



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.5.2001

KOM(2001)273 endelig

2000/0145(COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers
erstatningsansvar i tilfælde af ulykker**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens
artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Kommissionen vedtog den 6. juni 2000 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning nr. (EF) 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker¹. Målet med den foreslåede ændring af forordningen var:

- at sørge for overensstemmelse mellem forordning (EF) nr. 2027/97 og konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (Montreal-konventionen)
- at indføre en række supplerende bestemmelser for at beskytte passagererne yderligere
- at udvide ovenstående foranstaltninger til at omfatte indenlandsk transport (inden for en medlemsstats grænser).

Europa-Parlamentet godkendte på sit plenarmøde den 5. april 2001 Kommissionens forslag med forbehold af nogle ændringsforslag.

2. ÆNDRINGSFORSLAG, DER ACCEPTERES

Kommissionen accepterer følgende ændringsforslag:

Nr. 1: da det styrker målerklæringen i første betragtning

Nr. 2: der indføjer en ny betragtning, hvor det erkendes, at selv efter, at Montreal-konventionen træder i kraft, gælder Warszawa-systemet (som giver ringe beskyttelse) stadig for nogle luftfartsselskaber fra tredjelande. Betragtningen styrker begrundelsen for at pålægge tredjelandes luftfartsselskabers pligt til at informere passagererne om deres bestemmelser om erstatningsansvar.

Nr. 4: fordi det understreger yderligere i en betragtning, at det er vigtigt med gennemskuelige bestemmelser om erstatningsansvar for passagerer og for luftfartsselskaber.

Nr. 5: da det præcist definerer emnet for forslaget til ændringsforordning, som er erstatningsansvar for flytransport af passagerer og deres bagage, ikke fragt.

Nr. 6: da det klargør de tre mål i forslaget til ændringsforordning.

Nr. 7: da det bringer forslaget til ændringsforordning på linje med Montreal-konventionen, som tillader både juridiske personer og fysiske personer at kræve erstatning.

¹ KOM (2000)340 endelig udg. af 6.juni 2000.

Nr. 8: som indfører en definition af bagage og dermed fjerner usikkerheden om, hvorvidt ikke-indchecket bagage er omfattet af forordningen, og forslaget til ændring af forordning bringes i overensstemmelse med Montreal-konventionen.

Nr. 9: den del, der vedrører artikel 3, stk. 2, (forordning (EF) nr. 2027/99), da den gør klart, at forpligtelsen til fuld forsikring vedrører erstatningsansvar for passagerer i denne forordning.

Nr. 10: - den del, der vedrører artikel 3a, stk. 2 (ny i forhold til forordning (EF) 2027/99) da den gør klart, at stykket vedrører luftfartsselskaber, hvilket også gælder for forordningen som helhed (ikke relevant for den danske udgave).

- den del, der vedrører artikel 3a, stk. 3, da en forpligtelse vedrørende svar på en klage ikke bør begrænses til erstatningsansvar, men indgå i en bredere foranstaltning, der dækker alt forbundet med klage.

Nr. 12: da det genindfører i forslaget til ændringsforordning en nødvendig erklæring om de betingelser, under hvilke en forskudsbetaling til dækning af umiddelbare økonomiske behov på grund af dødsfald eller tilskadekomst skal tilbagebetales.

Nr. 13: da det klargør og styrker luftfartsselskabernes forpligtelse i forslaget til ændringsforordning til at give passagererne adgang til et sammendrag af de væsentlige bestemmelser om erstatningsansvar, når billetten sælges. Dette gøres ved (a) at inkludere alle luftfartsselskaber, der sælger lufttransport i Fællesskabet, ikke blot EF-luftfartsselskaber, (b) at specificere det antal emner, oplysningerne skal omfatte og (c) at dække alle salgssteder, inklusive telefon og Internet. Det forpligter endvidere luftfartsselskaberne til at opfylde dette informationskrav ved at anvende de oplysninger, der findes i bilaget til den ændrede forordning (se ændringsforslag 18). Til sammen sikrer disse ændringer, at luftfartsselskaberne giver fuldstændige oplysninger på en let forståelig måde, ligegyldigt hvorledes passagererne køber billetter.

Nr. 14: da det forpligter luftfartsselskaberne til i stedet for en formel meddelelse at give de luftfartspassagerer, der køber lufttransport i Fællesskabet, skriftlige oplysninger om de bestemmelser om erstatningsansvar, der gælder for deres fly, så luftfartsselskaberne kan give oplysningerne på en enklere og mere gavnlige måde.

Nr. 15: da det ændrer ovennævnte informationskrav på to værdifulde måder: for det første ved at tillade EF-luftfartsselskaberne at angive, om de frivilligt accepterer højere grænser for erstatningsansvar end de i ændringsforordningen specificerede; for det andet ved at tillade tredjelandes luftfartsselskaber kun at give oplysninger om flyvninger til, fra eller inden for Fællesskabets grænser, som er de strækninger, der interesserer de fleste EF-passagerer.

Nr. 16: da det pågældende stykke er overflødig og kan slettes, idet erstatningsansvaret afgøres ved lov og ikke ved kontrakt.

Nr. 17: da det fastsætter en tidligere dato for Kommissionens rapport om anvendelsen af ændringsforordningen, så det er muligt at foretage en hurtigere vurdering af passagerbeskyttelsens effektivitet. Det forbinder også revisionen af de

økonomiske grænser for erstatningsansvar med de procedurer, der er fastsat ved Montreal-konventionen.

3. ÆNDRINGSFORSLAG, DER ACCEPTERES EFTER OMREDIGERING

Nr. 3: Dette ændringsforslag tydeliggør en betragtning, idet Fællesskabet skal ratificere Montreal-konventionen for at blive part i konventionen. Ordet "ratificerer" bør dog erstattes ved "indgå".

Nr. 18: Bilaget til den foreslåede ændringsforordning indeholder teksten til en meddelelse om erstatningsansvar, som EF-luftfartsselskaber skal stille til rådighed i henhold til ændringsforslag 13. Samtidig gøres det klart, at meddelelsen ikke kan anvendes til at fortolke forordningen. Formålet med omredigeringen er navnlig at specificere, i hvilke tilfælde luftfartsselskaberne kan anfægte erstatningskrav ved dødsfald og tilskadekomst. Endvidere fastsættes det, at der skal udbetales forskudsbeløb ved dødsfald og tilskadekomst, erstatningsansvaret for bagage tydeliggøres, og der fastsættes tidsfrister for klage om forkert håndtering af bagage og erstatningsansvaret tydeliggøres, når det faktiske og det kontraherende luftfartsselskab ikke er det samme.

4. ÆNDRINGSFORSLAG, DER FORKASTES

Nr. 9: den del, der vedrører artikel 3, stk. 1 (forordning (EF) nr. 2027/97) og **Nr. 10:** den del, der vedrører artikel 3a, stk. 1 (nyt i forhold til forordning (EF) nr. 2017/97). Begge ændrer teksten, således at EF-luftfartsselskabers erstatningsansvar bestemmes af alle de relevante bestemmelser i Montreal-konventionen i stedet for specifikke artikler, der nævnes enkeltvis ved nummer som i Kommissionens forslag. Denne henvisning til alle de bestemmelser i konventionen, som er relevante, hvad angår erstatningsansvar, inkluderer artikler som der ikke nødvendigvis skal henvises til for at bringe forordning (EF) nr. 2027/97 på linje med Montreal-konventionen. EF's kompetence udvides derfor ud over, hvad der er strengt nødvendigt for at gennemføre bestemmelserne i Montreal-konventionen i Fællesskabet.

Nr. 11: Kommissionen accepterer ikke en generel henvisning til Montreal-konventionen (se tidligere), så denne bestemmelse, der fastsætter, at et EF-luftfartsselskab ikke nødvendigvis er den eneste part, der skal betale skadeserstatning, skal bevares i forslaget til ændringsforordning.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers
erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80,
stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen²,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251⁵, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det er væsentligt ønskeligt, at den fælles transportpolitik sikrer passagerer, der udsættes for flyveulykker, et rimeligt erstatningsniveau.
- (2) Den 28. maj 1999 blev en ny konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring vedtaget i Montreal, og denne konvention opstiller nye, globale regler for erstatningsansvaret i forbindelse med ulykker ved international lufttransport, som skal afløse reglerne i Warszawa-konventionen af 1929 med senere ændringer.
- (3) For visse tredjelandes luftfartsselskaber vil Warszawa-konventionen fortsat være gældende sideløbende med Montreal-konventionen på ubestemt tid.
- (4) Den nye Montreal-konvention indfører en ordning med ubegrænset erstatningsansvar ved flypassagerers død eller tilskadekomst.
- (5) Fællesskabet har underskrevet Montreal-konventionen som tegn på sit ønske om at blive part i aftalen ved at indgå den.

² EFT C , , s.

³ EFT C , s.

⁴ EFT C , , s.

⁵ EFT C , , s.

- (6) Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker⁶ må ændres for at bringe den i overensstemmelse med Montreal-konventionens bestemmelser, så der skabes en ensartet ordning for erstatningsansvar i forbindelse med international lufttransport.
- (7) På det indre marked for luftfart skelnes der ikke længere mellem national og international transport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis erstatningsansvaret er det samme i både international og national transport i Det Europæiske Fællesskab.
- (8) Ud fra nærhedsprincippet er det hensigtsmæssigt at gøre en indsats på fællesskabsplan for at skabe ensartede regler for alle Fællesskabets luftfartsselskaber.
- (9) En ordning med ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af passagerens død eller tilskadekomst er rimelig inden for et sikkert og moderne luftfartssystem.
- (10) Ensartede grænser for erstatning ved tab, beskadigelse eller ødelæggelse af bagage og ved tab, som skyldes forsinkelse, vil, hvis de gælder alle rejser med Fællesskabets luftfartsselskaber, sikre både passagerne og luftfartsselskaberne enkle og tydelige regler og sætte passagerne i stand til at vide, hvornår yderligere forsikring er nødvendig.
- (11) Det ville være upraktisk for Fællesskabets luftfartsselskaber og forvirrende for deres passagerer, hvis de var underkastet forskellige erstatningsordninger på de forskellige ruter i deres rutenet.
- (12) Det er ønskeligt at afhjælpe ulykkesofrenes og deres forsørgelsesafhængige pårørendes øjeblikkelige økonomiske behov i tidsrummet umiddelbart efter ulykken.
- (13) Ifølge Montreal-konventionens artikel 50 skal parterne sikre, at luftfartsselskaberne er tilstrækkeligt forsikrede, og der må tages hensyn til artikel 7 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber⁷, når denne bestemmelse skal opfyldes.
- (14) De gældende regler for erstatningsansvar i tilfælde af ulykker bør indgå i alle luftfartsselskabers transportbetingelser, og oplysninger herom bør være let tilgængelige for passagererne.
- (15) Det er ønskeligt at alle passagerer får elementære oplysninger om erstatningsreglerne, så de kan sørge for yderligere forsikring inden rejsen, hvis det er nødvendigt.
- (16) Det er nødvendigt at ændre de pengebeløb, der er fastsat i denne forordning, af hensyn til inflationen og til eventuelle ændringer af erstatningsgrænserne i Montreal-konventionen -

⁶ EFT L 285 af 17.10.1997, s. 1.

⁷ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EF) nr.2027/97 ændres således:

1. Titlen affattes således:

"Forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår flytransport af passagerer og deres bagage".

2. Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

1. Denne forordning gennemfører Montreal-konventionens bestemmelser om transport af passagerer og bagage og fastsætter visse supplerende bestemmelser. Den udvider også disse bestemmelsers gyldighed til at omfatte transport inden for én medlemsstat." ~~fastsætter Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsforpligtelser ved passagerernes død eller tilskadekomst, når den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, er sket i flyvemaskinen eller under ombord eller frabordestigningen.~~

~~2. Denne forordning udvider nogle af bestemmelserne i Montreal-konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, så de kommer til at omfatte al transport af personer og bagage, som mod betaling udføres af Fællesskabets luftfartsselskaber, herunder transport mellem punkter i den samme medlemsstat. Den gælder også al gratis lufttransport af personer og bagage, som udføres af Fællesskabets luftfartsselskaber."~~

3. Artikel 2 ændres således:

i) litra c) affattes således:

"(c) erstatningsberettiget: en passager eller en anden ~~fysisk~~ person, som efter gældende lov har ret til at rejse krav på passagerernes vegne;

ii) litra d) ~~udgår~~ affattes således:

"(d) 'bagage': medmindre andet er specificeret, både indchecket og ikke-indchecket bagage efter definitionen i Montreal-konventionens artikel 17, stk. 4."

iii) litra f), affattes således:

iv) "(f) Warszawa-konventionen: konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, Warszawa-konventionen, som ændret i Haag den 28. september 1955, og tillægskonventionen til Warszawa-konventionen, udfærdiget i Guadalajara den 18. september 1961."

iv) Følgende indsættes som litra g):

"(g) Montreal-konventionen: konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, underskrevet i Montreal den 28. maj 1999."

v) Stk. 2 affattes således:

"2. Udtryk, som anvendes i denne forordning, men ikke er defineret i stk. 1, har samme betydning som i Montreal-konventionen."

4. Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

1. Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar ved passagerernes død eller tilskadekomst er underlagt bestemmelserne i Montreal-konventionens artikel 17, 20, og 21.
2. Forsikringsforpligtelsen i artikel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92, for så vidt som den vedrører erstatningsansvar for passagerer, skal forstås sådan, at Fællesskabets luftfartsselskaber skal være forsikret for et beløb, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsberettigede fysiske personer ubeskåret får udbetalt det beløb, de er berettigede til ifølge denne forordning."

5. Følgende indsættes som artikel 3a:

"Artikel 3a

1. Fællesskabets luftfartsselskabers erstatningsansvar ved tab, som skyldes forsinkelse, og ved ødelæggelse, tab, beskadigelse eller forsinkelse under transport af bagage er underlagt bestemmelserne i Montreal-konventionens artikel 19, 20, 22 (stk. 1, 2, 5 og 6) og 31.
2. Det supplerende beløb, som Fællesskabets luftfartsselskaber ifølge Montreal-konventionens artikel 22, stk. 2, kan opkræve, når en passager afgiver en erklæring om særlig interesse i at få bagagen leveret på bestemmelsesstedet, fastsættes efter en sats, som bygger på forholdet mellem de øgede omkostninger ved transport og forsikring af den pågældende bagage og omkostningerne ved bagage, hvis værdi ligger på eller under erstatningsgrænsen. Passagerne skal efter anmodning underrettes om denne sats."
3. ~~Senest 14 dage efter at have modtaget en klage i forbindelse med denne artikels bestemmelser, meddeler luftfartsselskabet den pågældende passager, at det har modtaget klagen og er i færd med at behandle den."~~

6. Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Intet i denne forordning

- indebærer, at kun Fællesskabets luftfartsselskaber er erstatningspligtige
- har betydning for, om en person, som er erstatningsberettiget efter dens bestemmelser, har regresret over for andre personer."

7. Artikel 5, stk. 2 affattes således:

- "2. Under hensyntagen til stk. 1, må en forskudsudbetaling ved dødsfald ikke være under 16 000 særlige trækningsrettigheder udtrykt i Euro for hver passager."

8. Artikel 5, stk. 3 affattes således:

- "3. Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af EF-luftfartsselskabets ansvar, men skal kun tilbagebetales i de i artikel 20 i Montreal-konventionen nævnte tilfælde, eller hvis den person, som har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den person, der var berettiget til erstatning."

9. Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

1. Bestemmelserne i artikel 3, 3a og 5 skal indgå i luftfartsselskabernes transportbetingelser.
2. Alle luftfartsselskaber, der sælger luftfartsydelser i Fællesskabet, sikrer, at passagererne har adgang til et sammendrag af de væsentligste bestemmelser om ansvaret for passagererne og disses bagage, herunder oplysning om frister for at indgive erstatningskrav samt oplysninger om muligheden for at tegne supplerende bagageforsikringer på alle salgssteder, herunder også ved salg pr. telefon og via Internettet. For at opfylde dette informationskrav gør Fællesskabets luftfartsselskaber brug af de oplysninger, der findes i bilaget til denne forordning. sikrer, at passagererne efter anmodning får fyldestgørende oplysninger om bestemmelser i artikel 3, 3a og 5 hos Fællesskabets luftfartsselskabers agenturer og rejsebureauer, ved deres check in diske og på deres salgssteder.
3. Ud over oplysningskravene i artikel 6, stk. 2, skal alle luftfartsselskaber give enhver forbruger i Fællesskabet, der køber lufttransportydelser, skriftlig oplysning om: Warszawa- og Montreal-konventionens oplysningskrav skal luftfartsselskaberne give alle forbrugere i Fællesskabet, som køber lufttransport, en enkel og let forståelig skriftlig redegørelse for:
 - grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved død eller tilskadekomst på den pågældende flyvning, hvis en sådan grænse findes

- grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved ødelæggelse, tab eller beskadigelse af bagage på den pågældende flyvning og et varsko om, at bagage, hvis værdi overskrider dette beløb, bør angives til luftfartsselskabet ved indcheckningen eller forsikres dækkende af passageren selv inden rejsen
 - grænsen for luftfartsselskabets erstatningsansvar ved tab, som skyldes forsinkelse, på den pågældende flyvning.
4. ~~Hvis hele transporten udføres af luftfartsselskaber fra Fællesskabet, skal den skriftlige redegørelse angive de erstatningsgrænser, der anføres i overensstemmelse med informationskravene i artikel 6, stk. 2 og 3, være dem, som er fastsat i denne forordning, medmindre luftfartsselskabet frivilligt anvender højere grænser. Udføres hele transporten af luftfartsselskaber fra tredjelande, gælder stk. 2 og 3 i denne artikel kun for transport til, fra eller inden for Fællesskabet."~~
5. ~~Manglende overholdelse af stk. 3, er uden betydning for transportkontraktens eksistens eller gyldighed, og kontrakten er under alle omstændigheder underkastet denne forordnings bestemmelser.~~

10. Artikel 7 affattes således:

"Artikel 7

~~Senest tre seks år efter den dato, fra hvilken denne forordning finder anvendelse, denne forordnings ikrafttrædelse~~ udarbejder Kommissionen en rapport om dens anvendelse. Kommissionen skal især undersøge behovet for at ændre de beløb, som angives i Montreal-konventionens relevante artikler, af hensyn til den økonomiske udvikling og henstillingerne fra ICAO-konsignatøren. "

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Den gælder fra sit eget eller fra Montreal-konventionens ikrafttrædelsestidspunkt, idet det seneste af dem betragtes som afgørende.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG

OPLYSNINGER I HENHOLD TIL ARTIKEL 6, STK .2:

Luftfartsselskabernes erstatningsansvar over for passagererne

Disse oplysninger sammenfatter de erstatningsregler, der anvendes af Fællesskabets luftfartsselskaber, som krævet i EF-retten og Montreal-konventionen.

Grundlaget for reglerne er Montreal-konventionen af 28. maj 1999, som er gennemført af Fællesskabet ved forordning (EF) nr. 2027/97 (som ændret). Oplysningerne i det følgende er et sammendrag og kan ikke anvendes til fortolkning af denne lovgivning. Hvis der forekommer uoverensstemmelser, har bestemmelserne i forordning (EF) nr. 2027/97 forrang frem for oplysningerne i dette bilag.

Det anbefales passagererne at sikre, at de er tilstrækkelig dækket af forsikringer, når de rejser, for at supplere deres rettigheder i henhold til loven.

Erstatning ved død eller tilskadekomst

Der er ingen økonomiske grænser for ansvaret i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst. For skader op til 100.000 SDR (særlige trækingsrettigheder: cirkabeløb i lokal valuta) kan luftfartsselskaberne ikke anfægte erstatningskrav. Luftfartsselskabet kan kun anfægte krav over dette beløb ved at bevise, at det ikke var forsømmelig eller på anden måde skyld i skaden.

Forskudsbetaling

Hvis en passager dræbes eller kommer til skade, skal luftfartsselskabet udbetale et forskud til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov. I tilfælde af dødsfald kan dette forskud ikke være lavere end 16.000 SDR.

Forsinkelser

I tilfælde af forsinkelser hæfter luftfartsselskabet for skader, medmindre det har truffet alle nødvendige forholdsregler for at undgå disse, eller det var umuligt at træffe sådanne forholdsregler. Erstatningsansvaret for forsinkelser begrænses til 4.150 SDR.

Bagage

Luftfartsselskabet hæfter for ødelæggelse, tab, skade på og forsinkelse af bagage op til 1000 SDR pr. passager. Når det drejer sig om indchecktet bagage, hæfter det, selv om det ikke er luftfartsselskabets skyld, medmindre skaden skyldes en fejl ved selve bagagen. Hvis det drejer sig om bagage, der ikke er indchecktet, hæfter selskabet kun for skader, de selv er skyld i.

Passagerer kan aftale højere erstatningsgrænser for indchecktet bagage ved at afgive en særlig erklæring og mod at betale et tillæg.

Klager om bagage

Ved skader på indchecktet bagage skal passageren underrette luftfartsselskabet skriftligt senest syv dage efter modtagelse af bagagen. Er bagagen forsinket, skal passageren underrette luftfartsselskabet senest 21 dage efter at bagagen er stillet til rådighed for passageren.

Erstatningsansvar for kontraherende luftfartsselskaber og de luftfartsselskaber, der foretager flyvningen

Er det luftfartsselskab, der udfører flyvningen, ikke det samme som det, hvis navn eller kode er anført på billetten, kan passageren selv vælge, hvilket af luftfartsselskaberne han vil sende sin klage til.

Søgsmålsfrist

Enhver retssag med henblik på at kræve erstatning, skal anlægges inden for to år regnet fra ankomstdatoen på destinationsstedet eller den dato, på hvilken flyet skulle være ankommet.