

**Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, med förslag till lag om sätande i kraft och tillämpning av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen och till lag om ändring av 24 § lagen om paketresor samt om godkännande av uppsägning av det i Montreal den 25 september 1975 upprättade tilläggsprotokollet 3**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner den s.k. Montrealkonventionen från 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter. I konventionen bestäms bl.a. om transporthandlingar som behövs vid internationell lufttransport av passagerare, bagage och gods, om transportörens ansvar och skyldighet att teckna försäkring samt om behöriga domstolar. Bestämmelserna i konventionen motsvarar i sak den reglering som för närvarande tillämpas i Finland.

Konventionen är en konvention med delad behörighet, och en del av dess bestämmelser faller inom Europeiska gemenskapens exklusiva behörighet. Europeiska unionens råd beslöt på våren 2001 att konventionen ratificeras för gemenskapens del. Lagförslagen i denna proposition gäller genomförandet av sådana bestämmelser i konventionen som hör till medlemsstaternas nationella behörighet.

Enligt förslaget skall bestämmelserna i Montrealkonventionen i regel också tillämpas vid inrikes lufttransport. De bestämmelser i den gemenskapsförordning som antagits för genomförande av konventionen vilka förbättrar passagerarnas ställning skall tillämpas till vissa delar även vid sådana lufttransporter som inte omfattas av tillämpningsområdet för gemenskapsregleringen.

Propositionen innehåller ett förslag till lag om ändring av lagen om paketresor. När ersättning krävs för en skada i anslutning till transporten skall researrangörens ansvar all-

tid bestämmas enligt specialregleringen av transporten.

Dessutom föreslås att riksdagen godkänner att Finland säger upp det i Montreal den 25 september 1975 upprättade tilläggsprotokollet 3 om internationell luftbefordran av passagerare och resgods. Tilläggsprotokollet ingår i det så kallade Warszawakonventionssystemet. Bestämmelserna i tilläggsprotokollet och Montrealkonventionen överlappar varandra och bestämmelserna i tilläggsprotokollet har inte trätt i kraft internationellt. Det är inte ändamålsenligt att tilläggsprotokollet ens i ett senare skede träder i kraft för Finlands del, eftersom det bara gör den internationella regleringen av lufttransporter ännu mera komplicerad. Målet är att Montrealkonventionen småningom skall ersätta också de övriga konventionerna och protokollen inom Warszawakonventionssystemet.

Avsikten är att lagarna skall träda i kraft genom förordning av republikens president samtidigt som Montrealkonventionen träder i kraft internationellt. Konventionen torde träda i kraft internationellt senast den sextionde dagen efter det att Finland och de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen samt Europeiska gemenskapen deponerat sitt ratifikationsinstrument. Europeiska unionens råd har uppställt som mål att de nationella åtgärderna för ratificering av konventionen i medlemsstaterna slutförs före utgången av 2002.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>4</b>
1. Nuläge .....	4
1.1. Lagstiftning .....	4
Den nationella lagstiftningen .....	4
EG-lagstiftningen.....	6
Frivilliga arrangemang för transportörerna.....	7
1.2. Bedömning av nuläget .....	8
2. Montrealkonventionen .....	8
2.1. Konventionens mål och centrala innehåll.....	8
2.2. Fördelning av behörigheten mellan medlemsstaterna och Europeiska gemenskapen .....	9
2.3. De viktigaste skillnaderna mellan konventionen och gällande rätt i Finland .....	10
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen.....	10
3.1. Propositionens mål.....	10
3.2. Sätt på vilket konventionen sätts i kraft .....	10
3.3. Utvidgning av gemenskapsregleringens räckvidd .....	11
3.4. Reglering av inrikes lufttransport.....	11
3.5. Transportörens skyldighet att teckna försäkring .....	12
3.6. Tillåtna reservationer i konventionen.....	13
3.7. Uppsägning av det i Montreal upprättade tilläggsprotokollet 3.....	13
4. Ekonomiska verkningar .....	14
5. Beredningen av propositionen .....	14
5.1. Konventionsförhandlingarna.....	14
5.2. Beredningen i Europeiska unionens råd.....	14
5.3. Beredningen i Finland .....	15
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll .....	15
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>16</b>
1. Montrealkonventionen .....	16
Kapitel I. Allmänna bestämmelser .....	16
Kapitel II. Dokumentation samt parternas skyldigheter vid transport av passagerare, bagage och gods .....	16
Kapitel III. Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättnings omfattning...18	18
Kapitel IV. Kombinerade transporter .....	25
Kapitel V. Lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande transportören .....	25
Kapitel VI. Övriga bestämmelser .....	26

Kapitel VII. Slutbestämmelser.....	27
2. Lagförslagen.....	28
2.1. Lag om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter .....	28
2.2. Lag om paketresor .....	32
3. Ikraftträdande.....	33
4. Behovet av riksdagens samtycke .....	33
5. Behandlingsordning.....	34
 LAGFÖRSLAGEN.....	 36
om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter .....	36
om ändring av 24 § lagen om paketresor .....	38
 BILAGA.....	 39
 PARALLELLTEXT .....	 39
om ändring av 24 § lagen om paketresor .....	39
 KONVENTION OM VISSA ENHETLIGA REGLER FÖR INTERNATIONELLA LUFTRANSPORTER.....	 40
 CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR.....	 40

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning

##### Den nationella lagstiftningen

*Allmänt.* Internationell lufttransport av passagerare, bagage och gods har traditionellt reglerats genom internationella överenskommelser. Finland är part i de flesta konventioner och protokoll om internationell lufttransport. Vår nationella lagstiftning om lufttransport baserar sig till alla delar på bestämmelser i internationella fördrag.

Den första konventionen om internationell lufttransport ingicks i Warszawa 1929 (konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, FördrS 26/1937, nedan Warszawakonventionen). Warszawakonventionen har senare ändrats och kompletterats genom det i Haag 1955 upprättade protokollet (FördrS 37/1977, nedan Haagprotokollet), den i Guadalajara 1961 ingångna konventionen (FördrS 38/1977, nedan Guadalajara-konventionen), det i Guatemala City 1971 upprättade protokollet, nedan Guatemalaprotokollet, samt genom de fyra protokoll som upprättades i Montreal 1975 (FördrS 75/1997, 76/1997, 88/1998).

Finland har ratificerat eller tillträtt Warszawakonventionen samt de konventioner och protokoll som ändrar och kompletterar den, med undantag av Guatemalaprotokollet. De konventioner och protokoll där Finland är fördragsslutande part har, bortsett från tilläggsprotokoll 3 från Montreal, trätt i kraft internationellt. Det här betyder att Finland enligt internationell rätt förbundet sig att tillämpa förpliktelser med olika innehåll i förhållande till olika stater.

Den ursprungliga Warszawakonventionen sattes nationellt i kraft genom lagen om befordran med luftfartyg (289/1937). Lagen tillämpas fortfarande på stater som är fördragsslutande part enbart i den aktuella konventionen. Eftersom nästan alla stater som

tillträtt Warszawakonventionen också är parter i Haagprotokollet, tillämpas 1937 års lag knappast alls i dag.

*Lag om luftbefordringsavtal.* Genom 1977 års lag om luftbefordringsavtal (45/1977) sattes Warszawakonventionen i kraft sådan den lyder ändrad genom Haagprotokollet och kompletterad genom Guadalajarakonventionen. Lagen ändrades 1980 så att Finland kunde ratificera Montrealprotokollen 1 och 2, vilka gällde ersättning av valutaenheterna i Warszawakonventionen och Haagprotokollet med särskilda dragningsrätter. Med särskild dragningsrätt avses en på valutakorgen baserad valutaenhet som fastställs av Internationella valutafonden och vars värde t.ex. den 2 oktober 2002 var 1,34 euro.

Lagen om luftbefordringsavtal tillämpas vid internationell lufttransport mellan Finland och en sådan stat som är fördragsslutande part i Warszawakonventionen ändrad genom Haagprotokollet. I lagen finns bestämmelser om bl.a. befordringshandlingar, villkoren för och de övre gränserna för fraktförarens ansvarighet samt om fördelningen av ansvaret mellan olika fraktförare.

Enligt lagen ansvarar fraktföraren i princip för skada eller fördröjning som inträffat under lufttransporten och som gäller passagerare, resgods eller gods. Fraktföraren befrias dock från ansvarighet, om han visar att han samt hans anställda och medhjälpare vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga dessa åtgärder.

Den övre gränsen för fraktförarens ansvar har i fråga om passagerare begränsats till 16 600 särskilda dragningsrätter per passagerare, i fråga om resgods och gods till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram samt i fråga om handbagage till 332 särskilda dragningsrätter per passagerare.

I lagen om luftbefordringsavtal har också tagits in bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i 1961 års Guadalajarakonvention och som gäller ansvarsfördelningen mellan den avtalsslutande fraktföraren och den

faktiska fraktföraren. Med avtalsslutande fraktförare avses den som i eget namn ingått ett avtal om luftbefordran med passageraren eller avsändaren. Även speditörer och researrangörer är således att betrakta som fraktförare, om de ingår transportavtal i eget namn.

*Lufttransportlagen.* Den tredje nationella lagen om lufttransporter är 1986 års lufttransportlag (387/1986), som baserar sig på bestämmelserna i Warszawakonventionen och Haagprotokollet sådana de lyder ändrade genom Montrealprotokollet 4. I lagen intogs också bestämmelser som motsvarar Guatemala protokollet, trots att Finland inte är fördragsslutande part i protokollet. De viktigaste ändringarna i förhållande till lagen om luftbefordringsavtal gäller transport av postförändelser samt transportdokument, villkor för ansvar och övre ansvarsgränser.

Enligt lufttransportlagen behöver transportdokument inte utfärdas, om uppgifterna om transporten registrerats på annat sätt. Denna reglering som baserar sig på Montrealprotokollet 4 gör det möjligt att anteckna uppgifter om lufttransport elektroniskt, vilket i praktiken betydligt underlättat hanteringen av dokument och uppgifter i synnerhet vid transport av gods.

Enligt lufttransportlagen är transportörens ansvar oberoende av vårdslöshet. Vid transport av passagerare kan transportören befrias från ansvar endast genom att åberopa att den skadelidande medverkat till skadan eller att personskadan orsakats uteslutande av passagerarens hälsotillstånd. Vid transport av resgods och gods befrias transportören från ansvarighet genom att visa att skadan har orsakats av bagagets eller godsets egen beskaffenhet eller fel i det.

I fråga om personskada på passagerare har transportörens ansvarighet begränsats till 100 000 särskilda dragningsrätter och i fråga om försening till 4 150 särskilda dragningsrätter per passagerare, i fråga om resgods till 1 000 särskilda dragningsrätter per passagerare samt i fråga om gods till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram. Ett särdrag i ansvarssystemet är att transportören kan åberopa de övre ansvarsgränserna också i sådana fall när transportören orsakat skadan avsiktligt eller av grov oaktsamhet.

Enligt 39 § 1 mom. tillämpas lufttransport-

lagen vid inrikes lufttransport samt vid internationell lufttransport mellan Finland och en sådan stat som inte är part i någon internationell konvention om lufttransport. Tillämpningsområdet har dessutom breddats genom ett bemyndigande i 40 § 2 mom. Med stöd av statsrådets förordning om ikraftträdande av lufttransportlagen och tillämpning i vissa fall (238/1989) tillämpas lagen också på avtal som gäller internationell lufttransport av gods mellan Finland en stat som är fördragsslutande part i Montrealprotokollet 4.

*Luftfartslag.* Luftfartslagen (281/1995) är en allmän lag om luftfart. I 9 kap. bestäms också om ersättning av skada som inträffat vid luftfart och om försäkringar som krävs för luftfartyg. I 66 § 1 mom. sägs att på skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart tillämpas stadgandena i skadeståndslagen (412/1974) med de undantag som stadgas nedan i paragrafen. I 2 mom. finns en specialbestämmelse om skadeståndsansvar vid skada som åsamkas en person eller egendom som inte transporteras i samma luftfartyg. Luftfartygets ägare, innehavare samt användare ansvarar oberoende av vårdslöshet solidariskt för en sådana skada som tredje man lidit. Den särskilda ansvarsgrunden tillämpas dock enligt 3 mom. inte på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart åsamkar ett annat luftfartyg eller personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg.

I 66 § 4 mom. sägs att om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg till luftfart åsamkar en person eller egendom som transporteras i samma luftfartyg stadgas särskilt. I de transportavtalsrättsliga lagar som beskrivits ovan regleras skadeståndsansvaret till den del det är fråga om skada som åsamkats vid flygverksamhet i förvärvssyfte.

På ersättning för skada som åsamkats vid annan än flygverksamhet i förvärvssyfte tillämpas i enlighet med 66 § 1 mom. bestämmelserna i skadeståndslagen. Det här betyder att t.ex. vid amatörflygningar svarar luftskeppets befälhavare för skada som åsamkats en person som transporterats i samma luftfartyg bara om den som lidit skada visar att skadan beror på vårdslöshet hos luftfartygets befälhavare.

Enligt 68 § 1 mom. luftfartslagen skall luftfartyget ha en ansvarsförsäkring i händelse av det ansvar som föreskrivs i 66 §. I 68 § 3 mom. sägs att i verksamhet som Luftfartsverket närmare bestämmer krävs dessutom olycksfallsförsäkring mot personskador som användningen av ett luftfartyg till luftfart åsamkar besättningen eller passagerarna. Enligt bemyndigandet i 4 mom. meddelar Luftfartsverket närmare föreskrifter om försäkringarnas innehåll, omfattning och om försäkringsbeloppen.

Den gällande luftfartsföreskriften om försäkringsskyldighet (OPS M1—22) trädde i kraft 1998. Föreskriften har därefter ändrats så att de lägsta beloppen av flygansvarsförsäkringen till vissa delar motsvarar de lägsta försäkringsbelopp som den europeiska konferensen för civil luftfart, ECAC, rekommenderat.

Luftfartsverkets luftfartsföreskrift gäller bara flygbolag. I fråga om försäkringsskyldighet för speditörer eller researrangörer som tillhandahåller lufttransporter i eget namn finns inte några särskilda föreskrifter och någon sådan reglering förutsätts inte heller i Finlands internationella förpliktelser. Speditörer som tillhandahåller godstransporttjänster i eget namn har dock i praktiken i regel en gällande ansvarsförsäkring, som täcker den övre skaderisk som anges i lufttransportlagen.

### EG-lagstiftningen

I syfte att genomföra en gemensam transportpolitik har flera rättsakter om luftfart utfärdats inom Europeiska gemenskapen. Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, nedan tillståndsförordningen, kan betraktas som grundläggande rättsakt inom luftfartsrätten.

Den första rättsakten inom området för transportavtalsrätten utfärdades först 1997, då unionens råd antog förordningen (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, nedan ansvarsförordningen. Genom ansvarsförordningen förbättrades passagerarnas skadeståndsrättsliga skydd vid olycksfall betydligt jämfört med de olika versionerna av Warszawakonventionen. Förordningen trädde i kraft i oktober 1998.

Syftet med ansvarsförordningen var att få passagerarnas skadeståndsrättsliga skydd upp till en lämplig nivå inom gemenskapen tills den då aktuella reformen av Warszawakonventionssystemet hade slutförts. Efter det att Montrealkonventionen antagits lade Europeiska kommissionen i juni 2000 fram ett förslag till ändring av ansvarsförordningen. Rådet fastställde en gemensam ståndpunkt i ärendet i november 2001 och Europaparlamentet godkände förslaget den 13 mars 2002. Förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor trädde i kraft den 30 maj 2002, då den publicerades i gemenskapernas officiella tidning. Förordningen tillämpas från och med den dag då Montrealkonventionen träder i kraft. Nedan redogörs för innehållet i ansvarsförordningen, sådan den lyder ändrad genom förordning 889/2002.

Genom ansvarsförordningen genomförs i fråga om EG-lufttrafikföretag de bestämmelser i Montrealkonventionen som gäller lufttransporter av passagerare och deras bagage. Samtidigt utvidgas räckvidden för bestämmelserna i konventionen till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat. Förordningen innehåller dessutom vissa tilläggsbestämmelser till Montrealkonventionen.

Ansvarsförordningen tillämpas på EG-lufttrafikföretag, dvs. lufttransportföretag som har en av en medlemsstat utfärdad gällande operativ licens enligt tillståndsförordningen. Ansvarsförordningens bestämmelser om skyldighet att lämna upplysningar gäller visserligen delvis också lufttrafikföretag i tredje stat.

Enligt artikel 3.1 i förordningen regleras ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar. Bestämmelserna specificeras inte i ansvarsförordningen.

I praktiken bestäms lufttrafikföretagens skadeståndsansvar på vissa centrala punkter enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen. Varken Montrealkonventionen eller ansvarsförordningen innehåller några bestämmelser om t.ex. den närmare omfattningen av transportörens skadeståndsansvar eller om

villkoren för skadeståndsansvar för transportörens anställda och medhjälpare.

Ansvarsförordningen innehåller också bestämmelser som kompletterar Montrealkonventionen. För det första preciseras i fråga om lufttrafikföretagens försäkringsskyldighet bestämmelsen i artikel 7 i tillståndsförordningen, enligt vilken försäkringen skall vara tillräcklig. Enligt artikel 3.2 i ansvarsförordningen avses här i fråga om skadeståndansvaret för passagerare att lufttrafikföretaget är försäkrat upp till en nivå som är tillräcklig för att säkerställa att alla personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp de har rätt till enligt ansvarsförordningen. Genom bestämmelsen genomförs i fråga om transport av passagerare artikel 50 i Montrealkonventionen, vilken gäller transportörens skyldighet att teckna försäkring.

För det andra kompletteras konventionens bestämmelse om anmälan av särskilt intresse i samband med transport av bagage. Enligt artikel 22.2 i Montrealkonventionen tillämpas inte den övre ansvarsgränsen för transportören, om passageraren i samband med att bagaget överlämnats till transportören gjort en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalat en eventuell tilläggsavgift. I artikel 3a i ansvarsförordningen bestäms om grunderna för fastställandet av tilläggsavgiften och om informationen om dessa. Enligt ansvarsförordningen skall tilläggsavgiften grundas på en tariff som hänför sig till extrakostnaderna för transport och försäkring av bagaget i fråga utöver kostnaderna för bagage som värderas upp till eller under gränsen för skadeståndsansvar. Passagerarna skall tillhandahållas tariffen på begäran.

Den tredje artikel som kompletterar Montrealkonventionen gäller lufttrafikföretags skyldighet att göra förskottsutbetalningar. Enligt artikel 28 i Montrealkonventionen kan i nationell lagstiftning krävas att transportören vid olyckor omgäende betalar förskott till de fysiska personer som är ersättningsberättigade för att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. Enligt artikel 5 i ansvarsförordningen skall en sådan förskottsutbetalning göras senast inom 15 dagar efter det att den skadeståndsberättigade fysiska personens

identitet har fastställts. Betalningen skall tillgodose dennes omedelbara ekonomiska behov i proportion till dennes umbäranden. Vid dödsfall skall förskottsutbetalningen enligt artikel 5.2 vara minst ett belopp på 16 000 särskilda dragningsrätter uttryckt i euro per passagerare. Enligt förtydligandet i artikel 5.3 skall en förskottsutbetalning inte utgöra medgivande av skadeståndsansvar och får avräknas mot eventuella senare belopp som utbetalas. Förskottsutbetalningen skall emellertid återbetalas bara i de fall som föreskrivs i artikel 20 i Montrealkonventionen, dvs. när transportören befrias från ansvar på grund av medverkan, eller om den person som mottagit förskottsutbetalningen inte var en person som hade rätt till ersättning.

I artikel 6 i ansvarsförordningen föreskrivs dessutom om lufttrafikföretagens informationsplikt på ett sätt som kompletterar artikel 3.4 i konventionen. Enligt artikel 6.1 i ansvarsförordningen gäller informationskravet förutom EG-lufttrafikföretag också sådana lufttrafikföretag i tredje land som säljer lufttrafiktjänster inom gemenskapen. Enligt bestämmelsen skall lufttrafikföretagen se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen. EG-lufttrafikföretagen skall använda det informationsmeddelande som ingår i bilagan till förordningen.

När det gäller lufttransport som tillhandahålls eller köps inom gemenskapen skall samtliga passagerare enligt punkt 2 dessutom ges en skriftlig uppgift om den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar samt en varning om att bagage, vars värde överstiger denna siffra bör anmälas till lufttrafikföretaget vid incheckningen eller helförsäkras av passageraren före resan. Om EG-lufttrafikföretagen sköter alla transporter gäller deras skyldighet att lämna upplysningar endast transporter inom, från eller till gemenskapen.

#### **Frivilliga arrangemang för transportörerna**

Transportörer som utför internationella lufttransporter av passagerare har redan länge

ansett att deras skadeståndsansvar enligt de olika versionerna inom Warszawakonventionssystemet är otillräckligt med tanke på ett skäligt ersättningskydd för passagerarna. Genom inbördes avtal har de förbundit sig till ett striktare ansvar än vad som förutsätts i internationella överenskommelser. I praktiken påverkar de inbördes avtalen i betydande grad innehållet i transportörernas skadeståndsansvar. Ett sådant avtalsarrangemang mellan transportörer genomfördes senast år 1996, och nästan alla medelstora och stora lufttransportföretag har anslutit sig till det. Av de finländska lufttransportföretagen är Finnair Oyj part i arrangemanget.

Transportörerna kan också i fortsättningen förbinda sig vid att inte återropa grunderna för befrielse från ansvar enligt konventionen eller komma överens om högre maximibelopp för skadestånd i fråga om transport av bagage och gods än vad som anges i konventionen. Det är dock sannolikt att betydelsen av frivilliga arrangemang minskar i takt med att det territoriella tillämpningsområdet för Montrealkonventionen utvidgas. Genom Montrealkonventionen skapas ett modernt system som garanterar passagerarna ett skäligt skadeståndsskydd. De belopp som används i konventionen kan också ändras genom ett förhållandevis enkelt förfarande, vilket torde innebära att deras nivå bibehålls bättre än för närvarande oberoende av att penningvärdet förändras.

## 1.2. Bedömning av nuläget

Regleringen av internationella avtal om lufttransport är för närvarande komplicerad. I enskilda fall kan det vara svårt att utreda vilken av de många versionerna av Warszawakonventionen som skall tillämpas på en enskild lufttransport samt hur EG-regleringen och transportörernas frivilliga arrangemang påverkar den reglering som skall tillämpas. Den svårbegripliga rättsliga situationen medför stridigheter och försvårar i praktiken bl.a. bedömningen av behovet att försäkra lufttransporterna.

Med tanke på passagerarnas skadeståndsskydd är transportörernas nuvarande skadeståndsansvar, som baserar sig på olika versioner av Warszawakonventionen, fullstän-

digt otillräckligt. I fråga om transport av passagerare har missförhållanden som baserar sig på internationella avtal visserligen till största delen avhjälpits genom EG-reglering till den del det är fråga om lufttransporter som utförs av EG-lufttrafikföretag. På avtal som gäller lufttransport av passagerare mellan EG-medlemsstater och tredje land tillämpas dock i princip fortfarande de olika versionerna av Warszawakonventionen, vilket inte kan ses som ändamålsenligt med hänsyn till passagerarnas skadeståndsskydd.

## 2. Montrealkonventionen

### 2.1. Konventionens mål och centrala innehåll

Konventionen syftar dels till att förenhetliga det internationella ansvarssystemet, dels till att förbättra flygpassagerarnas ställning bl.a. genom att förankra villkoren för transportörens skadeståndsansvar, höja de övre ansvarsgränserna och föreskriva obligatorisk försäkring av skaderisken.

I fråga om bagage och transport av gods motsvarar bestämmelserna i huvudsak bestämmelserna i Warszawakonventionen sådana den lyder ändrad genom Haagprotokollet och Montrealprotokollet 4. Bestämmelserna om ansvarsfördelningen mellan den avtalslutande transportören och den faktiska transportören sammanfaller i sin tur med bestämmelserna i 1961 års Guadalajarakonvention.

Konventionen gäller alla internationella lufttransporter som utförs av lufttransportföretag. Med lufttransportföretag avses företag som utför transporter av passagerare eller gods i förvärvssyfte. Termer som vanligen betyder detsamma är flygbolag, lufttrafikföretag och flygidkare. Vid internationella lufttransporter som utförs av andra än lufttransportföretag tillämpas konventionen bara om transporten sker mot ersättning.

En lufttransport är internationell om transportens avgångs- och destinationsort finns i de fördragsslutande staterna eller, om bägge orterna finns i en fördragsslutande stat, den överenskomna mellanlandningen sker i en annan stat.

Vid transport av passagerare kan transpor-



tören befrias från ansvar till den del skadeståndsbeloppet inte överskrider 100 000 särskilda dragningsrätter endast genom att åberopa den skadelidandes medverkan. Också i fråga om överskjutande belopp har transportören mycket begränsade möjligheter att befrias från ansvar. I fråga om försening avseende passagerare har skadeståndsansvaret begränsats till 4 150 särskilda dragningsrätter.

Vid transport av bagage och gods är transportörens ansvar oberoende av vårdlöshet. Transportören kan dock befrias från ansvar genom att visa skadan har berott på bagagets eller godsets egen beskaffenhet eller fel i det. I fråga om bagage har ansvaret begränsats till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje passagerare och i fråga om gods till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram. Vid transport av gods kan transportören åberopa den övre ansvarsgränsen också när transportören orsakat skadan avsiktligt eller av grov oaktsamhet.

Talan om ersättning enligt konventionen väcks enligt kändans val vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist eller sitt huvudkontor, eller där det kontor ligger genom vilket avtalet slutits eller också vid domstolen på destinationsorten. Vid sidan av dessa fyra traditionella behöriga domstolar kan talan som baserar sig på skada till följd av att en passagerare dödats eller skadats på vissa villkor väckas vid en domstol på den ort där passageraren hade sin bostad.

## **2.2. Fördelning av behörigheten mellan medlemsstaterna och Europeiska gemenskapen**

Ur gemenskapsrättsligt perspektiv är Montrealkonventionen en konvention med delad behörighet, där bestämmelserna delvis hör till medlemsstaten och delvis till gemenskapens behörighet. Gränsen mellan gemenskapens och medlemsstaternas behörighet är inte entydig och konventionen innehåller inte någon bestämmelse som visar hur behörigheten fördelas.

Att gemenskapen är ensam behörig baserar sig i fråga om Montrealkonventionen på ansvarsförordningen och regleringen av försäkringsskyldigheten i tillståndsförordningen.

Ansvarsförordningen har givits med stöd av artikel 80.2 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Genom antagandet av förordningen kan behörigheten anses ha överförts från medlemsstaterna till gemenskapen framför allt i fråga om artikel 17.1 samt artiklarna 19, 20—26, 28 och 37 i konventionen till den del där bestäms om EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar med anledning av skada, dödsfall eller försening avseende passagerare eller med anledning av skada på bagage. Genom tillståndsförordningen har behörigheten överförts till gemenskapen i fråga om artikel 50, som gäller försäkringsskyldighet för EG-lufttrafikföretag.

Efter det att Montrealkonventionen öppnades för undertecknande har rådet antagit förordning (EG) nr 44/2001 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, nedan Bryssel I-förordningen. Med stöd av artiklarna 67 och 71 i förordningen är sådana konventioner som undertecknats av medlemsstaterna och som gäller särskilda områden och som ingåtts innan förordningen antogs primära i förhållande till förordningen. Trots detta är det att anse att genom antagandet av Bryssel I-förordningen har behörigheten överförts till gemenskapen i fråga om artiklarna 33 och 46, vilka gäller domstols behörighet, till den del det är fråga om sådant som faller inom tillämpningsområdet för förordningen.

De EG-medlemsstater som undertecknat konventionen har i samband med undertecknandet lämnat en förklaring om att gemenskapen enligt Fördraget har behörighet i vissa frågor som hör till tillämpningsområdet för konventionen. Med stöd av artikel 53 har gemenskapen rätt att bli fördragsslutande part i konventionen. Gemenskapen har undertecknat konventionen och meddelat att den genom en förklaring i samband med ratificeringen redogör för hur behörigheten fördelar sig mellan gemenskapen och dess medlemsstater inom tillämpningsområdet för konventionen.

För parterna i ett avtal om lufttransport har det i praktiken inte någon stor betydelse om bestämmelserna i Montrealkonventionen tillämpas som gemenskapsrättsliga eller nationella bestämmelser. Konventionsbestämmel-

ser som tillämpas som gemenskapsrättsliga bestämmelser har visserligen entydigt företräde i förhållande till nationell lagstiftning. I konfliktsituationer tillämpas de alltså i stället för nationella bestämmelser. De övriga bestämmelserna i konventionen har inte något motsvarande företräde i förhållande till nationella bestämmelser.

Det är också skäl att observera att utöver de nationella domstolarna har också Europeiska gemenskapernas domstol behörighet att tolka bestämmelser i konventionen med delad behörighet. Med stöd av rättspraxisen bör EG-domstolen anses ha behörighet att tolka sådana bestämmelser i konventionen där gemenskapen ensam har behörighet också när dessa i enskilda fall tillämpas på ärenden som hör till medlemsstaternas behörighet. EG-domstolen kan således tolka t.ex. artikeln om ersättning för skada vid försening i samband med ett tvistemål som gäller skada vid transport av gods, trots att regleringen av transport av gods i sig inte hör till det område där gemenskapen ensam är behörig.

### **2.3. De viktigaste skillnaderna mellan konventionen och gällande rätt i Finland**

Montrealkonventionens bestämmelser om transport av bagage och gods motsvarar i huvudsak bestämmelserna i lufttransportlagen. I fråga om ansvar vid transport av passagerare sammanfaller bestämmelserna i konventionen i hög grad med ansvarsförordningen som är direkt tillämplig i Finland.

Den viktigaste förändringen jämfört med gällande rätt i Finland är eventuellt att lagstiftningen om internationell lufttransport stegvis förtydligas. Det är nämligen motiverat att anta att ett flertal stater tillträder Montrealkonventionen under de närmaste åren. Det här kan i bästa fall innebära att en reglering som motsvarar Montrealkonventionen en dag tillämpas vid all internationell lufttransport.

De viktigaste skillnaderna i sak mellan konventionen och gällande rätt i Finland hänförs till de maximala ersättningsbelopp som skall betalas till följd av skador på bagage och försening avseende passagerare. Enligt gällande lag får transportören åberopa de

övre ansvarsgränserna också i sådana fall då skadan har orsakats avsiktligt eller av grov oaktsamhet, vilket inte längre än möjligt enligt Montrealkonventionen. En skillnad är också att med stöd av Montrealkonventionen har passagerarna oftare än för närvarande rätt att väcka talan om ersättning för personskada vid en domstol i den stat där de har sin bostadsort. I Montrealkonventionen ingår dessutom ett förenklat förfarande för ändring av de övre gränserna för transportörens ansvar för skada. Det kan antas att de övre ansvarsgränsernas realvärde kan bibehållas effektivare än för närvarande trots att penningvärdet sjunker.

## **3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen**

### **3.1. Propositionens mål**

Syftet med propositionen är att sätta Montrealkonventionen i kraft till den del bestämmelserna i den hör till EU-medlemsstaternas behörighet. Syftet är också att förtydliga och förenhetliga både regleringen av både internationella och nationella lufttransporter.

### **3.2. Sätt på vilket konventionen sätts i kraft**

Det föreslås att Montrealkonventionen sätts i kraft genom en s.k. blandad promulgationslag. I lagen intas förutom en egentlig ikraftträdelsebestämmelse också sakbestämmelser som kompletterar bestämmelserna i konventionen samt en hänvisning till ansvarsförordningen.

Hittills har internationella förpliktelser om internationell lufttransport satts i kraft genom förordning. Bestämmelser som motsvarar bestämmelser som hör till området för lagstiftningen har tagits in i den substanslag som stiftats i samband ikraftträdandet. Ett ikraftsättande genomförande har traditionellt använts för att sätta i kraft internationella förpliktelser inom området för civilrätten bl.a. därför att konventionsbestämmelserna kan omformuleras med iakttagande av den nationella lagstiftningstekniken. De ofta svårbegripliga konventionsbestämmelserna kan då också skrivas så att det blir lättare att förstå

dem. Vid behov kan det samtidigt också bestämmas hur bestämmelserna skall tillämpas nationellt i fråga om detaljerna.

Vid bedömning av ett lämpligt sätt för att sätta konventionen i kraft bör man emellertid beakta att bestämmelserna i Montrealkonventionen till största delen är tillämpliga som sådana. Kompletterande reglering av vissa enskilda frågor kan tas in i den blandade promulgationslagen. Det föreslagna sättet att sätta i kraft framhäver konventionens karaktär av en internationell norm, i vars tolkning både förarbetena till konventionen och rättspraxisen i övriga fördragsslutande stater bör beaktas. Omvandling av konventionsbestämmelserna till nationell lag innebär risk för att detaljerna i den nationella regleringen kan tolkas som avvikande från bestämmelserna i konventionen på ett sådant sätt som inte avsetts.

Med tanke på begripligheten i lagstiftningen har det sätt på vilket konventionen sätts i kraft inte någon stor betydelse med tanke på regleringen av lufttransport, därför att spelrummet för att omformulera bestämmelserna i vilket fall som helst är mycket begränsat. Med tanke på passagerarna främjas i praktiken möjligheterna att förstå den lagstiftning som skall tillämpas av att ansvarsförordningen förpliktar transportörerna att ge passagerarna information om ansvarsregleringen i begriplig form.

Riksdagens grundlagsutskott har ansett att internationella förpliktelser kan sättas i kraft genom en promulgationslag om innehållet, om det föreligger särskilda grunder för detta. Några sådana särskilda grunder föreligger inte i fråga om Montrealkonventionen.

### **3.3. Utvidgning av gemenskapsregleringens räckvidd**

Ansvarsförordningen tillämpas på gemenskapens lufttrafikföretag, i praktiken på företag som utför lufttransporter i förvärvssyfte. Montrealkonventionen tillämpas förutom på avtal om internationella transporter som utförs av lufttransportföretag även på andra avtal om internationell lufttransport, om transporten utförs mot ersättning. Dessutom sträcker sig bestämmelserna förutom till transportörer som utför lufttransport även till

näringsidkare som i eget namn ingår avtal om lufttransport. De sistnämnda näringsidkarna hör alltså inte till ansvarsförordningens personella räckvidd, som i likhet med tillståndsförordningen begränsats till att bara gälla flygbolag.

Rådet och kommissionen uppmärksammade skillnaderna i tillämpningsområdet för ansvarsförordningen och konventionen i det yttrande som de fogade till den gemensamma ståndpunkten om ändring av ansvarsförordningen. De ansåg det önskvärt att Montrealkonventionen genomförs i medlemsstaterna så att skyddet för passagerare och i synnerhet kraven på skadeståndsansvar motsvarar nivån enligt ansvarsförordningen också i sådana fall då transportören inte omfattas av tillämpningsområdet för ansvarsförordningen. Det här bör ses motiverat inte bara för skyddet av passagerarna utan också för den allmänna konsekvensen i regleringen.

Enligt förslaget skall ett skadeståndsansvar motsvarande den nivå som föreskrivs i ansvarsförordningen gälla inrikes lufttransport, så som beskrivs i avsnitt 3.5. För det andra föreslås att bestämmelserna i ansvarsförordningen om förskottsutbetalning och transportörens skyldighet att lämna upplysningar skall tillämpas också på sådana avtal som andra än flygbolag ingår i eget namn. I praktiken betyder det här att skyldigheten att lämna information och göra förskottsutbetalningar för researrangörer som säljer lufttransporter i eget namn delvis bestäms enligt ansvarsförordningen.

### **3.4. Reglering av inrikes lufttransport**

Det föreslås att Montrealkonventionen i princip också skall tillämpas på inrikes transport. Bestämmelserna om passagerare och bagage i konventionen sträcker sig i vilket fall som helst med stöd av ansvarsförordningen och som ett led i gemenskapsregleringen också till inrikes transporter till den del det är fråga om transporter som utförs av EG-lufttrafikföretag. Det är inte heller i övrigt motiverat att avvika från bestämmelserna i Montrealkonventionen vid inrikes transporter. Förslaget överensstämmer med den önskan som rådet och kommissionen framförde i det yttrande de fogade till den gemensamma

ståndpunkten om ansvarsförordningen.

Det föreslås dock att ansvarsbestämmelserna i konventionen i ett hänseende skall frångås vid inrikes transport. Enligt förslaget skall transportören inte vid inrikes transport kunna åberopa den ansvarsgräns som skall tillämpas vid transport av gods, om transportören orsakat skadan med avsikt eller av grov oaktsamhet, trots att detta är möjligt enligt bestämmelserna i konventionen.

Enligt 2 § 2 mom. lufttransportlagen behöver inte bestämmelserna om transporthandlingar i internationella konventioner iakttas vid inrikes lufttransport. Något sådant undantag behövs inte längre. Med stöd av Montrealkonventionen behöver inte något separat transportdokument ges för lufttransporten om uppgifterna registreras på något annat sätt, t.ex. elektroniskt. Den undantagsmöjlighet som anges i lufttransportlagen blev i praktiken obehörlig redan när det med stöd av Montrealprotokollet 4 blev möjligt att registrera transportuppgifterna elektroniskt.

### 3.5. Transportörens skyldighet att teckna försäkring

Enligt artikel 50 i Montrealkonventionen skall de fördragsslutande staterna av sina transportörer kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt konventionen. I fråga om EG-lufttrafikföretag har denna förpliktelse med undantag av transport av gods huvudsakligen genomförts genom gemenskapsreglering. I ansvarsförordningen förutsätts försäkring till ett belopp som räcker till för att alla ersättningsberättigade till fullt belopp får den ersättning de har rätt till enligt ansvarsförsäkringen.

I fråga om andra flygbolag än EG-lufttrafikföretag bestäms skyldigheten att teckna försäkring enligt 68 § luftfartslagen. Detsamma gäller transporter som utförs av EG-lufttrafikföretag och som har samma avgångs- och destinationsort, därför att de inte omfattas av tillståndsförordningen och därmed inte heller av ansvarsförordningen. Den försäkringsskyldighet som bestäms enligt 68 § har i själva verket betydelse även med tanke på gemenskapsregleringen, därför att i

ansvarsförordningen bestäms bara allmänt om saken utan att beloppen för de försäkringsnivåer som krävs anges.

Med stöd av 68 § 3 mom. behövs vid verksamhet som Luftfartsverket närmare bestämmer olycksfallsförsäkring för skada som luftfartygets befäl eller passagerare åsamkas av att luftfartyget används för luftfart. Med stöd av 4 mom. meddelar Luftfartsverket närmare föreskrifter om försäkringens innehåll och omfattning och om försäkringsbeloppen.

En luftfartsföreskrift som meddelats med stöd av gällande 68 § luftfartslagen baserar sig delvis på de lägsta försäkringsbelopp som den europeiska konferensen för civil luftfart ECAC rekommenderat. ECAC:s rekommendationer torde dock ändras ännu innan Montrealkonventionen träder i kraft. Avsikten är att när Montrealkonventionen och ändringen av ansvarsförordningen träder i kraft skall de försäkringar som krävs enligt 68 § luftfartslagen ha en nivå som stämmer överens med ECAC:s nya rekommendationer. Nivåerna torde kunna anses vara tillräckliga med tanke på ett tillbörligt genomförandet av såväl artikel 50 i Montrealkonventionen som gemenskapsregleringen.

Bestämmelsen i 68 § luftfartslagen är förenad med visa konstitutionella problem. Med stöd av 80 § grundlagen är det klart att genom lag bör anges åtminstone vem som är skyldig att teckna en försäkring som täcker det ansvar för skada som föreskrivs i lagen. Också det närmare innehållet i försäkringskyldigheten bör anges mera detaljerat på lagnivå än i 68 § luftfartslagen. I luftfartslagen finns också andra bestämmelser som är förenade med motsvarande problem.

Skyldighet att teckna försäkring föreskrivs för närvarande inte särskilt för sådana näringsidkare som ingår transportavtal i eget namn och som inte är flygbolag. Sådana näringsidkare kan också med stöd av lufttransportlagen ses som avtalsslutande transportörer, men detta har hittills inte haft några direkta kostnadsverkningar för dem.

I denna proposition föreslås inte några ändringar i luftfartslagen, eftersom det exakta behovet av att ändra lagen utreds som bäst och beredningen av behövliga ändringar förutsätter en mera omfattande beredning. I

samband med beredningen kommer man att på ett övergripande sätt klarlägga hur de försäkringsskyldigheter som följer av Montrealkonventionen och gemenskapslagstiftningen skall genomföras i Finland på ett sätt som är tillbörligt med tanke på konstitutionen och ändamålsenligt med tanke på de ekonomiska verkningarna med hänsyn till näringsidkarnas verksamhetsbetingelser. Europeiska kommissionen har också preliminärt meddelat att den inom den närmaste framtiden lämnar förslag till rättsakter som gäller försäkringsskyldigheten och inverkar på den fortsatta beredningen.

### 3.6. Tillåtna reservationer i konventionen

Enligt artikel 57 kan konventionen inte vara föremål för någon reservation, men varje fördragsslutande stat får när som helst genom anmälan till depositarien förklara att konventionen inte skall gälla i fråga om internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av staten i fråga när detta sker i icke-kommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän stat. Varje fördragsslutande stat kan på motsvarande sätt förklara att konventionen inte skall gälla i fråga om transport av personer, bagage och gods som utförs för dess militära myndigheter som är registrerade i eller hyrda av den fördragsslutande staten i fråga och vars hela lastförmåga har reserverats för dessa myndigheter eller för deras räkning.

Motsvarande förklaringsmöjlighet har också ingått i tidigare avtal om internationell lufttransport, men Finland har inte lämnat några sådana förklaringar. Det har inte framkommit några grunder för att Finland nu skulle behöva begränsa tillämpningen av Montrealkonventionen i fråga om statliga eller militära transporter. Det föreslås alltså inte att några förklaringar enligt artikel 57 görs i samband med ratificeringen.

### 3.7. Uppsägning av det i Montreal upprättade tilläggsprotokollet 3

År 1975 antogs fyra protokoll i Montreal. År 1980 ändrades lagen om luftbefordringsavtal så att Finland kunde ratificera tilläggs-

protokoll 1 och 2 från Montreal. Genom lufttransportlagen ändrades lagstiftningen om lufttransport så att Finland också kunde ratificera tilläggsprotokoll 3 och Montrealprotokollet 4, vilket Finland också gjorde 1988. Därefter har Montrealprotokollen trätt i kraft med undantag av tilläggsprotokoll 3.

Tilläggsprotokoll 3 gäller lufttransport av passagerare. Enligt tilläggsprotokollet är den övre gränsen för transportörens skadeståndsansvar vid skada på grund av att passageraren dör eller skadar sig 100 000 särskilda dragningsrätter, som transportören får åberopa också i sådana fall då skadan orsakats avsiktligt eller av grov oaktsamhet. Det bör observeras att enligt artikel VII i tilläggsprotokollet anses den stat som ratificerat tilläggsprotokollet också ha anslutit sig till Guatemalaprotokollet från 1971 när tilläggsprotokollet träder i kraft. Tilläggsprotokoll 3 har för närvarande ratificerats av 27 stater. För att det skall träda i kraft förutsätts 30 ratifikationer. Ikraftträdandet av protokoll 3 innebär enligt artikel VII i protokollet att Finland också förbinder sig vid Guatemalaprotokollet, som Finland inte har ratificerat särskilt.

Efter det att Montrealkonventionen trätt i kraft tillämpas konventionen mellan de fördragsslutande staterna i stället för tidigare avtalsarrangemang. Konventioner och protokoll inom det tidigare Warszawakonventionssystemet tillämpas dock sannolikt i flera års tid vid sidan av Montrealkonventionen. Det är därför inte ändamålsenligt att säga upp dem i det här skedet.

Det är inte ändamålsenligt att säga upp internationella avtalsförpliktelser i det här skedet, men det är motiverat att försöka förebygga att regleringen av lufttransporter blir ännu mera komplicerad. Ett ytterligare argument för uppsägning av tilläggsprotokoll 3 från Montreal är protokollets innehåll i sak. Bestämmelserna i tilläggsprotokollet kan inte anses tillräckliga med hänsyn till dagens skadeståndsskydd för passagerare. Det föreslås därför att Finland säger upp tilläggsprotokoll 3 från Montreal i samband med ratificeringen av Montrealkonventionen.

Enligt artikel X i tilläggsprotokollet kan tilläggsprotokollet sägas upp genom under rättelse till Folkrepubliken Polens regering, som är depositarie. Uppsägningen träder i

kraft sex månader efter den dag då depositarien mottog underrättelsen om uppsägning.

#### 4. Ekonomiska verkningar

De ekonomiska verkningarna av bestämmelserna i Montrealkonventionen hänför sig dels till transportörens skadeståndsansvar och de kostnader som försäkringen av ansvaret medför, dels till de nya förpliktelser som uppställs för lufttransportföretagen. I fråga om skadeståndsansvaret och försäkringskostnaderna hänför sig merkostnaderna till de bestämmelser som sätts i kraft genom ansvarsförordningen och där gemenskapen ensam är behörig. Också de informationsskyldigheter och motsvarande skyldigheter som uppställs för lufttransportföretagen baserar sig huvudsakligen på bestämmelserna i ansvarsförordningen. I statsrådets skrivelse till riksdagen om ändring av ansvarsförordningen konstaterades att om förslagen godkänns åsamkar detta finländska flygdkare små merkostnader (U 49/2000 rd, s. 5).

Förslagen i propositionen innebär att bestämmelserna i Montrealkonventionen sätts i kraft till den del de faller under EG-medlemsstaternas behörighet. Den reglering som faller under den nationella behörigheten motsvarar i huvuddrag gällande bestämmelser i lufttransportlagen. Till skillnad från nuläget föreslås att transportören inte skall kunna begränsa penningbeloppet för sitt ansvar vid inrikes transport, om skadan orsakats av siktligt eller av grov oaktsamhet. Denna principiellt betydelsefulla ändring torde inte ha några verkningar för transportörernas försäkringsavgifter.

Merkostnader kan förorsakas av att ansvarsförordningens bestämmelser om skyldighet att lämna upplysningar och skyldighet att göra förskottsutbetalningar utsträcks till researrangörer och övriga näringsidkare som utan att vara lufttrafikföretag i eget namn tillhandahåller tjänster för transport av passagerare mot ersättning. Skyldigheterna medför obetydliga merkostnader för näringsidkarna, vilka dock kan ses som motiverade med hänsyn till aspekter som gäller tryggheten av passagerarnas ställning.

På det hela taget kan det bedömas att förslagen i propositionen har ringa företags-

verkningar.

I avsnitt 3.5 ovan föreslås att regleringen av transportörernas skyldighet att teckna försäkring utreds särskilt. Man bör då ta ställning till bl.a. hur skyldigheten att teckna försäkring skall ordnas för researrangörer som bör betraktas som transportörer. Researrangörer som i eget namn tillhandahåller tjänster för transport av passagerare behöver inte för närvarande särskilt teckna försäkring för riskerna i anslutning till lufttransporten. Det kan tänkas vara ekonomiskt oändamålsenligt att förplikta researrangörerna att teckna försäkring för sådana risker som i vilket fall som helst har täckts genom ansvarsförsäkring som tecknats av det flygbolag som utför lufttransporten. Om man vid den fortsatta beredningen trots allt går in för att föreslå att researrangörer som är att betrakta som transportörer särskilt skall försäkra riskerna i anslutning till lufttransporterna, kommer avgörandet sannolikt att ha betydliga ekonomiska verkningar för researrangörerna.

#### 5. Beredningen av propositionen

##### 5.1. Konventionsförhandlingarna

Montrealkonventionen bereddes under Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) både i organisationens rättsliga kommitté och i expertarbetsgrupper. Utkastet till konventionen behandlades vid en diplomatkonferens som inleddes i maj 1999. I slutet av diplomatkonferensen godkändes konventionen och den öppnades för undertecknande den 28 maj 1999.

Finland och Europeiska gemenskapen undertecknade konventionen den 9 december 1999.

##### 5.2. Beredningen i Europeiska unionens råd

Den 6 juni 2000 lämnade Europeiska gemenskapernas kommission ett förslag till ändring av ansvarsförordningen (KOM(2000) 340 slutlig). Syftet var att ändra gemenskapslagstiftningen så att gemenskapen för egen del kunde anta Montrealkonventionen. Den 14 juli 2000 lämnade kommissionen sitt förslag till rådets beslut

om antagande av Montrealkonventionen (KOM(2000) 446 slutlig).

Ansvarsförordningen och beslutsförslaget behandlades samtidigt i rådets arbetsgrupp för transport. Den 5 april 2001 fattade rådet beslut om Europeiska gemenskapens ingående av Montrealkonventionen (2001/539/EG).

I fråga om förslaget till förordning antog rådet en gemensam ståndpunkt sommaren 2001. Europaparlamentet fastställde ståndpunkten den 12 mars 2002. Förordningen publicerades i gemenskapernas officiella tidning och trädde i kraft den 30 maj 2002. Innehållet i den ändrade förordningen beskrivs ovan i avsnitt 1.1.

### 5.3. Beredningen i Finland

Med tanke på undertecknandet av konventionen ordnade justitieministeriet i augusti 1999 ett informationsmöte för luftfarts- och konsumentmyndigheterna samt de centrala intresseorganisationerna om behovet av att underteckna konventionen. Alla som deltog i mötet ansåg det vara viktigt inte bara att underteckna konventionen utan också att ratificera den.

Efter det att kommissionen lämnat sina förslag enligt avsnitt 5.2 med sikte på ratificering av Montrealkonventionen översände statsrådet i enlighet med 96 § 2 mom. grundlagen en skrivelse till riksdagen i oktober 2000 (U 49/2000 rd). I skrivelsen ansåg statsrådet bl.a. att det i princip är förenligt också med Finlands intressen att konventionen ratificeras. Trafikutskottet och stora utskottet instämde i statsrådets ståndpunkt (TrUU 10/2000 rd, StU:s uttalande 17.11.2000).

Föreliggande proposition som avläts till riksdagen har beretts som tjänsteuppdrag vid justitieministeriet. Uttalande om propositionsutkastet har begärts av utrikesministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, kommunikationsministeriet, Luftfartsverket, Konsumentverket, Konsumenternas försäkringsbyrå, Finlands Advokatförbund, Finlands Speditörförbund rf, Resebyråbranschens förbund i Finland rf, Finlands Konsumentförbund rf, Flygförsäkringspoolen,

Suomen Ansiolentäjät — Finnish Commercial Pilots ry, Finlands flygförbund, Suomen lentotoiminnan harjoittajien liitto ry, Oy Finnair Ab, Air Botnia Oy Ab samt Vakuumeklarit Risto Sihvola Oy. Största delen av remissinstansernas kommentarer gällde regleringen av transportörernas skyldighet att teckna försäkring, som alltså bereds särskilt.

Förslagen i propositionen ansågs överlag vara ändamålsenliga och värda att understödja. Finlands Speditörförbund motsatte sig förslaget om att transportören vid inrikes lufttransport inte skall kunna begränsa sitt finansiella ansvar om skadan orsakats avsiktligt eller av grov oaktsamhet.

Resebyråbranschens förbund i Finland motsatte sig den utgångspunkt som anammats i förslaget och enligt vilken researrangörerna i vissa fall kan betraktas som transportörer enligt Montrealkonventionen. Förbundet motsatte sig också många andra förslag i propositionen, t.ex. det sätt på vilket konventionen sätts i kraft och ändringen av 24 § lagen om paketresor. Förbundet ansåg att principerna i förslaget på ett allvarligt sätt kan äventyra resebyråbranschens existensmöjligheter i Finland och föreslog att behandlingen av propositionen avbryts i fråga om researrangörerna.

### 6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

I de slutsatser som Europeiska unionens råd antagit förbinder medlemsstaterna sig att deponera sitt ratifikationsinstrument samtidigt som gemenskapen deponerar sitt ratifikationsinstrument. Enligt slutsatserna skall medlemsstaterna vidta de nationella ratificeringsåtgärderna så snart som respektive nationella grundlag tillåter det så, att ratifikationsinstrumenten kan deponeras på ett samordnat sätt senast den 31 december 2002. Den tidtabell som uppställts som mål i slutsatserna är inte juridiskt bindande, men det är trots allt önskvärt att propositionen behandlas i riksdagen under hösten 2002.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Montrealkonventionen

#### Kapitel I. Allmänna bestämmelser

*Artikel 1. Tillämpningsområde.* Enligt artikel 1.1 är konventionen tillämplig på alla internationella lufttransporter som utförs med luftfartyg mot ersättning. Konventionen är tillämplig på transporter med luftfartyg oavsett om transporterna utförs mot ersättning eller avgiftsfritt. Med ersättning avses förutom betalning i pengar även övrigt vederlag som en transportör får för lufttransporten.

Med lufttransportföretag avses företag som utför lufttransporter i förvärvssyfte. I Finland skall ett sådant företag med stöd av 58 § luftfartslagen (281/1995) ha operativ licens som utfärdats av Luftfartsverket eller motsvarande tillstånd som utfärdats i en främmande stat. Termer som vanligen betyder detsamma som lufttransportföretag är flygbolag, lufttrafikföretag och flygdkare.

Med stöd av artikel 1.2 betraktas en lufttransport som internationell, om den överenskomna avgångsorten finns i en fördragsslutande stat och destinationsorten i en annan fördragsslutande stat. Även i sådana fall då avgångs- och destinationsorten finns i samma fördragsslutande stat är transporten internationell om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium. Mellanlandningens längd eller syfte saknar betydelse för tillämpningen av konventionen.

Enligt artikel 1.3 anses en transport som utförs av två eller flera transportörer efter varandra vara en enda transport, om det påvisas ha varit avtalsparternas avsikt. Om man kommer överens om t.ex. lufttransport från Uleåborg via Helsingfors till en annan fördragsslutande stat, tillämpas konventionen också på sträckan Uleåborg-Helsingfors, oavsett om ett särskilt avtal har ingåtts om transportsträckan.

Bestämmelserna i artikel 1.1—1.3 motsvarar bestämmelserna i 1 § lufttransportlagen. För tydlighetens skull har i artikel 1.4 tagits in en hänvisning till kapitel V, där det be-

stäms om lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande transportören.

*Artikel 2. Transporter som utförs av en stat och transporter av post.* I artikel 2.1 anges för tydlighetens skull uttryckligen att konventionen skall tillämpas på transporter som utförs av en stat eller motsvarande offentlig-rättsliga samfund. Med stöd av artikel 57 kan en fördragsslutande stat dock när som helst genom anmälan till depositarien förklara att konventionen inte skall gälla i fråga om transporter som utförs av staten när detta sker i icke-kommersiella syften eller i fråga om transporter som utförs av militära myndigheter. Information om huruvida en enskild stat har lämnat en anmälan enligt artikel 57 fås i Finland ur det fördragsregister som förs av utrikesministeriet.

I artikel 2.3 sägs att med undantag av vad som anges i punkt 2 skall konventionen inte tillämpas på posttransporter. I punkt 2 sägs att vid transport av post är transportören ansvarig enbart gentemot postbefordringsföretaget. Begränsningen i fråga om dem som har rätt att yrka på ersättning innebär att avsändaren eller mottagaren eller någon annan som lidit skada inte kan framställa yrkanden som baserar sig på konventionen hos transportören, trots att det visar sig att en postförsändelse t.ex. förstörts under lufttransporten. I sådana fall skall avsändaren eller mottagaren framställa ersättningsyrkande hos postföretaget och rätten till ersättning bestäms enligt lagen om posttjänster (313/2001).

Artikel 2.2 och 2.3 motsvarar i sak 2 § 1 mom. lufttransportlagen.

#### Kapitel II. Dokumentation samt parternas skyldigheter vid transport av passagerare, bagage och gods

Bestämmelserna motsvarar huvudsakligen bestämmelserna i kapitel II i Warszawakonventionen sådana de lyder ändrade genom Haagprotokollet, genom artiklarna II och III i Guatemalaprotokollet samt genom artikel II i Montrealprotokollet 4. Vid beredningen av



Montrealkonventionen kompletterade diplomatkonferensen kapitlet med en ny artikel 6 och smärre ändringar i sak företogs i artiklarna 3 och 10, men i övrigt behandlades inte artiklarnas sakinnehåll vid konferensen.

Nedan hänvisas i fråga om respektive artikel i kapitlet till den bestämmelse i lufttransportlagen genom vilken motsvarande bestämmelse enligt Warszawakonventionssystemet satts i kraft i Finland. I vissa fall hänvisas för tydlighetens skull också till de bestämmelser enligt Warszawakonventionssystemet som bestämmelserna i lufttransportlagen baserar sig på. I fråga om motiveringen till de artiklar som genomförts genom lufttransportlagen hänvisas till detaljmotiveringen i regeringens proposition (RP 6/1986, s. 8—10).

*Artikel 3. Passagerare och bagage.* I artikeln bestäms om transporthandlingar som skall tillhandahållas vid transport av passagerare och bagage. Bestämmelserna i två artiklar enligt Warszawakonventionssystemet har sammanförts till en artikel. Med undantag av vissa detaljer motsvarar artikeln i sak 3 och 4 § lufttransportlagen.

Enligt artikel 3.2 behöver en transporthandling inte ges skriftligt, utan den kan t.ex. registreras elektroniskt. Som andra mening i punkten, som baserar sig på artikel II i Guatemala-protokollet, har infogats en bestämmelse om att i sådana fall skall transportören erbjuda passageraren en utskrift av de registrerade uppgifterna.

Enligt artikel 3.3 skall passageraren ges ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet. Till skillnad från artikel II i Guatemala-protokollet och 4 § lufttransportlagen förutsätts inte att transportens avgångs- och destinationsort eller mellanlandningsplatser antecknas i bagagekvittot.

I artikel 3.4 bestäms om transportörens skyldighet att lämna upplysningar vid transport av passagerare. Transportören skall skriftligen upplysa passageraren om att bestämmelserna i Montrealkonventionen kan tillämpas på lufttransporten och att bestämmelserna kan begränsa transportörens skadeståndsansvar. Inom Europeiska unionens territorium utvidgas lufttrafikföretagens skyldighet att lämna upplysningar betydligt av regleringen i artikel 6 i ansvarsförordningen,

vilken presenterats ovan under punkt 1.1 (s. XX).

*Artikel 4. Gods.* Artikeln motsvarar i sak 5 § 2 och 2 mom. lufttransportlagen.

*Artikel 5. Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll.* Artikeln motsvarar i sak 8 § lufttransportlagen.

*Artikel 6. Handling med uppgifter om godsets art.* I artikeln sägs att om det behövs för att skyldigheter enligt tullens, polisens eller någon annan myndighets föreskrifter skall fullgöras, får det begäras av avsändaren att denne skall tillhandahålla en skriftlig handling med upplysningar om godsets art. I sista meningen sägs för tydlighetens skull entydigt att de skyldigheter som avsändaren har enligt artikeln inte kan riktas till transportören.

Artikeln fogades till konventionen alldeles i slutskedet av förhandlingarna enligt krav från några sådana stater som i ett tidigare skede av förhandlingarna hade krävt att godsets art fogas till de uppgifter som enligt artikel 5 skall nämnas i flygfraktsedelns och godskvittot.

*Artikel 7. Beskrivning av flygfraktsedelns.* Artikeln motsvarar i sak bestämmelserna i 6 § lufttransportlagen.

*Artikel 8. Transporthandlingar för flera godsenheter.* Artikeln motsvarar i sak 7 § lufttransportlagen.

*Artikel 9. Bristfälliga handlingar.* Artikeln motsvarar i sak 9 § lufttransportlagen.

*Artikel 10. Ansvar för uppgifterna i handlingarna.* Artikeln motsvarar i sak 10 § lufttransportlagen. Artikel 10.1, som baserar sig på artikel II i Montrealprotokollet 4, har dock kompletterats med en förtydligande mening, enligt vilken avsändaren ansvarar för uppgifterna i handlingarna om godstransport även i sådana fall då den som handlar på avsändarens uppdrag samtidigt är transportörens uppdragstagare.

*Artikel 11. Handlingarnas bevisvärde.* Artikeln motsvarar i sak 11 § lufttransportlagen.

*Artikel 12. Rätt att förfoga över godset.* Artikeln motsvarar i sak 12 § lufttransportlagen.

*Artikel 13. Avlämnande av gods.* Artikel 13.1 och 13.2 motsvarar i sak 13 § lufttransportlagen och artikel 13.3 lagens 14 §.

*Artikel 14. Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter.* I artikeln har för tydlighetens skull intagits en bestämmel-

se enligt vilken såväl avsändaren som mottagaren i eget namn får göra gällande sina rättigheter enligt artiklarna 12 och 13. En förutsättning är naturligtvis att de uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet. Artikelns motsvarar artikel 14 i Warszawakonventionen sådan den lyder senast ändrad genom artikel II i Montrealprotokollet 4. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i lufttransportlagen.

*Artikel 15. Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män.* I artikel 15.1 fastställs principen att bestämmelserna i artiklarna 12, 13 och 14 inte har några verkningar i annat hänseende än för transportören. Bestämmelsen motsvarar artikel 15.1 i Warszawakonventionen sådan den lyder senast ändrad genom artikel II i Montrealprotokollet 4. Någon motsvarande bestämmelse har inte tagits in i lufttransportlagen.

I artikel 15.2 bestäms att avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12—14 gäller endast om de uttryckligen är införda på flygfraktsedeln eller godskvittot. Bestämmelsen motsvarar 15 § lufttransportlagen.

*Artikel 16. Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter.* Artikelns motsvarar i sak 16 § lufttransportlagen.

### Kapitel III. Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättnings omfattning

De bestämmelser i kapitlet som gäller transport av bagage eller gods motsvarar huvudsakligen bestämmelserna i Warszawakonventionen sådana de lyder ändrade genom Haagprotokollet, genom artikel IV i Guatemalaprotokollet, genom artikel II i tilläggsprotokoll 3 från Montreal och genom artikel IV i Montrealprotokollet 4.

Nedan hänvisas i fråga om artiklarna till den bestämmelse i lufttransportlagen genom vilken i sak motsvarande bestämmelse inom Warszawakonventionssystemet har genomförts i Finland. Vid behov hänvisas dessutom till de bestämmelser enligt Warszawakonventionssystemet som bestämmelserna i lufttransportlagen baserar sig på. I fråga om motiveringen till bestämmelserna hänvisas till detaljmotiveringen i regeringens proposition

gällande lufttransportlagen.

*Artikel 17. Passagerares dödsfall eller skada — skada på bagage.* I Artikel 17.1 finns en grundläggande bestämmelse om transportörens ansvar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare. Utgångspunkten för ansvarssystemet enligt konventionen är ansvar oberoende av transportörens vårdslöshet. Transportörens skadeståndsansvar kan begränsas dels av passagerarens medverkan, om vars beaktande bestäms i artikel 19, dels av transportörens eget förfarande så som bestäms i artikel 21.

Enligt ordalydelsen i artikel 17.1 inskränks transportörens ansvar till dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare. Vid tolkningen av motsvarande bestämmelse i Warszawakonventionssystemet har flera fördragsslutande stater ansett att transportören är skyldig att betala ersättning inte bara för kroppsskada utan också för psykiska skador i anslutning till den. Det är däremot oklart om psykiska skador som inte hänför sig till kroppsskadan är skador som skall ersättas enligt Warszawakonventionssystemet. Den konferens som godkände Montrealkonventionen tog ställning till detta i ett enhälligt yttrande (rapport om diplomatkonferensen gällande Montrealkonventionen, s. 240). Där konstateras att i vissa stater beviljas ersättning även för psykiska skador, att rättspraxisen på området fortfarande utvecklas och att avsikten inte är att påverka denna utveckling med hänsyn även till den judiciella utvecklingen inom andra rättsområden än den internationella lagstiftningen om lufttransporter. Konferensen antog uttalandet för att säkerställa att de fördragsslutande staterna även i fortsättningen kan ge begreppet kroppsskada en vidare tolkning.

De skador som skall ersättas med stöd av Montrealkonventionen bestäms i regel enligt tillämplig nationell lagstiftning. För Finlands del är det inte motiverat att avvika från den skadeståndsrättsliga utgångspunkten att den som vållat skadan är skyldig att ersätta personskada som vållats den som lidit skada. Om detta bestäms redan nu i 17 § lufttransportlagen, enligt vilken transportören är ansvarig för de personskador som passagerarna lidit. Som personskada betraktas bl.a. sådana störningar i det psykiska hälsotillståndet som

kan påvisas med medicinska metoder. Om den som lidit psykisk skada samtidigt också lidit fysisk skada saknar betydelse för ersättningsgiltigheten. Om finsk lag tillämpas på ett ersättningsärende som omfattas av tillämpningsområdet för konventionen skall således också en rent psykisk skada ersättas, förutsatt att den kan påvisas med medicinska metoder och övriga villkor för skadeståndsansvar uppfylls.

Ansvar enligt konventionen gäller skador som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går om bord på eller lämnar luftfartyget. Det ansvar som regleras i konventionen omfattar således bl.a. skador som inträffar i den korridor som leder från utgången till luftfartyget eller under passagerartransporten från utgången till luftfartyget. Det är däremot klart att t.ex. en skada som på ett stort flygfält inträffar före incheckningen inte omfattas av transportörens ansvar oberoende av vårdslöshet.

För uppkomst av skadeståndsansvar som baserar sig på artikel 17.1 förutsätts dessutom att skadan har sin upprinnelse i en olycka. Här avses att ansvar inte uppkommer vid skada som föranleds av sådana i sig ofarliga omständigheter som på ett naturligt sätt hör samman med lufttransporten. Transportören är således inte ansvarig för t.ex. skräck till följd av luftgropar som föranleds av kraftig turbulens i luften, trots att skrällen exceptionellt kan klassificeras som personskada.

Artikel 17.2 gäller transportörens ansvar för bagage. Den första meningen, som gäller incheckat bagage, motsvarar i sak 18 § lufttransportlagen. Med incheckat bagage avses i konventionen passagerarens resväskor eller annat bagage som vanligen överläts till transportörens representant i samband med incheckning och transporteras i luftfartygets lastrum.

När det gäller handbagage ansvarar transportören enligt sista meningen i artikel 17.2 bara för skador som har orsakats av försummelse. Ansvarsbaserad försummelse kan komma i fråga t.ex. när handbagaget skadas när det faller ned från bagagehyllan under lufttransporten därför att transportörens personal inte på tillbörligt sätt har förvissat sig om att bagagehyllorna är ordentligt stängda.

I artikel 17.3 anges när försenat incheckat bagage skall anses ha förkommit. Om transportören erkänner att incheckat bagage har förlorats eller om det incheckade bagaget inte har kommit fram inom 21 dagar efter den dag då det skulle ha anlänt, har passageraren rätt att göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören. Transportören är då skyldig att betala ersättning för försvinnandet till passageraren. Om det incheckade bagaget återfinns senare, kan bagaget med passagerarens samtycke returneras och ersättning för förseningen betalas i stället för ersättning för försvinnandet.

I artikel 17.4 sägs att om inget annat anges avses i konventionen med bagage både incheckat bagage och handbagage.

*Artikel 18. Skada på gods.* Artikel 18.1—18.3 motsvarar i huvuddrag bestämmelserna i 19 § 1 och 2 mom. lufttransportlagen, vilka baserar sig på artikel IV i Montrealprotokollet 4. För återopande av de befrielsegrunder som nämns i artikel 18.2 är det dock enligt artikeln inte längre ett villkor att den aktuella grunden har varit den enda orsaken till skadan. Transportören kan således begränsa sitt ansvar också delvis genom att påvisa att en omständighet eller flera av de omständigheter som nämns i artikel 18.2 för sin del har bidragit till skadan.

En skillnad jämfört med artikel IV i Montrealprotokollet 4 är dessutom att det i artikel 18.3 inte med samma noggrannhet som i artikel IV i protokollet och i 19 § 1 mom. lufttransportlagen specificeras när godset är i transportörens besittning. Här torde avsikten dock inte ha varit att ändra bestämmelsens innehåll i sak.

Första och andra meningen i artikel 18.4 motsvarar i sak 19 § 3 mom. lufttransportlagen. Bestämmelsen i tredje meningen gäller situationer där transportören utan avsändarens samtycke ersätter en transport med ett annat transportslag. Den ersättande transporten anses då omfattas av lufttransporten och de bestämmelser i konventionen som skall tillämpas på den.

*Artikel 19. Försening.* Enligt artikeln ansvarar transportören i princip för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Om ansvar vid försening bestäms för närvarande i 20 § luft-

transportlagen, som baserar sig på artiklarna 19 och 20 i Warszawakonventionen.

Den som yrkar på ersättning av transportören på grund av försening är naturligtvis enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer skyldig att förete bevis på skadan samt på att skadan rimligen kan förutsägas enligt orsaksambandet i fråga om förseningen. När passagerare försenas kan det bli aktuellt att ersätta merkostnader till följd av missad anslutningsförbindelse samt skäligen kostnader för mat och logi, om den första anslutningsförbindelsen avgår först dagen därpå. Det maximala skadeståndsbeloppet på grund av försening anges i artikel 22.

Transportören kan befrias från ansvaret vid försening om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder. Exempelvis luftfartsmyndigheternas bestämmelser i anslutning till säkerställande av flygsäkerheten, vilka transportören inte kan påverka och som ibland orsakar förseningar i lufttransporterna, kan befria transportören från ansvar. Frågan om vilka åtgärder för att undvika skadorna som rimligen kan begäras avgörs dock i sista hand från fall till fall.

*Artikel 20. Jämknin*g. I artikeln bestäms om hur transportörens ansvar påverkas av att den som lidit skada själv bidragit till skadan. I lufttransportlagen bestäms om den skadelidandes medverkan i 21 §, som till vissa delar avviker från den aktuella artikeln.

Enligt artikeln skall ersättningen till den som lidit skada kunna sänkas i den utsträckning skada orsakats av vårdslöshet eller underlåtenhet av den som begär ersättning. Medverkan kan beaktas även om rätten till ersättning överförs till en annan person från den person som gjort sig skyldig till vårdslöshet eller underlåtenhet. Exempelvis medverkan av godsets avsändare kan således påverka det skadeståndsbelopp som betalas till mottagaren. Med stöd av artikeln kan skadestånd också avslås helt, om skadan på det hela taget kan anses ha orsakats av medverkan.

Den skadelidandes klandervärda förfarande kan beaktas också om skadeståndet inte skall betalas till honom eller henne. Således kan

t.ex. ersättning för förlorad utkomst sänkas på basis av den omkomnas egen medverkan, trots att ersättningen betalas till de som varit beroende av den omkomnas försörjning.

För tydlighetens skull konstateras i artikeln uttryckligen att passagerarens medverkan kan påverka transportörens ansvar också till den del det är fråga om i artikel 21.1 avsedd och på strikt ansvar baserad ersättning motsvarande högst 100 000 särskilda dragningsrätter. Tillägget gjordes därför att enligt vissa rättssystem kan den skadelidandes medverkan i princip inte beaktas, om ansvaret baserar sig på strikt ansvar enligt artikel 21.1.

*Artikel 21. Ersättning för passagerares dödsfall eller skada.* Med stöd av den nya bestämmelsen i artikel 21.1 ansvarar transportören oberoende av sin vårdslöshet för passagerarens personskada motsvarande högst 100 000 särskilda dragningsrätter. Till denna del kan transportören befrias från ansvar endast genom att åberopa passagerarens medverkan enligt artikel 20. Transportören kan däremot inte befrias genom att åberopa t.ex. att skadan uteslutande orsakats av tredje mans handling eller underlåtenhet.

Enligt artikel 21.2 baserar sig transportörens ansvar för skador som överstiger 100 000 särskilda rättigheter på ansvar för vållande. Bevisbördan har dock vänts så att för att kunna befrias från ansvar måste transportören kunna påvisa antingen att transportören handlat omsorgsfullt eller att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller underlåtenhet. Med beaktande av de höga skyldigheter beträffande omsorgsfullhet som uppställts för transportören innebär den omvända bevisbördan i praktiken att transportören enligt artikel 21.2 bara i mycket exceptionella fall kan befrias från ersättning för den del av skadan som överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter.

Det skadeståndsbelopp som den skadelidande yrkat på påverkar inte i sig bestämmandet av grunderna för transportörens ansvar för skada. Om skadeståndsanspråket överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter, bestäms transportörens skadeståndsansvar dels på basis av punkt 2, dels på basis av punkt 3. Om transportören påvisar sig ha handlat omsorgsfullt, befrias transportören från ersättning av den del av skadan som

överstiger 100 000 särskilda dragningsrätter.

*Artikel 22. Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods.* I artikel 22.1 begränsas transportörens skadeståndsansvar för skador på grund av försening till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare. Bestämmelsen motsvarar 22 § 2 mom. lufttransportlagen.

Enligt artikel 22.2 är transporterns skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1 000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare. När incheckat bagage överlämnas till transportören kan passageraren för transportören uppge att bagaget har ett högre värde än den högsta ersättningen. Det är inte tillräckligt att bara meddela att bagaget har ett högt värde, utan passageraren skall uppge sin uppfattning om bagagets exakta värde. Om passageraren gjort anmälan på tillbörligt sätt, skall transportören betala ersättning enligt det anmälda värdet om bagaget förstörts, förloras, skadas eller försenas, om transportören inte kan visa att det uppgivna värdet är högre än det faktiska värdet av bagaget. Transportören kan begära att passageraren betalar en tilläggsavgift för att bagaget skall skyddas enligt det uppgivna värdet. Om grunderna för bestämmandet av tilläggsavgiften bestäms i artikel 3a i ansvarsförordningen.

I artikel 22.3 och 22.4 bestäms om den högsta ansvarsgränsen vid transport av gods, grunden för beräkning av skadeståndsansvaret i vissa fall samt om uppgivning av faktiskt intresse av att godset kommer fram. Bestämmelserna motsvarar i sak 22 § 4 mom. lufttransportlagen.

Enligt artikel 22.5 finns det till skillnad från bestämmelserna i punkt 1 och 2 ingen penningmässig begränsning i fråga om transportörens ansvar, om transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare genom en handling eller underlåtenhet orsakat skadan i avsikt att skada. Detsamma gäller om skadan orsakats av grov oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden.

I artikel 22.5 hänvisas inte till punkt 3, som gäller transport av gods, och därför kan transportören åberopa ansvarsbegränsningen enligt punkt 3 även i sådana fall då transpor-

tören har orsakat skadan med avsikt eller av grov oaktsamhet. Vid inrikes transport skall transportören dock inte enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 § 3 mom. i promulgationslagen kunna åberopa artikel 22.3, vilket innebär att ansvaret är obegränsat också vid transport av gods.

I artikel 22.6 bestäms om beaktande av rättegångskostnader när den övre gränsen för ansvaret fastställs. Bestämmelsen motsvarar 22 § 5 mom. lufttransportlagen.

*Artikel 23. Omräkning av monetära enheter.* I artikeln bestäms om omräkning till nationell valuta av de belopp för särskilda dragningsrätter som anges i konventionen. För Finlands del föreslås bestämmelser om detta i 6 § i promulgationslagen, vilken baserar sig på artikel 23.1.

*Artikel 24. Översyn av ansvarsgränserna.* Enligt artikel 24.1 skall depositarien vart femte år se över de maximala ansvarsgränser som föreskrivs i konventionen för att utreda hur penningvärdet förändrats. Den första översynen skall genomföras i slutet av det femte året efter dagen för konventionens ikraftträdande, med antagande att konventionen träder i kraft inom fem år efter det att den öppnats för undertecknande, dvs. senast vid utgången av maj 2004.

Om inflationsfaktorn under den femårsperiod som översynen gäller överstiger 10 %, skall depositarien enligt artikel 24.2 underrätta de fördragsslutande staterna om ändringen av ansvarsgränserna. Ändringen träder i kraft sex månader efter underrättelsen, om inte en majoritet av de fördragsslutande staterna inom tre månader efter det att de underrättats meddelar att de motsätter sig ändringen. Depositarien skall särskilt underrätta de fördragsslutande staterna om när en ändring träder i kraft.

I artikel 24.3 bestäms om ändring av ansvarsgränserna i andra fall än på basis av översyn vart femte år. Ändringsförfarandet enligt punkt 2 skall tillämpas närhelst en tredjedel av de fördragsslutande staterna så önskar, förutsatt att inflationsfaktorn överstiger 30 % sedan den senaste ändringen.

*Artikel 25. Avtal om ansvarsgränser.* Med stöd av artikeln får en transportör förbinda sig att iaktta högre ansvarsgränser än de som fastställs i konventionen eller att inte alls be-

gränsa sitt finansiella ansvar. Bestämmelsen är ny jämfört med Warszawakonventionen, och den har tagits in i konventionen i syfte att förtydliga att om flygbolagen så önskar kan de sinsemellan genomföra alternativa avtalsarrangemang som syftar till att förbättra skyddet för skadelidande. Artikel 27, enligt vilken transportören likaså frivilligt kan avstå från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen.

*Artikel 26. Ogiltiga avtalsvillkor.* Enligt artikeln är varje avtalsvillkor som bestämmer lägre ansvarsgränser än de som fastställts i konventionen ogiltigt. Ett ogiltigt avtalsvillkor innebär emellertid inte att transportavtalet som sådant är ogiltigt. Artikel 23 § 1 mom. lufttransportlagen, där det visserligen inte ansågs nödvändigt att uttryckligen bestämma om hur ett enskilt ogiltigt avtalsvillkor påverkar hela transportavtalets giltighet.

I artikeln finns inte någon bestämmelse motsvarande 23 § 2 mom. lufttransportlagen, vilken baserar sig på artikel IV i Montrealprotokollet 4 och enligt vilken bestämmelsen i punkt 1 inte gäller beträffande förbehåll som avser förstörelse, förlust, minskning eller skada som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset. Med stöd av artikel 18.2 punkt a befriar dock de nämnda omständigheterna transportören från ansvar oavsett om transportavtalet innehåller ett villkor gällande detta. Därför är det inte nödvändigt särskilt föreskriva om detta i artikeln.

*Artikel 27. Frihet att ingå avtal.* Enligt artikeln får transportören utan hinder av konventionen vägra att sluta transportavtal eller avstå från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen.

Transportören får likaså fastställa villkor som inte strider mot konventionen. Om lagstiftningen i Finland tillämpas på transportavtalet, kan transportören i sina avtalsvillkor begränsa sitt ansvar t.ex. i fråga om indirekt skada, eftersom konventionen inte förpliktar till att betala ersättning för skada som kan betraktas som indirekt och eftersom sådana avtalsvillkor inte förbjuds i lagstiftningen i Finland. En annan sak är att ett begränsande avtalsvillkor i enskilda fall kan anses vara oskäligt.

*Artikel 28. Förskott.* Enligt artikeln kan de fördragsslutande staterna i nationell lagstiftning kräva att flygbolag som beviljats flygtrafik tillstånd av den fördragsslutande staten i fråga omgående betalar förskott om passagerare dödas eller skadas. Förskottet syftar till att täcka omedelbara ekonomiska behov hos de personer som är ersättningsberättigade. Ett sådant förskott innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar och får frånräknas från de eventuella ersättningsbelopp som transportören senare betalar. Någon motsvarande bestämmelse ingår inte i Warszawakonventionssystemet.

I händelse av olycksfall skall EG-lufttrafikföretag göra förskottsutbetalningar enligt artikel 5 i ansvarsförordningen. I 4 § i promulgationslagen föreslås att skyldigheten att betala förskott enligt ansvarsförordningen utsträcks till att också gälla sådana näringsidkare som utan att vara lufttrafikföretag för egen räkning tillhandahåller tjänster för transport av passagerare i luftfartyg mot ersättning.

*Artikel 29. Grund för ersättningskrav.* Enligt första meningen får en talan som hör till tillämpningsområdet för konventionen föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställts i konventionen. Utan en dylik bestämmelse skulle den som lidit skada kunna försöka kringgå det ersättningssystem som utformats genom konventionen genom att kräva ersättning enligt tillämplig nationell lagstiftning, t.ex. på grundval av ansvar som inte baserar sig på konventionen. Bestämmelsen motsvarar i sak 24 § lufttransportlagen.

Som andra mening i artikeln har tagits in ett uttryckligt omnämnande av att vid talan som baserar sig på konventionen är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter, vilka kan användas i vissa stater, inte ersättningsgilla.

*Artikel 30. Anställda och uppdragstagare — sammanlagda skadeståndskrav.* Montrealkonventionen reglerar förhållandet mellan en transportör och den andra parten i ett transportavtal, och med stöd av konventionen kan inte direkt krävas ersättning av transportörens anställda och uppdragstagare. Frågan om på vilka villkor de sistnämnda är ersättningsskyldiga i förhållande till den som lidit

skada regleras enligt nationell lagstiftning. Om lagstiftningen i Finland tillämpas i ärendet bestäms skadeståndsansvaret för personer i arbetstagarställning enligt 4 kap. skadeståndslagen (412/1974).

I artikeln skyddas dels transportören, dels transportörens anställda och uppdragstagare i händelse av att tillämplig nationell lagstiftning tillåter att skadeståndskrav framställs mot de sistnämnda och den som lidit skada beslutar göra det.

I artikel 30.1 skyddas transportörens anställda och uppdragstagare genom att det anges att de kan åberopa samma ansvarsbegränsningar som transportören, om ersättning krävs direkt av dem. Enligt artikel 30.2 får den sammanlagda ersättning som transportören och dennes anställda och uppdragstagare åläggs att utbetala inte överskrida de övre ansvarsgränser som anges i konventionen. Bestämmelsen hindrar att de övre ersättningsbeloppen enligt konventionen kringgås genom att skadeståndsanspråk riktas till flera svarande.

Transportörens anställda och uppdragstagare kan dock inte i syfte att begränsa skadestånd vid transport av passagerare och bagage åberopa de penningmässiga ansvarsgränserna, om skadan orsakats avsiktligt eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följd. Bestämmelsen motsvarar artikel 22.5 som gäller transportörer och som inte heller tillämpas på skada vid transport av gods.

*Artikel 31. Tidsfrist för reklamationer.* I artikeln bestäms om reklamation beträffande skador på bagaget eller godset. Bestämmelserna i punkt 1—3 motsvarar i sak 26 § lufttransportlagen och punkt 4 motsvarar 27 §.

*Artikel 32. Skadeståndsansvarigs död.* Om den skadeståndsansvarige har avlidit får enligt artikeln en talan om ersättning enligt konventionen föras mot den som lagligen företräder dödsboet. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i lufttransportlagen.

*Artikel 33. Jurisdiktion.* Med stöd av artikel 33.1 får talan om ersättning enligt konventionen väckas inom de fördragsslutande staternas territorium. Käranden får välja att väcka talan vid högst fyra alternativa domstolar. Talan får väckas för det första vid domstolen i den ort där transportören har sitt

hemvist eller där transportörens huvudkontor ligger. Om transportavtalet ingåtts genom transportörens kontor i en annan fördragsslutande stat, kan talan väckas också vid domstol i staten i fråga. Talan kan dessutom väckas i den fördragsslutande stat där destinationsorten för lufttransport enligt avtalet är belägen. Bestämmelserna motsvarar i sak 35 § lufttransportlagen.

Enligt artikel 33.2 och 33.3 får talan om ersättning då en passagerare dödats eller skadats utöver vad som bestäms i punkt 1 på vissa villkor väckas inom den fördragsslutande stat där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad.

För tillämpning av 33.2 förutsätts för det första att transportören bedriver lufttransport av passagerare från eller till den fördragsslutande staten med eget luftfartyg eller men någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal. Ett ytterligare villkor är att transportören i den aktuella fördragsslutande staten bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit affärsavtal.

Enligt artikel 33.3 avses i punkt 2 med affärsavtal ett avtal, som inte är ett förmedlingsavtal, mellan transportörer om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare. Den mest betydelsefulla samarbetsform som omfattas av definitionen är i praktiken användningen av gemensamma koder, s.k. code-sharing. Som affärsavtal enligt bestämmelsen torde däremot inte kunna betraktas en annan samarbetsform som i omfattande grad utnyttjats av flygbolagen, s.k. interlining. Tack vare interlining kan passagerarna resa med samma flygbiljett på olika flygbolags rutter i följd. Två eller flera flygbolags avtal om gemensam marknadsföring omfattas inte heller av definitionen, om avtalet inte innefattar tillhandahållande av gemensamma lufttransporttjänster.

Enligt definitionen i artikel 33.3 avses med huvudsaklig och stadigvarande bostad passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. Det begrepp som används i konventionen avviker från de principer för jurisdiktion som rätt etablerat tillämpats

inom den internationella processrätten. På basis av ordalydelsen i definitionen torde det dock kunna anses att vid fastställande av bostad enligt artikel 33.2 intar objektiva omständigheter som rör boendet en central position, t.ex. den faktiska boendetiden. Personens egna uppfattningar och avsikter i anslutning till boendets varaktighet och motsvarande omständigheter saknar emellertid inte betydelse. I definitionen tas särskilt ställning till hur passagerarens nationalitet skall beaktas. Det konstateras att passagerarens nationalitet inte ensam kan vara avgörande när passagerarens huvudsakliga och stadigvarande bostad fastställs.

I artikel 33.4 fastställs den etablerade principen inom internationell privaträtt att i rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas.

*Artikel 34. Skiljeförfarande.* Parterna i ett avtal om godstransport får bestämma att tvister avseende transportörens skadeståndsansvar enligt konventionen skall avgöras genom skiljeförfarande. Ett skiljeavtal skall vara skriftligt.

Det kan inte bestämmas att tvister avseende ansvar vid transport av passagerare eller bagage skall avgöras genom skiljeförfarande, vilket innebär att ett tvistemål vid behov skall väckas hos någon behörig domstol enligt artikel 33.

Bestämmelserna i artikel 34.2—34.4 syftar till att säkerställa att tillämpningen av bestämmelserna i konventionen inte kan kringgå genom skiljeavtal. I artikel 34.3 förutsätts att skiljeförfarandet skall äga rum inom någon av de jurisdiktioner som enligt artikel 33 är behöriga att handlägga tvisten. Enligt punkten har käranden rätt att välja i vilken av staterna skiljeförfarandet skall äga rum. Enligt artikel 34.3 skall skiljemannen eller skiljenämnden tillämpa bestämmelserna i konventionen. I artikel 34.4 bestäms ytterligare särskilt att villkor som strider mot bestämmelserna i punkterna 2 och 3 är ogiltiga.

I fråga om tvister som gäller godstransporter är skiljeförfarande också för närvarande tillåtet på vissa villkor, trots att frågan inte regleras lika ingående som i artikeln. En bestämmelse om detta finns i 37 § 2 mom. lufttransportlagen.

*Artikel 35. Begränsning av talan.* I artikel

35.1 sägs att rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten, beräknat från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts. Bestämmelsen motsvarar i sak 29 § lufttransportlagen.

Enligt den förtydligande bestämmelsen i artikel 35.2 skall beräkning av tiden i fråga ske i enlighet med lagen i den stat där målet prövas.

*Artikel 36. Successiv transport.* Det är fråga om successiv transport när två eller flera transportörer efter varandra utför lufttransport som baserar sig på samma transportavtal. Artikeln motsvarar i sak 30 § lufttransportlagen.

Enligt artikel 36.1 är varje transportör som deltar i successiv transport ansvarig för den del av transporten som utförs under dennes kontroll. Enligt artikel 36.2 kan genom talan krävas ersättning avseende personskada eller försening endast av den transportör som utfört den del av transporten under vilken skadan eller förseningen inträffade, om inte den första transportören uttryckligen åtagit sig ansvaret för hela transporten.

Om fördelningen av ansvaret vid successiv transport av gods eller bagage bestäms i artikel 36.3. Passagerare har rätt att genom talan kräva ersättning av den första eller sista transportören eller av den transportör som utfört den del av transporten under vilken bagaget förstördes, förlorades, skadades eller försenades. Avsändaren har rätt att väcka talan mot den första transportören, och mottagaren mot den sista transportören. Bägge har rätt att väcka talan mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen inträffade. De transportörer mot vilka talan kan väckas ansvarar solidariskt i förhållande till passageraren, avsändaren eller mottagaren.

*Artikel 37. Regressrätt gentemot tredje man.* I konventionen bestäms om relationerna mellan transportören och den andra parten i ett transportavtal, och bestämmelserna inverkar inte på om eller på vilka villkor transportören har rätt att hos tredje man kräva ersättning som transportören betalat på grundval av konventionen. För tydlighetens skull ingår



en uttrycklig bestämmelse om detta.

#### Kapitel IV. **Kombinerade transporter**

*Artikel 38. Kombinerad transport.* Artikelns baserar sig på artikel 31 i Warszawakonventionen, som i sak motsvarar 36 § lufttransportlagen. Till artikeln har dock fogats en hänvisning med stöd av vilken artikeln inte påverkar tillämpningen av artikel 18.4. I den sistnämnda punkten bestäms att regleringen av lufttransport i vissa fall skall tillämpas på transporter till lands, till sjöss eller på inre vattenväg som sker utanför en flygplats. Om alltså bestämmelserna i konventionen med stöd av artikel 18.4 skall tillämpas på transport med ett annat transportslag, skall detta följas trots att artikel 38 anger att vid successiv transport skall i övrigt tillämpas den speciallagstiftning som gäller respektive transportslag.

#### Kapitel V. **Lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande transportören**

Bestämmelserna i kapitlet motsvarar i huvudsak bestämmelserna i Guadalajarakonventionen, som i Finland satts i kraft genom lagen om luftbefordringsavtal. Bestämmelserna i 33—39 § lagen om luftbefordringsavtal har oförändrade i sak tagits in i 31—35 § lufttransportlagen. Nedan hänvisas i fråga om varje artikel till den bestämmelse i lagen om luftbefordringsavtal som i sak motsvarar artikeln och genom vilken motsvarande bestämmelse i Guadalajarakonventionen genomförts i Finland. I fråga om motiveringen till artiklarna hänvisas till detaljmotiveringen i regeringens proposition med förslag till lag om luftbefordringsavtal (RP 90/1976 rd, s. 6—7).

*Artikel 39. Avtalsslutande transportör — faktisk transportör.* I artikeln bestäms om tillämpningen av bestämmelserna i kapitel V på transportörer som faktiskt utför transporten och på avtalsslutande personer. Artikelns ingår i 33 § lagen om luftbefordringsavtal.

Avtalsslutande transportörer enligt artikeln är för det första flygbolag som kommit överens med passageraren om lufttransport på en flygning under dess egen kod, trots att luft-

transporten i själva verket utförs av ett annat flygbolag. I dag är det mycket vanligt att dylika gemensamma koder används.

Som avtalsslutande transportörer betraktas också alla andra personer som ingår lufttransportavtal för egen räkning, trots att de inte bedriver egen lufttransportverksamhet. Enligt artikeln förutsätts det inte ens att den transportör som ingått avtal i princip skall betraktas som "fraktförare". I detta hänseende kan 33 § lagen om luftbefordringsavtal, där endast termen "fraktförare" används, anses vara inexakt.

Avtalsslutande transportörer enligt artikeln är t.ex. speditörer som för egen räkning ingår godstransportavtal och researrangörer som för egen räkning avtalar om lufttransporter som gäller passagerare. Frågan om när speditörer och researrangörer kan anses agera för egen räkning så som avses i konventionen bör bedömas enligt avtalsvillkoren och den nationella lagstiftning som tillämpas.

*Artikel 40. Respektive transportörens skadeståndsansvar.* Artikelns ingår i 33 § lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 41. Gemensamt skadeståndsansvar.* Artikelns motsvarar i sak 34 § lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 42. Reklamationers och anvisningars adressat.* Artikelns motsvarar i sak 35 § lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 43. Anställda och uppdragstagare.* Artikelns ingår i sak i 36 § lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 44. Sammanlagd ersättning.* Artikelns ingår i sak i 36 § lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 45. Svarande vid skadeståndskrav.* Artikelns ingår i sak i 37 § lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 46. Jurisdiktion i särskilda fall.* Artikelns ingår i sak i 37 § lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 47. Ogiltiga avtalsvillkor.* Artikelns innehåller en bestämmelse som motsvarar artikel 26, enligt vilken varje avtalsvillkor som bestämmer lägre ansvarsgränser än de som fastställts i konventionen är ogiltigt. Ett ogiltigt avtalsvillkor innebär dock inte att transportavtalet i sig är ogiltigt. Artikelns motsvarar i sak 26 § 1 mom. lagen om luftbefordringsavtal.

*Artikel 48. Transportörernas inbördes förhållande.* Guadalajarakonventionen gäller inte inbördes förhållanden mellan den avtalslutande transportören och den faktiska transportören. Ett undantag är bestämmelsen om att transportören har rätt kräva att den andra transportören upptas som part i en rättegång där talan om ersättning enligt konventionen prövas.

Detsamma gäller bestämmelserna i kapitel V i Montrealkonventionen. För tydlighetens skull regleras saken uttryckligen i artikel 48, som baserar sig på artikel X i Guadalajarakonventionen. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i lagen om luftbefordringsavtal.

## Kapitel VI. Övriga bestämmelser

*Artikel 49. Obligatorisk tillämpning.* Bestämmelser i transportavtalet eller i särskilda överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat, genom vilka parterna avser att bryta mot bestämmelserna i konventionen antingen genom att bestämma tillämplig lag eller genom att ändra jurisdiktionsreglerna, är enligt artikeln ogiltiga.

Syftet med artikeln är att säkerställa att parterna i ett transportavtal inte kan kringgå bestämmelserna i konventionen genom inbördes överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat. Artikeln ogiltigförklarar inte överenskommelser om tillämplig lag eller jurisdiktionsregler, vilka ingåtts efter det att en skada har inträffat.

*Artikel 50. Försäkring.* Enligt artikeln skall de fördragsslutande staterna av sina transportörer kräva en giltig försäkring som är tillräcklig för att täcka deras skadeståndsansvar enligt konventionen. Med fördragsslutande staters transportörer avses i fråga om flygbolag sådana transportörer som beviljats flygtrafikstillstånd av den fördragsslutande staten. Warszawakonventionssystemet innehåller inte några bestämmelser om försäkringsskyldighet.

I artikeln eller förarbetena tas inte ställning till vilken fördragsslutande stat som är skyldig att övervaka att försäkringarna är tillräckliga i fråga om de avtalslutande transportörerna i sådana fall då de inte är flygbolag. Om en sådan transportör idkar näringsverk-

samhet i en enda fördragsslutande stat, är det självfallet myndigheterna i den aktuella fördragsslutande staten som skall se till att försäkringen är tillräcklig.

I fråga om transport av gods är det förhållandevis lätt att definiera det maximala ansvar som följer av konventionen och därmed även hur stor försäkring som krävs, vilket beror på att transportörens maximala skadeståndsansvar har begränsats penningmässigt. I fråga om risk för skada vid lufttransport av passagerare kan det vara svårare att fastställa tillräcklig försäkring, eftersom transportörens skadeståndsansvar inte längre begränsas finansiellt i konventionen. I fråga om EG-lufttrafikföretag bedöms försäkringens tillräcklighet enligt artikel 7 i tillståndsförordningen och artikel 3.2 i ansvarsförordningen.

Med stöd av artikeln har en fördragsslutande stat också rätt att kräva att en utländsk transportör som utför lufttransporter inom, till eller från dess territorium kan bevisa att transportören har tillräcklig försäkring som avses i artikeln. En avtalslutande stat kan kräva större försäkring av transportören än den stat där transportören har beviljats flygtrafikstillstånd. I praktiken kan försäkringens tillräcklighet kontrolleras t.ex. i samband med att ett flygbolag beviljas operativ licens eller i samband med rampkontroller på flygfälten.

*Artikel 51. Transporter som utförs under extraordinära förhållanden.* I artikeln sägs att bestämmelserna om transporthandlingar i artiklarna 3—5, 7 och 8 om dokumentation av transporter inte skall tillämpas i fråga om transporter som utförs under extraordinära förhållande utanför transportörens normala verksamhet. Extraordinära förhållanden definieras inte närmare.

Väderleksförhållanden eller motsvarande omständigheter som är kända först när flyget lyfter torde inte kunna betraktas som extraordinära förhållanden enligt artikeln. I artikeln torde snarare avses t.ex. omständigheter i anslutning till evakueringsflygningar till områden i krigstillstånd och motsvarande omständigheter i samband med mycket exceptionella situationer. I sådana situationer torde också transportörerna utföra verksamhet utanför sin normala affärsverksamhet, vilket också är ett villkor för tillämpningen av artikeln. Arti-

keln motsvarar i sak 2 § 3 mom. lufttransportlagen.

*Artikel 52. Definition av dagar.* I konventionen uppställs tidsfrister för t.ex. reklamationer, vilka anges i dagar. Begreppet arbetsdag kan varieras i olika länder, medan kalenderdag är ett entydigt begrepp. För tydlighetens skull innehåller artikeln en bestämmelse om att med "dagar" förstås i konventionen kalenderdagar och inte arbetsdagar.

## Kapitel VII. Slutbestämmelser

*Artikel 53. Undertecknande, ratifikation och ikraftträdande.* Enligt artikel 53.1 skall konventionen vara öppen för undertecknande till dess den träder i kraft internationellt.

I artikel 53.2 bestäms om rätt att underteckna konventionen för regionala organisationer för ekonomisk integrering. Med en regional organisation för ekonomisk integrering avses en organisation bestående av självständiga stater i en bestämd region som har behörighet med avseende på vissa frågor som regleras i konventionen. Dessutom förutsätts att organisationen är bemyndigad att underteckna och att ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till konventionen. Den enda organisation som för närvarande uppfyller de krav som uppställs i bestämmelsen är Europeiska gemenskapen, på vars initiativ bestämmelsen togs in i konventionen.

När konventionen tillämpas jämföras enligt andra meningen i artikel 53.2 en regional organisation för ekonomisk integrering med en fördragsslutande stat med undantag av de artiklar som gäller bestämmande av internationella lufttransporter, jurisdiktion, omvandling av monetära enheter samt förklaringsmöjligheten i anslutning till militära transporter. Enligt tredje meningen har organisationerna inte särskild rösträtt i beslut som gäller översyn av ansvarsgränserna.

Enligt artikel 53.3 skall konventionen ratificeras av de stater och regionala organisationer för ekonomisk integrering som undertecknat den. Övriga stater eller regionala organisationer för ekonomisk integrering kan enligt artikel 53.4 när som helst anta, godkänna eller ansluta sig till den.

Med stöd av artikel 53.5 är Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO deposita-

rie för ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumenten.

Om konventionens internationella ikraftträdande bestäms i artikel 53.6. För ikraftträdandet förutsätts att trettio stater har ratificerat, godkänt, antagit eller anslutit sig till konventionen. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som deponerats av en organisation räknas inte. Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument träder konventionen i kraft den sextionde dagen efter den dag då det trettionde instrumentet deponerades hos civila luftfartsorganisationen.

För andra stater eller organisationer samt stater eller organisationer som senare förbinder sig vid konventionen blir den enligt artikel 53.7 på motsvarande sätt gällande den sextionde dagen efter den dag då ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras hos depositarien.

I artikel 53.8 bestäms om depositariens skyldighet att underrätta om de omständigheterna som närmare bestäms i artikeln.

*Artikel 54. Uppsägning.* En fördragsslutande stat kan säga upp konventionen genom skriftlig underrättelse till depositarien. Uppsägningen blir gällande 180 dagar efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

*Artikel 55. Förhållande till Warszawakonventionens instrument.* Enligt artikel 55.1 skall konventionen ha företräde framför alla överenskommelser enligt Warszawakonventionssystemet.

I artikel 55.2 bestäms på motsvarande sätt att konventionen har företräde framför överenskommelser enligt Warszawakonventionssystemet inom enskilda fördragsslutande stater som tillträtt Montrealkonventionen.

*Artikel 56. Stater med fler än ett rättssystem.* I artikeln ges stater på vars territorier finns fler rättssystem än ett möjlighet att genom en förklaring till depositarien begränsa tillämpningen av konventionen till en del av sina territorier. Enligt tolkningsanvisningen för artikel 56.3 betraktas som i konventionen avsedd nationell valuta och nationell lagstiftning i fråga om de stater som lämnat en förklaring valutan och lagstiftningen i respektive territorium. Till exempel folkrepubliken

Kina har använt motsvarande förklaringsmöjlighet enligt vissa andra konventioner för att definiera en närmare tillämpning av avtalsförpliktelserna inom den speciella administrativa regionen Hong Kong, som har ett eget rättssystem och ett eget ekonomiskt system.

*Artikel 57. Reservationer.* Konventionen kan inte vara föremål för några egentliga reservationer, men de fördragsslutande staterna kan i vissa fall genom förklaringar till depositarien begränsa tillämpningen av bestämmelserna i konventionen. En fördragsslutande stats förklaring skall iakttagas i en annan fördragsslutande stat, oavsett om den sistnämnda staten lämnat en motsvarande förklaring.

Enligt artikel 57.1 punkt a kan från tillämpningsområdet för konventionen uteslutas en sådan internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av den stat som lämnat förklaringen, när detta sker i ickekommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän stat.

Enligt artikel 57.1 punkt b kan en fördragsslutande stat förklara att konventionen inte skall gälla i fråga om transport som utförs för den aktuella statens militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dess myndigheter eller för deras räkning. Med hänsyn till att konventionen över huvud taget inte tillämpas på egentlig militär luftfart torde det undantag som avses här komma att ha ringa betydelse i praktiken.

## 2. Lagförslagen

### 2.1. Lag om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter

1 §. *Internationell lufttransport.* I paragrafen anges vilka bestämmelser som skall tillämpas på internationell lufttransport. I 1 mom. ingår en sedvanlig blankettbestämmelse om sättande i kraft, enligt vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i Montrealkonventionen gäller

som lag sådana Finland har förbundit sig till dem. Detta innebär att efter det att konventionen trätt i kraft skall bestämmelserna i den tillämpas på alla transportavtal som hör till konventionens tillämpningsområde. Uppgifter om vilka stater som är fördragsslutande parter i konventionen fås ur utrikesministeriets fördragsregister. Vid tolkning av bestämmelserna i konventionen beaktas i mån av möjlighet praxisen för tillämpningen av konventionen i övriga fördragsslutande stater samt dess beredningsarbeten.

Utgångspunkten är att Montrealkonventionen skall tillämpas på avtal om lufttransporter mellan stater som tillträtt konventionen. I 2 mom. föreslås att det territoriella tillämpningsområdet för konventionen utvidgas i fråga om internationella lufttransporter så att konventionsbestämmelserna skall tillämpas även på sådana avtal som gäller lufttransport mellan Finland och en sådan främmande stat som inte är fördragsslutande part i konventionen, om det är möjligt med beaktande av Finlands internationella förpliktelser.

Av Finlands internationella förpliktelser följer för det första att Montrealkonventionen inte kan tillämpas på lufttransporter som omfattas av någon annan konvention om internationell lufttransport. Eftersom Finland inte säger upp gällande överenskommelser enligt Warszawakonventionssystemet när Finland tillträder Montrealkonventionen, fortsätter gamla överenskommelser att tillämpas på normalt sätt vid transporter där den nya konventionens bestämmelser inte tillämpas. Exempelvis på avtal om transport mellan Finland och en sådan främmande stat som är fördragsslutande part enbart i Warszawakonventionen sådan den lyder ändrad genom Haagprotokollet tillämpas även i fortsättningen de bestämmelser som baserar sig på konventionen, i praktiken lagen om luftbefordringsavtal. Om tillämpningen av överenskommelserna enligt Warszawakonventionssystemet och de nationella lagar som baserar sig på dem föreslås bli bestämt i övergångsbestämmelsen i 8 §, till vilken hänvisas i momentet.

För det andra kan en förklaring av en fördragsslutande stat gällande tillämpningsområdet för Montrealkonventionen hindra tillämpning av överenskommelsen i vissa situa-

tioner. Med stöd av artikel 57.1 punkt b får varje fördragsslutande stat nämligen genom anmälan till depositarien förklara att konventionen inte skall gälla i fråga om transport som utförs för den aktuella statens militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dess myndigheter eller för deras räkning. Enligt förslaget kommer Finland inte att göra någon sådan anmälan, men som part i konventionen är Finland bunden av de övriga fördragsslutande staternas anmälningar.

För tydlighetens skull föreslås uttryckligen bli bestämt att Montrealkonventionen inte skall tillämpas på transporter, om den fördragsslutande staten har lämnat en förklaring enligt artikel 57.1 punkt b. I sig är det osannolikt att i artikeln avsedda lufttransporter för en främmande stat utförs på finländskt territorium. Sådana transporter är tänkbara närmast i samband med gemensamma internationella krigsövningar.

Ansvarsförordningen är direkt tillämplig gemenskapsreglering i Finland. För genomförandet av förordningar är det inte nödvändigt och i allmänhet inte heller tillåtet att utfärda nationell lagstiftning i medlemsstaterna. För tydlighetens skull föreslås dock i 3 mom. ett uttryckligt omnämnande av att ansvarsförordningen skall iaktas vid transport av passagerare och bagage (för bagage används även uttrycket resgodis i lagstiftningen i Finland). Med iakttagande av ansvarsförordningen avses inte bara iakttagande av sakbestämmelserna i förordningen utan även de bestämmelser i Montrealkonventionen som avses i hänvisningen i artikel 3.1 i förordningen.

2 §. *Inrikes lufttransport.* I paragrafen bestäms om tillämpningen av bestämmelserna i Montrealkonventionen vid inrikes lufttransport. Med inrikes lufttransport avses enligt 1 mom. transporter där avgångs- och destinationsorten finns i Finland och i fråga om vilken mellanlandning inte avses ske i någon annan stat. Utgångspunkten är att Montrealkonventionens bestämmelser skall tillämpas vid alla inrikes lufttransporter.

I 1 mom. föreslås för tydlighetens skull bli nämnt att Montrealkonventionen inte heller skall tillämpas vid inrikes transporter till den

del något annat följer av ansvarsförordningen. Ansvarsförordningen tillämpas på transporter som utförs av EG-lufttrafikföretag oavsett om det är fråga om internationell transport eller transport inom en medlemsstat. Det här betyder i praktiken att företagens skyldigheter och skadeståndsansvar vid transport av passagerare och bagage bestäms enligt ansvarsförordningen.

Avsikten är att det personella tillämpningsområdet för konventionen skall vara detsamma i avtal om både inrikes och internationella lufttransporter. Konventionen tillämpas för det första på avtal om transporter som utförs av lufttransportföretag. Med lufttransportföretag avses detsamma som artikel 1.1 i konventionen, dvs. företag som transporterar passagerare och/eller fraktgodis i förvärvssyfte. För sådan transportverksamhet förutsätts operativ licens enligt tillståndsförordningen, dock inte om transportens avgångs- och destinationsort är densamma.

I 1 mom. föreslås dessutom bli bestämt att konventionen skall tillämpas vid transport som omfattas av i artikel 57 avsedd förklaring som anmälts av en fördragsslutande stat. Om transportörens skadeståndsansvar i ett sådant fall skall bedömas enligt lagstiftningen i Finland, bestäms ansvaret enligt skadeståndslagen.

Enligt 2 mom. skall bestämmelserna i konventionen tillämpas vid inrikes lufttransport som utförs av någon annan än ett lufttransportföretag endast om transporten utförs mot ersättning. Också till denna del motsvarar det personella tillämpningsområdet bestämmelserna i konventionen. Exempelvis lokalflygningar där avgångs- och destinationsorten är densamma omfattas således av tillämpningsområdet för den föreslagna regleringen. Detsamma gäller lufttransporter som utförts utan tillbörligt tillstånd.

Enligt artikel 22.3 i Montrealkonventionen är transportörens ansvar vid transport av gods högst 17 särskilda dragningsrätter per kilogram. Ansvarsgränsen tillämpas även om transportören har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, därför att punkt 5, enligt vilken ansvarsgränsen inte behöver tillämpas på vissa villkor, inte gäller transport av gods.

Det kan anses som främmande för de all-

männa principerna för den finska skadeståndsrätten att transportören kan begränsa sitt finansiella ansvar i sådana fall då transportören har orsakat skadan uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. Detta trots att den gällande lufttransportlagen medger detta. I 3 mom. föreslås därför bli bestämt att transportören eller någon annan som enligt konventionen ansvarar för skadan inte skall kunna begränsa sitt ansvar vid inrikes lufttransport av gods enligt artikel 22.3 i sådana fall då det påvisas att skadan orsakats av en handling eller försummelse som avses i artikel 22.5. Vid inrikes lufttransport av gods har transportören således obegränsat ansvar för skada som orsakats avsiktligt eller av grov oaktsamhet.

3 §. *Försäkringar.* I lagen föreslås inte några bestämmelser om försäkring av det ansvar som föreskrivs i lagen. I paragrafen hänvisas dock för tydlighetens skull till sådan reglering med stöd av vilken fraktförarens skyldighet att teckna försäkring skall bedömas. Å ena sidan är det fråga om gemenskapsreglering, å andra sidan om nationell reglering.

Grundregeln om försäkringsskyldighet för gemenskapens lufttrafikföretag finns i artikel 7 i tillståndsförordningen. Enligt artikeln skall lufttrafikföretag vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man. Skyldigheten preciseras i fråga om transport av passagerare och resgods i artikel 3.2 i ansvarsförordningen. Där förutsätts att lufttrafikföretag som utför transport av passagerare och resgods skall teckna en försäkring som helt täcker det obegränsade ansvar som baserar sig på ansvarsförordningen och som bestäms enligt Montrealkonventionen. I ingendera rättsakten anges vad som kan betraktas som en tillräcklig försäkringsnivå med tanke på gemenskapsregleringen eller Montrealkonventionen.

Andra än EG-lufttrafikföretags försäkringsskyldighet bestäms med stöd av 68 § luftfartslagen, till vilken också föreslås en hänvisning i paragrafen. I 68 § 4 mom. luftfartslagen ingår ett bemyndigande, med stöd av vilket Luftfartsverket meddelar föreskrifter om försäkringsskyldighet och försäkringsnivåer. Det här betyder i praktiken att

nivån på försäkringar som krävs av finländska transportörer och andra som är skyldiga att teckna försäkringar anges i Luftfartsstyrelsens föreskrifter.

Den försäkringsskyldighet som baserar sig på artikel 50 i Montrealkonventionen gäller förutom transportörer som faktiskt utför transport även andra personer som ingår transportavtal i eget namn, därför att med stöd av artikel 39 i konventionen är de sistnämnda att betrakta som avtalsslutande transportörer. Det här innebär att t.ex. researrangörer och speditörer i princip skall teckna en försäkring som förutsätts i artikel 50, om de ingår ett transportavtal i eget namn.

I praktiken är det svårt att generellt definiera om en näringsidkare i enskilda fall ingår ett transportavtal i eget namn eller som ett lufttransportföretags uppdragstagare. Av betydelse är då bl.a. transporthandlingarnas utformning och hur kunden har uppfattat näringsidkarens juridiska ställning. Man kan emellertid utgå från att researrangörer som avses i lagen om paketresor (1079/1994) också säljer de lufttransporter som ingår i paketresorna i eget namn. Detsamma gäller speditörer som antecknar sig själva som transportörer i transporthandlingarna.

4 §. *Utvidgning av ansvarsförordningens tillämpningsområde.* I samband med ändringen av ansvarsförordningen har man inom gemenskapen beslutat att utvidga och precisera den skyldighet att lämna upplysningar som anges i konventionen samt att förplikta gemenskapens lufttrafikföretag att göra förskottsutbetalningar vid olycksfall. Med tanke på skyddet av passagerarna är det svårt att motivera att dessa extra förpliktelser med avvikelse från principerna om tillämpning av Montrealkonventionen begränsas till att gälla uteslutande EG-lufttrafikföretag.

I paragrafen föreslås bli bestämt att ansvarsförordningens bestämmelser om skyldighet att utbetala förskott och skyldighet att lämna upplysningar utsträcks till att utöver lufttrafikföretag också gälla näringsidkare som för egen räkning tillhandahåller tjänster för transport av passagerare i luftfartyg mot ersättning. Till denna del gäller utvidgningen i praktiken närmast sådana researrangörer som säljer lufttransporter i eget namn. Dessutom föreslås att de aktuella bestämmelserna

skall tillämpas vid alla inrikes lufttransporter på vilka Montrealkonventionen skall tillämpas enligt 2 §. Bestämmelserna skall således också tillämpas på avtal som gäller inrikes lufttransporter som utförs av andra lufttransportföretag än EG-lufttrafikföretag samt på avtal som gäller inrikes lufttransporter som mot ersättning utförs av andra än lufttransportföretag.

Näringsidkare skyldiga att utbetala förskott är enligt paragrafen antingen faktiska transportörer eller avtalsslutande transportörer enligt artikel 39 i konventionen. De är således med stöd av artikel 50 skyldiga att sköta försäkringen av ansvar för skada i anslutning till lufttransport. I praktiken kan skyldigheten att utbetala förskott inlemmas i lufttransportförsäkringen, så som för närvarande är fallet i fråga om EG-lufttrafikföretag.

För fullgörande av skyldigheten att lämna upplysningar skall passagerarna för det första ges ett sammandrag över de viktigaste bestämmelserna om passagerare och bagage. Denna skyldighet som baserar sig på artikel 6.1 i ansvarsförordningen har fullgjorts tillbörligt, då det meddelande som ingår som bilaga till ansvarsförordningen finns tillgänglig för passagerarna.

För det andra skall passagerarna med stöd av artikel 6.2 få skriftlig information om de ansvarsgränser som tillämpas på den aktuella transporten samt om att det är befogat att antingen i samband med incheckning underrätta flygbolaget om resgods som är värdefullare än den ansvarsgräns som tillämpas på bagage eller att försäkra bagaget före resan. Om transporten utförs av ett EG-lufttrafikföretag, tillämpas ansvarsgränserna enligt Montrealkonventionen. Detsamma gäller alla inrikes lufttransporter. Om det är fråga om internationell transport som utförs av något annat än ett EG-lufttrafikföretag, gäller skyldigheten att lämna information enligt artikel 6.3 endast transporter inom, från eller till gemenskapen. Den näringsidkare som är skyldig att lämna upplysningar kan vid behov hos det lufttransportföretag som utför transporten kontrollera vilka ansvarsgränser som tillämpas vid transporter så att passagerarna får korrekt information om de ansvarsgränser som tillämpas.

Om en näringsidkare som tillhandahåller

lufttransporttjänster för konsumenter försummar sin lagstadgade skyldighet att lämna upplysningar, är marknadsföringen i allmänhet att betrakta som otillbörlig enligt 2 § kap. 1 § konsumentskyddslagen (38/1978). Marknadsföringens laglighet övervakas av konsumentombudsmannen, som tillfälligt kan förbjuda otillbörlig marknadsföring och förstärka det temporära förbudet med vite. Vid behov kan ärendet också föras till marknadsdomstolen.

5 §. *Behörig domstol.* I paragrafen bestäms med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen om den behöriga domstolen i Finland. I artikel 33.2 bestäms om alternativ domstol när talan om ersättning väcks då en passagerare har dödats eller skadats. Till skillnad från artikel 33.1 anges inte den behöriga domstolen direkt i artikel 33.2, utan endast den fördragsslutande stat inom vars territorium den behöriga domstolen är belägen.

I sådana fall då domstolar inom finländskt territorium är behöriga enligt artikel 33.2, bestäms den behöriga domstolen i princip enligt nationella bestämmelser om jurisdiktion. I de flesta fall är det inte problematiskt att ange den behöriga domstolen. I undantagsfall kan det emellertid vara svårt att finna en behörig domstol i synnerhet när kändarna är rättsinnehavare till den avlidna passageraren och eventuellt inte ens har någon boningsort i Finland.

För tydlighetens skull föreslås uttryckligen bli bestämt om den nationella behöriga domstolen. Det föreslås bli bestämt att i Finland skall talan enligt artikel 33.2 prövas i tingsrätten på den ort där passageraren var bosatt när olyckan inträffade.

6 §. *Omräkning av särskilda dragningsrätter.* I paragrafen bestäms om omräkning till nationell valuta i enlighet med artikel 23.1 av de särskilda dragningsrätter som används i konventionen. De ansvarsgränser som i konventionen uttryckts som särskilda dragningsrätter skall omräknas till nationell valuta enligt kursen den dag då domen meddelas. Bestämmelsen gäller endast fastställandet av det exakta maximala ansvaret och hindrar inte att ersättningen fastställs i euro eller någon annan nationell valuta. Ersättningen kan också fastställas som särskilda dragningsrätter, och då är det inte alls nödvändigt att omräkna

maximibeloppen till nationell valuta.

En särskild dragningsrätt är en valutakorg som består av flera olika valutor, men dess värde fastställs varje dag, på samma sätt som de egentliga valutorna. De särskilda dragningsrätternas dagsvärde offentliggörs också i allmänhet i samband med valutakursnoteringarna.

7 §. *Ikraftträdande.* I 1 mom. föreslås bli bestämt att om ikraftträdandet av lagen bestäms genom förordning av republikens president. Avsikten är att för Finlands del skall lagen och Montrealkonventionen träda i kraft i samband med att konventionen träder i kraft internationellt.

I 2 mom. sägs att genom lagen upphävs lufttransportlagen. Det är dock skäl att observera att enligt 8 § 4 mom. fortsätter lufttransportlagen att gälla och skall tillämpas vid lufttransporter mellan Finland och sådana främmande stater som tillträtt Montrealprotokollet 4 men inte Montrealkonventionen.

8 §. *Övergångsbestämmelser.* För tydlighetens skull föreslås i 1 mom. bli bestämt att lagen inte skall tillämpas på avtal om lufttransport som ingåtts före ikraftträdandet.

I 2—4 mom. bestäms om Montrealkonventionens och den nya lagens förhållande till Warszawakonventionen samt till de konventioner och protokoll som ändrat och kompletterat den. Eftersom det med undantag av tilläggsprotokoll 3 från Montreal inte föreslås att dessa internationella avtalsförpliktelser skall sägas upp i samband med ratificeringen av Montrealkonventionen, skall de och nationella lagar som baserar sig på dem fortsättningsvis tillämpas på transportavtal som gäller lufttransport mellan Finland och sådana främmande fördragsslutande stater som inte har tillträtt Montrealkonventionen.

## 2.2. Lag om paketresor

24 §. *Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall.* Enligt 24 § får researrangören i avtalsvillkoren ange att researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport som hör till paketresorna bestäms enligt speciallagstiftningen om transporten i fråga.

Paragrafen baserar sig på ett bemyndigande i artikel 5.2 punkt 3 i rådets direktiv (90/314/EEG) om paketresor, semesterpaket

och andra paketarrangemang, nedan direktivet om paketresor. Enligt bemyndigandet får medlemsstaterna tillåta att ersättningen begränsas i enlighet med internationella konventioner som tillämpas på olika tjänster.

I paragrafen hänvisas till speciallagar och internationella avtal om olika transportformer i enlighet med vilka researrangören kan begränsa sitt ansvar i avtalsvillkoren. I praktiken har researrangörerna med stöd av bestämmelsen begränsat sitt ansvar så, att av speciallagstiftningen har endast bestämmelserna om övre ansvarsgränser tillämpats.

Enligt artikel 29 i Montrealkonventionen får talan om skadestånd inom konventionens tillämpningsområde föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i konventionen, om inte transportören frivilligt har förbundit sig vid regler som är fördelaktigare för den som lidit skada. En researrangör kan således inte i sina avtalsvillkor på ett bindande sätt bestämma att researrangörens ersättningsansvar i fråga om lufttransport bestäms på andra grunder, t.ex. med stöd av lagstiftningen om paketresor.

Även mera allmänt kan det anses ändamålsenligt att specialregleringen om den aktuella transportformen tillämpas på transportskador i anslutning till paketresor. I transportavtalsrättsliga lagar och överenskommelser har nämligen ansvarsfördelningen mellan transportören och transportkunden reglerats med hänsyn till särdragen hos respektive transportslag. Ur detta perspektiv kan den nuvarande situationen inte anses tillfredsställande. Situationen innebär att av den transportavtalsrättsliga lagstiftningen tillämpas endast bestämmelserna om ansvarsgränser medan den övriga ansvarsregleringen bestäms enligt lagen om paketresor.

Det föreslås bli bestämt att för skada i anslutning till transport som hör till en paketresa bestäms alltid ersättning med stöd av lagstiftningen om det aktuella transportslaget. Researrangören kan således inte längre i avtalsvillkoren bestämma enligt vilken lagstiftning researrangörens ansvar för transportskador bedöms. I paragrafen hänvisas utöver gällande lagar och överenskommelser även till Montrealkonventionen och ansvarsförordningen.

Den föreslagna regleringen ordnar förhål-



landet mellan lagen om paketresor och den transportavtalsrättsliga lagstiftningen på ett entydigt sätt. I fråga om gemenskapsregleringen är dock förhållandet mellan direktivet om paketresor och ansvarsförordningen inte helt tydligt. Rådet och kommissionen kompletterade den gemensamma ståndpunkten gällande ändring av ansvarsförordningen med ett yttrande där det konstateras att för att åstadkomma ett enhetligt ersättningssystem granskar båda instanserna behovet av att förtydliga förhållandet mellan ansvarsförordningen och direktivet om paketresor, vid behov genom att se över direktivet om paketresor innan Montrealkonventionen och den ändrade ansvarsförordningen träder i kraft.

### 3. Ikraftträdande

Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos depositarien träder Montrealkonventionen i kraft den sextionde dagen efter den dag då det trettonde instrumentet deponeras. Hittills har 21 stater ratificerat eller tillträtt konventionen. Vidare är enligt tillgängliga uppgifter förberedelserna av ratifikation långt hunna eller slutförda i flera betydande luftfartsstater utanför gemenskapen, t.ex. i Kanada och Amerikas förenta stater.

Avsikten är att lagarna i propositionen skall träda i kraft samtidigt som Montrealkonventionen enligt internationell rätt träder i kraft för Finlands del. Avsikten är att Finlands ratifikationsinstrument skall deponeras samtidigt med gemenskapens övriga medlemsstaters samt gemenskapens motsvarande instrument i början av 2003. Det är sannolikt att det antal ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument som förutsätts då fylls och att konventionen träder i kraft den sextionde dagen efter den aktuella tidpunkten.

### 4. Behovet av riksdagens samtycke

Montrealkonventionen är en konvention med delad behörighet, vars bestämmelser delvis hör till medlemsstatens och delvis till gemenskapens behörighet. Finland godkän-

ner således konventionen i enlighet med 93 § 1 mom. och 94 § grundlagen till den del bestämmelserna hör till medlemsstaternas behörighet. Gränsen mellan gemenskapens och medlemsstaternas behörighet är inte entydig och konventionen innehåller inte någon bestämmelse som visar hur behörigheten fördelas. Alla bestämmelser som gäller transport av passagerare och bagage hör i princip till gemenskapens behörighet. Dessa bestämmelser hör dock fortfarande till medlemsstaternas behörighet till den del det är fråga om transporter som utförs av andra än EG-lufttrafikföretag. När behovet av riksdagens samtycke bedöms är det således skäl att bedöma alla artiklar i konventionen.

Enligt 94 § 1 mom. grundlagen godkänner riksdagen bl.a. sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens behörighet att godkänna omfattar alla sådana bestämmelser i internationella förpliktelser som till sin materiella karaktär hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag bör anses höra till området för lagstiftningen, om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, om det enligt grundlagen skall föreskrivas i lag om den sak som bestämmelsen avser eller om det finns gällande bestämmelser i lag om den sak som bestämmelsen avser eller om det enligt rådande uppfattning i Finland skall föreskrivas om den i lag. Ärendet påverkas inte av om det står i strid med eller överensstämmer med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (t.ex. GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Artiklarna 1—22, 25—27, 29—49 samt 51 och 52 i konventionen innehåller bestämmelser som direkt påverkar rättigheterna och skyldigheterna för de instanser som är avtalslutande parter eller annars delaktiga i internationell lufttransport. Sådana bestämmelser som i hög grad motsvarar ovan nämnda bestämmelser i konventioner om internationell lufttransport som föregått denna konvention har utan undantag satts i kraft genom lag. På dessa grunder bör de aktuella artiklarna anses höra till området för lagstiftningen.

Artikel 23 gäller omräkning av särskilda dragningsrätter till nationell valuta samt användning av andra monetära enheter än särskilda dragningsrätter i sådana fall då den fördragsslutande staten inte är medlem i Internationella valutafonden. Avsikten är att realvärdet av det högsta ersättningsbeloppet uttryckt som särskilda dragningsrätter bibehålls oförändrat vid omräkningen, vilket uttryckligen konstateras i artikel 23.3. Bestämmelserna i artikeln kan inte anses påverka grunderna för rättigheterna för den som lidit skada och artikeln kan inte heller på andra grunder anses höra till området för lagstiftningen.

I artikel 24 bestäms om översyn av ansvarsgränserna. Enligt artikeln kan de övre gränserna för transportörens skadeståndsansvar på vissa villkor ses över i analogi med förändringarna i penningvärdet utan att diplomatkonferensen sammankallas för att ändra konventionen. Med beaktande av ändringen av ansvarsgränserna i sak bör bestämmelsen anses höra till området för lagstiftningen (se GrUU 12/2000 rd, s. 4).

Enligt artikel 28 är transportören i vissa situationer skyldig att betala förskott, om dess nationella lagstiftning kräver det. Bestämmelsen förpliktar inte de fördragsslutande staterna att utfärda bestämmelser om ersättning i förskott, utan syftet är i första hand att klarlägga att de fördragsslutande staterna kan göra det, om de så önskar, oberoende av de övriga bestämmelserna i konventionen. Regeringen anser därför att bestämmelsen inte hör till området för lagstiftningen.

I artikel 50 förutsätts att de fördragsslutande staterna ser till att deras transportörer tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt konventionen. Förpliktelsen gäller de fördragsslutande staterna, men i själva verket påverkar den transportörernas rättsliga ställning på ett sådant sätt som enligt grundlagen förutsätter reglering på lagnivå.

I artikel 55 föreskrivs att konventionen är primär i förhållande till andra internationella överenskommelser om internationell lufttransport. Grundlagsutskottet har ansett att även en sådan bestämmelse som indirekt påverkar tillämpningen av materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstift-

ningen hör till området för lagstiftningen.

Enligt 94 § 1 mom. grundlagen krävs riksdagens godkännande för uppsägning av en internationell förpliktelse som faller inom riksdagens behörighet. Grundlagsutskottet har ansett att riksdagens godkännande också krävs för uppsägning av en förpliktelse där förpliktelsen enligt innehållet i den nya grundlagen borde ha lämnats till riksdagen för godkännande (se t.ex. GrUU 12/2000 rd, s. 3). Tilläggsprotokoll 3 från Montreal, som Finland enligt förslaget skall säga upp, har i tiderna satts i kraft på tillbörligt sätt genom lufttransportlagen, som stiftats i vanlig lagstiftningsordning. Tilläggsprotokollet har inte trätt i kraft internationellt och det har inte heller gjorts nationellt gällande som en internationell förpliktelse. Eftersom tilläggsprotokollet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, behövs riksdagens godkännande för uppsägningen, trots att bestämmelserna inte trätt i kraft internationellt.

## 5. Behandlingsordning

Enligt 94 § 2 mom. grundlagen fattas beslut om godkännande eller uppsägning av en internationell förpliktelse med enkel majoritet. Om ett förslag om godkännande av en förpliktelse gäller grundlagen, skall beslutet dock fattas med minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.

Enligt artikel 24.2 i konventionen kan de övre ansvarsgränser som föreskrivs för transportören i konventionen ändras, om inflationsfaktorn enligt artikel 24.1 överstiger 10 % under den femårsperiod som granskningen gäller. Depositarien skall underrätta de fördragsslutande staterna om ändringen, som träder i kraft sex månader efter underrättelsen, om inte en majoritet av de fördragsslutande staterna inom tre månader meddelat att de inte godkänner ändringen. Enligt artikel 24.3 kan de övre ansvarsgränserna dessutom ändras när inflationsfaktorn överstiger 30 %, om en tredjedel av de fördragsslutande staterna så önskar. De fördragsslutande staternas ratifikation krävs inte för att en avtalsändring som depositarien meddelat skall träda i kraft internationellt.

Av ändringsförfarandet i artikel 24 följer

att det i princip är möjligt att Finland binds vid sådana ändringar i de konventionsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen som Finland inte godkänt. Till denna del bör konventionen bedömas med hänsyn till de bestämmelser i grundlagen som gäller statens suveränitet och godkännande av internationella förpliktelser.

Grundlagsutskottet har i sin praxis som baserar sig på förarbetena till grundlagsreformen utgått från att sådana internationella förpliktelser som är sedvanliga i modernt internationellt samarbete och som bara i ringa utsträckning påverkar statens suveränitet inte direkt kan anses strida mot grundlagens bestämmelser om suveränitet (se t.ex. GrUU 51/2001 rd, s. 2).

Konventioner som gäller civilrättsligt skadeståndsansvar innehåller ofta bestämmelser om höjning av de övre gränserna för skadeståndsansvar. Med stöd av artikel 24 i Montrealkonventionen kan de övre ansvarsgränserna höjas endast i motsvarighet till ändringar i penningvärdet. Dessutom bör det observeras att enligt artikel 54 kan konventionen sägas upp genom underrättelse till depositarien så att uppsägningen blir gällande 180 dagar efter underrättelsen. Om Finland så önskar kan Finland således säga upp konventionen innan en sådan ändring som Finland inte godkänt börjar gälla internationellt. Enligt regeringens uppfattning strider konventionens bestämmelser om höjning av de övre ansvarsgränserna inte mot grundlagens

bestämmelser om suveränitet.

Enligt regeringens uppfattning kan bestämmelserna i Montrealkonventionen godkännas med enkel majoritet och lagförslagen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Enligt regeringens uppfattning gäller inte uppsägningen av det i Montreal upprättade tilläggsprotokollet 3 grundlagen så som avses i 94 § 2 mom. grundlagen. Beslut om uppsägningen kan således fattas med enkel majoritet.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § grundlagen föreslås

*att Riksdagen godkänner den i Montreal den 28 maj 1999 ingångna konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter till den del konventionen hör till Finlands behörighet och*

*att Riksdagen godkänner att Finland säger upp det i Montreal den 25 september 1975 upprättade tilläggsprotokollet 3 om ändring av den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen för förenhetligande av vissa regler rörande internationell luftbefordran, sådan den lyder ändrad genom de i Haag den 28 september 1955 och i Guatemala City den 8 mars 1971 upprättade protokollen.*

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

## 1.

**Lag****om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 §

*Internationell lufttransport*

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, nedan Montrealkonventionen, upprättad i Montreal den 28 maj 1999, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

Montrealkonventionen tillämpas även på avtal som gäller transport mellan Finland och en sådan främmande stat som inte är part i konventionen, om inte något annat följer av 8 § eller av artikel 57 i konventionen.

Vid lufttransport av passagerare och resgods iakttas dessutom vad som bestäms i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, nedan ansvarsförordningen.

## 2 §

*Inrikes lufttransport*

Med de undantag som anges i 2 och 3 mom. tillämpas Montrealkonventionen även på avtal om sådan lufttransport där avgångs- och destinationsorten finns i Finland och i fråga om vilken mellanlandning inte skall ske i annan stat (*inrikes lufttransport*), om inte något annat följer av ansvarsförordningen eller artikel 57 i konventionen.

På avtal om inrikes lufttransport som utförs av någon annan än ett lufttransportföretag tillämpas konventionen endast om transporten utförs mot ersättning.

Den som ansvarar för skada vid inrikes lufttransport av gods kan inte åberopa vad som i artikel 22.3 i konventionen bestäms om begränsning av ansvaret, om det påvisas att skadan har orsakats av en sådan handling eller underlåtenhet som avses i artikel 22.5.

## 3 §

*Försäkringar*

Beträffande försäkring av ansvar som föreskrivs i denna lag eller i ansvarsförordningen gäller artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag och artikel 3.2 i ansvarsförordningen samt 68 § luftfartslagen (281/1995).

## 4 §

*Utvidgning av ansvarsförordningens tillämpningsområde*

Bestämmelserna om förskottsutbetalningsskyldighet i artikel 5 i ansvarsförordningen och bestämmelserna om informationsskyldighet i artikel 6 i ansvarsförordningen tillämpas även på sådana näringsidkare som utan att vara lufttrafikföretag för egen räkning tillhandahåller tjänster för transport av

passagerare i luftfartyg mot ersättning samt på sådana avtal om inrikes lufttransport på vilka Montrealkonventionen skall tillämpas med stöd av 2 §.

## 5 §

*Behörig domstol*

Kan talan om ersättning väckas i Finland med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen, har den tingsrätt inom vars domkrets passageraren var bosatt när olyckan inträffade behörighet att pröva talan.

## 6 §

*Omräkning av särskilda dragningsrätter*

Med särskilda dragningsrätter avses i Montrealkonventionen de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. De särskilda dragningsrätterna omräknas till nationell valuta enligt kursen den dag då domen meddelas. Omräkningen till nationell valuta bestäms enligt den beräkningsmetod som Internationella valutafonden tillämpar i sin verksamhet och sina betalningar nämnda dag.

## 7 §

*Ikraftträdande*

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms

genom förordning av republikens president.

Genom denna lag upphävs lufttransportlagen av den 23 maj 1986 (387/1986).

## 8 §

*Övergångsbestämmelser*

Denna lag tillämpas inte på avtal som ingåtts före ikraftträdandet.

Så länge den i Warszawa den 12 oktober 1929 ingångna konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (FördrS 26/1937), nedan Warszawakonventionen, är i kraft mellan Finland och en främmande stat skall lagen om befordran med luftfartyg (289/1937) tillämpas på transporter som konventionen gäller.

Så länge Warszawakonventionen sådan den lyder ändrad genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet (FördrS 37/1977), nedan den ändrade Warszawakonventionen, är i kraft mellan Finland och en främmande stat skall lagen om luftbefordringsavtal (45/1977) tillämpas på transporter som den ändrade Warszawakonventionen gäller.

Så länge det i Montreal den 25 september 1975 upprättade Montrealprotokollet 4 om ändring av den ändrade Warszawakonventionen (FördrS 88/1998) är i kraft mellan Finland och en främmande stat skall lufttransportlagen tillämpas på godstransporter som protokollet gäller.

## 2.

**Lag****om ändring av 24 § lagen om paketresor**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen den 28 november 1994 om paketresor (1079/1994) 24 §, sådan den lyder i lag 1121/2000, som följer:

24 §

*Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall*

Utän hinder av 23 § bestäms researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport enligt vad som om transporten i fråga bestäms i sjölagen (674/1994), lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986), järnvägstransportlagen (1119/2000) eller rådets förordning (EG) nr

2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, eller enligt vad som därom bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985) eller konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (FördrS x/200x).

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Denna lag tillämpas på avtal som ingås efter ikraftträdandet.

Helsingfors den 18 oktober 2002

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Utrikesminister *Erkki Tuomioja*

*Bilaga  
Parallelltext*

## 2.

### Lag

#### om ändring av 24 § lagen om paketresor

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen den 28 november 1994 om paketresor (1079/1994) 24 §, sådan den lyder i lag 1121/2000, som följer:

*Gällande lydelse*

24 §

*Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall*

Utan hinder av 23 § *får* researrangören i avtalsvillkoren *föreskriva att hans* ersättningsansvar för skador vid transport *skall bestämmas* enligt vad som om transporten i fråga bestäms i sjölagen (674/1994), lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986) eller järnvägstransportlagen (1119/2000) eller bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985).

*Föreslagen lydelse*

24 §

*Bestämmande av skadeståndsansvaret i vissa fall*

Utan hinder av 23 § *bestäms* researrangörens ersättningsansvar för skador vid transport enligt vad som om transporten i fråga bestäms i sjölagen (674/1994), lagen om befordran med luftfartyg (289/1937), lagen om luftbefordringsavtal (45/1977), lufttransportlagen (387/1986), järnvägstransportlagen (1119/2000) eller *rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, eller enligt vad som därom* bestäms i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF, FördrS 5/1985) eller *konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (FördrS x/200x).*

---

*Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.*

*Denna lag tillämpas på avtal som ingås efter ikraftträdandet.*

---

(Översättning)

**KONVENTION OM VISSA ENHETLIGA  
REGLER FÖR INTERNATIONELLA  
LUFTRANSPORTER**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,

SOM ERKÄNNER betydelsen av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, nedan kallad "Warszawakonventionen", och av andra, därmed förknippade instrument för harmonisering av lagstiftningen om civil luftfart,

SOM ERKÄNNER behovet av att modernisera och konsolidera Warszawakonventionen och andra till den knutna dokument,

SOM ERKÄNNER betydelsen av att skydda konsumenternas intressen i samband med internationella luftransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen,

SOM ÅTERIGEN BEKRÄFTAR att det är önskvärt med en metodisk utveckling av de internationella luftransporterna och med en störningsfri transport av passagerare, bagage och gods i enlighet med principerna och målen i den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÄR ÖVERTYGDADE OM att det bästa sättet att uppnå en rättvis sammanvägning av alla intressen är att ytterligare harmonisera och kodifiera vissa bestämmelser för internationella luftransporter genom att anta en ny konvention,

HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.

**CONVENTION FOR THE UNIFICATION  
OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL  
CARRIAGE BY AIR**

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:



## Kapitel I

## Allmänna bestämmelser

## Artikel 1

*Tillämpningsområde*

1. Denna konvention är tillämplig på varje internationell transport av personer, bagage eller gods som utförs med luftfartyg mot ersättning. Den är också tillämplig på transporter med luftfartyg som lufttransportföretag utför utan ersättning.

2. I denna konvention avses med "internationell transport" varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse — oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer — ligger antingen inom två fördragsslutande staters territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma fördragsslutande stats territorium utan överenskommen mellanlandning på en annan stats territorium anses inte som internationell transport enligt denna konvention.

3. I denna konvention anses en transport som utförs av flera transportörer efter varandra vara en enda transport, oavsett om det slutits ett eller flera avtal om denna, förutsatt att parterna betraktar transporten som en enda transport; transporten förlorar inte sin internationella karaktär enbart för att ett eller flera av avtalen helt skall fullgöras inom en och samma stats territorium.

4. Denna konvention skall även tillämpas på sådana transporter som avses i kapitel V.

## Artikel 2

*Transporter som utförs av en stat och transporter av post*

1. Denna konvention skall tillämpas på transporter som utförs av en stat, kommun

## Chapter I

## General provisions

## Article 1

*Scope of application*

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

## Article 2

*Carriage performed by State and carriage of postal items*

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted

eller annat offentligt organ och som uppfyller villkoren i artikel 1.

2. Vid transport av post är transportören ansvarig enbart gentemot postbefordringsföretaget och i enlighet med de regler som gäller för förhållandet mellan transportörer och postbefordringsföretag.

3. Med undantag för vad som anges i punkt 2 skall konventionen inte tillämpas på posttransporter.

## Kapitel II

### **Dokumentation samt parternas skyldigheter vid transport av passagerare, bagage och gods**

#### *Artikel 3*

#### *Passagerare och bagage*

1. För passagerartransporter skall individuella eller kollektiva transporthandlingar tillhandahållas som innehåller:

a) uppgift om avgångs- och destinationsort;

b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommit skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning.

2. Någon transporthandling behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna som avses i punkt 1 registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören erbjuda passageraren en utskrift av de registrerade uppgifterna.

3. Transportören skall ge passageraren ett bagagekvitto för varje incheckad bagageenhet.

4. Passageraren skall skriftligen upplysas om att denna konvention, när den är tillämplig, reglerar och eventuellt begränsar transportörens skadeståndsansvar för dödsfall eller skada, för bagage som förstörts, förlorats eller skadats och för förseningar.

5. Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att de föregående

public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

## Chapter II

### **Documentation and duties of the Parties relating to the carriage of passengers, baggage and cargo**

#### *Article 3*

#### *Passengers and baggage*

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

(a) an indication of the places of departure and destination;

(b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the

punkterna åsidosätts; också i sådant fall omfattas avtalet av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbegränsning.

*Artikel 4*

*Goods*

1. För varje godstransport skall en flygfraktsedel tillhandahållas.

2. Någon flygfraktsedel behöver dock inte tillhandahållas, om uppgifterna angående transporten registreras på annat sätt. I sådant fall skall transportören om avsändaren begär det tillhandahålla avsändaren ett godskvitto som gör det möjligt att identifiera försändelsen och ger tillgång till de uppgifter om transporten som registrerats.

*Artikel 5*

*Flygfraktsedelns och godskvittots innehåll*

Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla:

- a) uppgift om avgångsort och destinationsort;
- b) om avgångs- och destinationsorten ligger inom samma fördragsslutande stats territorium och en eller flera mellanlandningar enligt vad som har överenskommits skall ske inom en annan stats territorium, uppgift om platsen för minst en sådan mellanlandning;
- c) uppgift om försändelsens vikt.

*Artikel 6*

*Handling med uppgifter om godsets art*

Om det behövs för att skyldigheter enligt tullens, polisens eller någon annan myndighets föreskrifter skall kunna fullgöras, får det begäras av avsändaren att denne skall tillhandahålla en skriftlig handling med upplysningar om godsets art. Denna bestämmelse medför inte någon skyldighet eller något skadeståndsansvar för transportören.

existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

*Article 4*

*Cargo*

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

*Article 5*

*Contents of air waybill or cargo receipt*

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- (c) an indication of the weight of the consignment.

*Article 6*

*Document relating to the nature of the cargo*

The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, police and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

*Artikel 7**Beskrivning av flygfraktsedeln*

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar.
2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för transportören" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och transportören. Det tredje exemplaret skall undertecknas av transportören och överlämnas till avsändaren när godset har tagits emot.
3. Avsändarens och transportörens underskrifter får vara tryckta eller stämplade.
4. Om inte annat visas, skall transportören anses ha handlat på avsändarens uppdrag om transportören upprättat flygfraktsedeln på dennes begäran.

*Artikel 8**Transporthandling för flera godsenheter*

- När transporten avser flera godsenheter
- a) har transportören rätt att begära att avsändaren upprättar separata flygfraktsedlar;
  - b) har avsändaren rätt att begära att transportören lämnar över separata godskvitton, om uppgifterna i enlighet med artikel 4, andra stycket, registrerats på annat sätt.

*Artikel 9**Bristfälliga handlingar*

Transportavtalets befintlighet eller giltighet påverkas inte av att artiklarna 4—8 åsidosätts, och avtalet omfattas även i sådant fall av bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om ansvarsbe-gränsning.

*Article 7**Description of air waybill*

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.
4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

*Article 8**Documentation for multiple packages*

- When there is more than one package:
- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
  - (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

*Article 9**Non-compliance with documentary requirements*

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

*Artikel 10**Ansvar för uppgifterna i handlingarna*

1. Avsändaren ansvarar för riktigheten hos uppgifter och upplysningar om godset som denne eller någon som har handlat på dennes uppdrag har lämnat på flygfraktsedeln eller på godskvittot eller registrerat på annat sätt i enlighet med artikel 4.2. Detta gäller också, om den som handlar på avsändarens uppdrag samtidigt är ombud för transportören.

2. Avsändaren skall ersätta transportören för de skador som transportören eller någon som transportören ansvarar för orsakats på grund av att de uppgifter eller upplysningar som har lämnats av avsändaren eller på dennes uppdrag är oriktiga eller ofullständiga.

3. Om inte annat följer av punkterna 1 och 2 skall transportören ersätta avsändaren för de skador som avsändaren eller någon som avsändaren ansvarar för lidit på grund av att de uppgifter eller upplysningar som lämnats av transportören eller på dennes uppdrag och förts in på godskvittot eller registrerats på annat sätt i enlighet med artikel 4.2, är oriktiga eller ofullständiga.

*Artikel 11**Handlingarnas bevisvärde*

1. Flygfraktsedeln eller godskvittot skall, om inte annat visas, anses styrka att ett transportavtal ingåtts, att godset accepterats samt att de villkor som anges på flygfraktsedeln eller godskvittot har godtagits.

2. Om inte annat visas, skall uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått eller förpackning eller om antalet godsenheter anses styrka; uppgifterna på flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets mängd, volym eller skick skall anses ha bevisvärde endast under förutsättning att transportören i avsändarens närvaro har kon-

*Article 10**Responsibility for particulars of documentation*

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

*Article 11**Evidentiary value of documentation*

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as

trollerat dem och på flygfraktsedeln eller godskvittot intygat detta, eller om uppgifterna avser godsets synliga skick.

they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

#### *Artikel 12*

##### *Rätt att förfoga över godset*

1. Utan att det påverkar avsändarens skyldigheter enligt transportavtalet, har denne rätt att förfoga över godset genom att återta det på avgångs- eller destinationsflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan eller bestämma att godset på destinationsorten eller under resan skall avlämnas till någon annan än den som ursprungligen har angetts som mottagare eller begära att det skall skickas tillbaka till avgångsflygplatsen. Avsändaren får dock inte utöva sin rätt att förfoga över godset på ett sådant sätt att det medför skada för transportören eller för någon annan avsändare, och avsändaren måste ersätta de extra kostnader som uppkommer genom utövandet av denna rätt.

2. Om avsändarens anvisningar inte kan verkställas, skall transportören omedelbart underrätta avsändaren om detta.

3. Om transportören följer avsändarens anvisningar utan att begära att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot skall visas upp, ansvarar transportören med bibehållen regressrätt mot avsändaren för de skador som därigenom uppstår för den rättmätige innehavaren av nämnda exemplar.

4. Avsändarens rätt upphör när mottagarens rätt inträder i enlighet med artikel 13. Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller om denne inte är anträffbar, får dock avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

#### *Artikel 13*

##### *Avlämnande av gods*

1. Utom i de fall då avsändaren har utövat

#### *Article 12*

##### *Right of disposition of cargo*

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

#### *Article 13*

##### *Delivery of the cargo*

1. Except when the consignor has exer-

sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren rätt att begära att få ut godset av transportören när detta har kommit fram till destinationsorten, förutsatt att mottagaren betalar vad transportören har rätt att fordra samt uppfyller transportvillkoren.

2. Om inte annat har avtalats, skall transportören genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

3. Om transportören erkänner att godset har förlorats, eller om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlät, får mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

#### *Artikel 14*

##### *Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter*

Såväl avsändaren som mottagaren får göra gällande sina rättigheter enligt artiklarna 12 och 13 i eget namn, under förutsättning att de uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, oavsett om de handlar för egen räkning eller på någon annans uppdrag.

#### *Artikel 15*

##### *Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män*

1. Artiklarna 12—14 inverkar varken på avsändarens eller mottagarens inbördes förhållande eller det inbördes förhållandet mellan tredje män vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12—14 gäller endast om de uttryckligen är införda på flygfraktsedeln eller gods-kvittot.

#### *Artikel 16*

##### *Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter*

1. Avsändaren skall lämna de upplysning-

cised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

#### *Article 14*

##### *Enforcement of the rights of consignor and consignee*

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interests of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

#### *Article 15*

##### *Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties*

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties, whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

#### *Article 16*

##### *Formalities of customs, police or other public authorities*

1. The consignor must furnish such infor-

ar och skriftliga handlingar som behövs för att uppfylla tullens, polisens och andra myndigheters formföreskrifter innan godset får lämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta transportören för den skada som uppstår för transportören på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är ofullständiga eller oriktiga, om inte transportören eller någon av transportörens anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

2. Transportören är inte skyldig att undersöka upplysningarnas eller handlingarnas riktighet eller fullständighet.

### Kapitel III

#### Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättnings omfattning

##### Artikel 17

#### *Passagerares dödsfall eller skada — Skada på bagage*

1. Transportören ansvarar för dödsfall eller kroppsskada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

2. Transportören ansvarar om incheckat bagage förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan orsakas av bagagets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det. När det gäller handbagage, inbegripet personliga tillhörigheter, ansvarar transportören för skador, om transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

3. Om transportören erkänner att incheckat bagage har förlorats eller om det incheckade bagaget inte har kommit fram inom tjuugo dagar efter den dag då det skulle ha anlänt, har passageraren rätt att göra sina rätt-

mation and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

### Chapter III

#### Liability of the carrier and extent of compensation for damage

##### Article 17

#### *Death and injury of passengers — damage to baggage*

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of 21 days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce



tigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

4. Om inget annat anges, avses i denna konvention med "bagage" både incheckat bagage och handbagage.

#### *Artikel 18*

##### *Skada på gods*

1. Transportören ansvarar om gods förstörts, förlorats eller skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat under lufttransporten.

2. Transportören ansvarar dock inte i den mån skadan enligt vad transportören visar orsakats av:

a) godsets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det;

b) bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än transportören eller transportörens anställda eller uppdragstagare;

c) krigshandling eller väpnad konflikt; eller

d) myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur en stat eller transiteras.

3. Med "lufttransport" i första stycket avses den tid under vilken godset är i transportörens vård.

4. Lufttransporten omfattar dock inte sådana transporter till lands, till sjöss eller på en inre vattenväg som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas. Om transportören utan avsändarens samtycke ersätter hela eller delar av en transport som enligt avtalet mellan parterna skall ske i form av en lufttransport med ett annat transportslag, skall lufttransporten anses omfatta även denna del av transporten.

against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

#### *Article 18*

##### *Damage to cargo*

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

*Artikel 19**Försening*

Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

*Artikel 20**Jämkning*

Om transportören visar att en skada orsakats helt eller delvis av vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling av den som begär ersättning eller av någon från vilken den som begär ersättning härleder sin rätt, skall transportören helt eller delvis vara befriad från skadeståndsansvar gentemot den som begär ersättning i den utsträckning som vårdslösheten eller underlåtenheten helt eller delvis orsakat skadan. Om en passagerare har dödats eller skadats och om någon annan än passageraren begär ersättning med anledning därav, skall transportören också vara helt eller delvis befriad från skadeståndsansvar om passageraren själv orsakat eller medverkat till skadan genom vårdslöshet eller underlåtenhet eller annan oriktig handling. Denna artikel gäller alla bestämmelser om skadeståndsansvar i denna konvention, även artikel 21.1.

*Artikel 21**Ersättning för passagerares dödsfall eller skada*

1. För sådana skador som avses i artikel 17.1 och som inte överstiger 100000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare kan transportören varken undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar.

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100000 särskilda dragningsrät-

*Article 19**Delay*

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

*Article 20**Exoneration*

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

*Article 21**Compensation in case of death or injury of passengers*

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each

ter för varje enskild passagerare om transportören visar:

a) att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet; eller

b) att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.

#### Artikel 22

##### *Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods*

1. För skador på grund av försening enligt artikel 19 vid transport av passagerare är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

2. Vid transport av bagage är transportörens skadeståndsansvar om bagaget förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 1000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare, om inte passageraren, när det incheckade bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av passagerarens faktiska intresse av att bagaget avlämnas på destinationsorten.

3. Vid transport av gods är transportörens ansvar för skada om godset förstörts, förlorats, skadats eller försenats begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när godset överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att godset avlämnas på destinationsorten och betalade tilläggsavgift om en sådan begärdes. I sådant fall gäller det då uppgivna beloppet som gräns för transportörens skadeståndsansvar, om inte transportören kan visa att detta belopp är högre än värdet av avsändarens faktiska intresse av att godset avlämnas på destinationsorten.

4. Om endast en del av godset eller endast

passenger 100000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

#### Article 22

##### *Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo*

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4150 Special Drawing Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage

ett föremål i detta förstörs, förloras, skadas eller försenas, skall endast vikten av denna godsenshet utgöra grund för beräkning av gränsen för transportörens skadeståndsansvar. Om värdet av andra godsensheter, som omfattas av samma flygfraktsedel, godskvitto eller registrering på annat sätt i enlighet med artikel 2.4, påverkas av förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen, skall den sammanlagda vikten på dessa godsensheter medräknas när gränsen för transportörens skadeståndsansvar skall bestämmas.

5. Bestämmelserna i punkt 1 och 2 gäller inte om det visas att transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare genom en handling eller underlåtenhet orsakat skadan i avsikt att skada eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden. Detta gäller dock i fråga om transportörens anställda och uppdragstagare endast om det visas att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

6. De ansvarsgränser som anges i artikel 21 och i denna artikel skall inte hindra domstolen att därutöver i enlighet med nationell lagstiftning helt eller delvis utdöma ersättning för kändens rättegångskostnader och för andra utgifter som kändanden haft till följd av en process, inbegripet upplupen ränta. Detta gäller dock inte om transportören inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes, om detta inträffar senare, skriftligen har erbjudit kändanden minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet, ej medräknat rättegångskostnader och andra utgifter till följd av processen.

### *Artikel 23*

#### *Omräkning av monetära enheter*

1. Med "särskilda dragningsrätter" avses i denna konvention de särskilda dragningsrätter som fastställs av Internationella valutafonden. Vid rättsliga förfaranden skall omräkning av beloppen till nationell valuta ske

or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

### *Article 23*

#### *Conversion of monetary units*

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into na-

på grundval av valutornas värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag då domen meddelas. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en fördragsslutande stats nationella valuta uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

2. En stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i punkt 1 tillämpas får dock, vid ratifikations- eller anslutningstillfället eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns för transportören som gäller enligt artikel 21 skall vara 1 500 000 monetära enheter per passagerare vid rättsliga förfaranden inom deras territorium, 62 500 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.1, 15 000 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.2 och 250 monetära enheter per kilogram när det gäller artikel 22.3. Denna monetära enhet motsvarar 65,5 milligram guld av 0,900 finhet. Belopp enligt denna punkt som räknats om till nationellt myntslag får rundas av. Omräkningen av beloppen skall ske enligt den ifrågavarande statens lag.

3. Den beräkning som nämns i sista mening i punkt 1 och den omräkningsmetod som nämns i punkt 2 skall göras så att resultatet i den fördragsslutande statens nationella valuta för de belopp som anges i artiklarna 21 och 22 så långt möjligt ger uttryck för samma realvärde som en beräkning enligt de tre första meningarna i punkt 1 skulle göra. När en fördragsslutande stat deponerar ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument avseende denna konvention och vid varje ändring av ett så-

tionall currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of millimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. State Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Arti-

dant instrument, skall den staten underrätta depositarien om den beräkningsmetod som staten tillämpar enligt punkt 1 respektive om resultatet av omräkningen enligt punkt 2.

#### *Artikel 24*

##### *Översyn av ansvarsgränserna*

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 25, skall depositarien, med beaktande av punkt 2 nedan, vart femte år se över de ansvarsgränser som föreskrivs i artiklarna 21—23, varvid den första översynen skall genomföras i slutet av det femte året efter dagen för konventionens ikraftträdande eller, om denna inte träder i kraft inom fem år efter det att den öppnats för undertecknande, under det första år som konventionen är i kraft, på grundval av en inflationsfaktor motsvarande den ackumulerade inflationstakten sedan den senaste översynen eller, vid den första översynen, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. För fastställandet av inflationsfaktorn skall inflationstakten beräknas som vägt genomsnitt av den årliga ändringen i de staters konsumentprisindex, vilkas valutor omfattar den särskilda dragningsrätt som nämns i artikel 23.1.

2. Om resultatet av översynen enligt punkt 1 är en inflationsfaktor som överstiger 10 %, skall depositarien underrätta de fördragsslutande staterna om ändringen av ansvarsgränserna. Ändringen skall träda i kraft sex månader efter det att de fördragsslutande staterna underrättats. Om en majoritet av de fördragsslutande staterna inom tre månader efter det att de har underrättats om ändringen meddelar att de inte godkänner den, skall ändringen inte träda i kraft, och depositarien skall hänskjuta ärendet till ett möte mellan de fördragsslutande staterna. Depositarien skall omgående underrätta alla fördragsslutande stater om när en ändring träder ikraft.

3. Utan hinder av punkt 1 skall förfarandet enligt punkt 2 tillämpas närhelst en tredjedel av de fördragsslutande staterna så önskar,

or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

#### *Article 24*

##### *Review of limits*

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time

förutsatt att inflationsfaktorn enligt första stycket överstiger 30 % sedan den senaste ändringen eller, om det ännu inte gjorts någon ändring, sedan dagen för konventionens ikraftträdande. Påföljande översyner enligt förfarandet i punkt 1 skall göras vart femte år och för första gången i slutet av det femte året efter dagen för översyn enligt denna punkt.

#### *Artikel 25*

##### *Avtal om ansvarsgränser*

En transportör får föreskriva att högre ansvarsgränser än de som fastställs i denna konvention skall gälla för transportavtalet eller att inga ansvarsgränser alls skall gälla.

#### *Artikel 26*

##### *Ogiltiga avtalsvillkor*

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria transportören från skadeståndsansvar eller att bestämma lägre ansvarsgränser än de som fastställts i denna konvention är ogiltigt, men transportavtalet som sådant är ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i konventionen.

#### *Artikel 27*

##### *Frihet att ingå avtal*

Inget i denna konvention skall hindra transportören från att vägra att sluta transportavtal, avstå från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen eller fastställa villkor som inte strider mot konventionen.

#### *Artikel 28*

##### *Förskott*

Vid flygolyckor som medför att passage-

provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

#### *Article 25*

##### *Stipulation on limits*

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

#### *Article 26*

##### *Invalidity of contractual provisions*

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

#### *Article 27*

##### *Freedom to contract*

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

#### *Article 28*

##### *Advance payments*

In the case of aircraft accidents resulting

rare dödas eller skadas skall transportören, om dess nationella lagstiftning kräver det, omgående betala förskott till de fysiska personer som är ersättningsberättigade för att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. Ett sådant förskott innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar och får frånräknas de eventuella ersättningsbelopp som transportören senare betalar.

#### *Artikel 29*

##### *Grund för ersättningskrav*

I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats — med stöd av konventionen, inomkontraktuell, utomkontraktuell eller på annan grund — föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.

#### *Artikel 30*

##### *Anställda och uppdragstagare sammanlagda skadeståndskrav*

1. Om talan förs beträffande skada som omfattas av konventionen mot någon av transportörens anställda eller uppdragstagare, får dessa åberopa samma villkor och ansvarsgränser som transportören, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget.

2. Den sammanlagda ersättning som transportören och dennes anställda och uppdragstagare åläggs att utge får inte överskrida de nämnda gränserna.

3. Utom vid transport av gods gäller bestämmelserna i punkt 1 och 2 inte, om det visas att transportörens anställda eller uppdragstagare orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet i avsikt att skada eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en

in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

#### *Article 29*

##### *Basis of claims*

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

#### *Article 30*

##### *Servants, agents — aggregation of claims*

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowl-



skada troligen skulle bli följden.

*Artikel 31*

*Tidsfrist för reklamationer*

1. Om inte annat visas, skall incheckat bagage eller gods som mottagaren tar emot utan anmärkning anses vara avlämnat i gott skick och i överensstämmelse med transporthandlingen eller den registrering på annat sätt som avses i artikel 3.2, och artikel 4.2.

2. Den person till vilket bagaget eller godset skall avlämnas skall reklamera eventuella skador hos transportören omgående efter upptäckten, dock senast sju dagar från mottagandet när det gäller bagage och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Vid försening skall reklamation ske inom 21 dagar från den dag då bagaget eller godset ställdes till denna persons förfogande.

3. Reklamation skall göras skriftligen och skall ha lämnats eller avsänts inom den ovan angivna tiden.

4. Om någon reklamation inte görs inom den ovan angivna tiden, får talan föras mot transportören endast om denne förfarit svikligt.

*Artikel 32*

*Skadeståndsansvarigs död*

Om den skadeståndsansvarige har avlidit, får en talan om ersättning enligt denna konvention föras mot den som lagligen företräder dödsboet.

*Artikel 33*

*Jurisdiktion*

1. Talan om ersättning skall väckas inom något av de fördragsslutande staternas territorier. Käranden får välja att väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens

edge that damage would probably result.

*Article 31*

*Timely notice of complaints*

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and 14 days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within 21 days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

*Article 32*

*Death of person liable*

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

*Article 33*

*Jurisdiction*

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has

huvudkontor ligger eller där det kontor ligger, genom vilket avtalet slutits, eller också vid domstolen på destinationsorten.

2. Talan om ersättning då en passagerare dödats eller skadats får väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i punkt 1 eller inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad, från eller till vilket transportören bedriver lufttransport av passagerare, antingen med eget luftfartyg eller med någon annan transportörs luftfartyg på grundval av ett affärsavtal och där transportören bedriver sin verksamhet för lufttransport av passagerare från lokaler som ägs eller hyrs av transportören själv eller av någon annan transportör med vilken transportören har slutit ett affärsavtal.

3. I punkt 2 avses med

a) affärsavtal: ett avtal, som inte är ett förmedlingsavtal, mellan transportörer om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare,

b) huvudsaklig och stadigvarande bostad: passagerarens fasta och stadigvarande hemvist vid olyckstillfället. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande i detta avseende.

4. I rättegångsfrågor skall lagen i den stat där målet prövas tillämpas.

#### *Artikel 34*

##### *Skiljeförfarande*

1. Under de förutsättningar som anges i denna artikel får parterna till ett avtal om godstransport bestämma att tvister avseende transportörens skadeståndsansvar enligt denna konvention skall avgöras genom skiljeförfarande. Ett sådant avtal skall vara skriftligt.

2. Skiljeförfarandet skall, enligt karendens val, äga rum inom någon av de jurisdiktioner som anges i artikel 33.

3. Skiljemannen eller skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och

a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

#### *Article 34*

##### *Arbitration*

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of

3 skall anses ingå i alla klausuler eller avtal om skiljeförfarande, och varje villkor i sådana klausuler eller avtal som strider mot bestämmelserna är ogiltigt.

*Artikel 35*

*Begränsning av talan*

1. Rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väckts inom två år från dagen för ankomsten till destinationsorten, beräknad från den dag då luftfartyget skulle ha ankommit eller från den dag då transporten avbröts.

2. Beräkning av denna tid skall ske i enlighet med lagen i den stat där målet prövas.

*Artikel 36*

*Successiv transport*

1. I fråga om transporter som utförs av flera transportörer efter varandra och som faller inom den definition som anges i artikel 1.3, är varje transportör som tar emot passagerare, bagage eller gods underkastad bestämmelserna i denna konvention och skall anses vara part i transportavtalet till den del avtalet behandlar den del av transporten som utförs under dennes kontroll.

2. Vid sådan transport får en passagerare eller en ersättningsberättigad person föra talan endast mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken skadan eller förseningen inträffade, såvida inte den första transportören uttryckligen åtagit sig ansvaret för hela resan.

3. I fråga om bagage och gods får passageraren eller avsändaren väcka talan mot den första transportören, och den passagerare eller mottagare som har rätt att få ut godset får föra talan mot den sista; båda får därutöver föra talan mot den transportör som utfört den del av transporten under vilken förstörelsen, förlusten, skadan eller förseningen

this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

*Article 35*

*Limitation of actions*

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

*Article 36*

*Successive carriage*

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss,

inträffade. De nämnda transportörerna ansvarar solidariskt i förhållande till passageraren eller avsändaren eller mottagaren.

*Artikel 37*

*Regressrätt gentemot tredje man*

Inget i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är ansvarig för skada i enlighet med konventionens bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

**Kapitel IV**

**Kombinerade transporter**

*Artikel 38*

*Kombinerad transport*

1. När en transport, som uppfyller villkoren i artikel 1, skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel skall bestämmelserna i denna konvention enbart tillämpas på lufttransporten, utom i de fall som anges i artikel 18.4.

2. Utan hinder av denna konvention får vid kombinerade transporter villkor rörande transport med annat transportmedel tas in i transporthandlingen, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttas när det gäller lufttransporten.

**Kapitel V**

**Lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande transportören**

*Artikel 39*

*Avtalsslutande transportör faktisk transportör*

Bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas när en person (nedan kallad avtalsslutande transportör) i eget namn sluter ett transportavtal som omfattas av denna konvention med en passagerare eller avsändare

damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

*Article 37*

*Right of recourse against third parties*

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

**Chapter IV**

**Combined carriage**

*Article 38*

*Combined carriage*

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

**Chapter V**

**Carriage by air performed by a person other than the contracting carrier**

*Article 39*

*Contracting carrier actual carrier*

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with

eller med någon som handlar på en passagerares eller avsändares uppdrag, medan en annan person (nedan kallad faktisk transportör) på uppdrag av den avtalsslutande transportören utför hela eller en del av transporten men med avseende på sin del inte är en successiv transportör i konventionens mening. Ett sådant uppdrag skall anses föreliggande, om inget annat visas.

*Artikel 40*

*Respektive transportörs skadeståndsansvar*

Om den faktiska transportören utför hela eller en del av en transport som enligt det avtal som avses i artikel 39 omfattas av denna konvention och om inget annat sägs i detta kapitel, skall konventionens regler gälla både för den avtalsslutande transportören i fråga om hela transporten enligt avtalet och för den faktiska transportören i fråga om den del av transporten som denne utför.

*Artikel 41*

*Gemensamt skadeståndsansvar*

1. Handling eller underlåtenhet av den faktiska transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den avtalsslutande transportörens handling eller underlåtenhet.

2. Handling eller underlåtenhet av den avtalsslutande transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare under utövande av tjänsten eller uppdraget skall, när det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, anses också som den faktiska transportörens handling eller underlåtenhet. Dock skall inte någon handling eller underlåtenhet göra den faktiska transportören ansvarig till ett belopp som överskrider de belopp som anges i artiklarna 21—24. Den faktiska transportören är utan sitt eget godkännande inte bunden av någon särskild överenskommelse, genom vilken

a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as "the actual carrier") performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

*Article 40*

*Respective liability of contracting and actual carriers*

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

*Article 41*

*Mutual liability*

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in deliv-

den avtalsslutande transportören åtar sig förpliktelser utöver bestämmelserna i denna konvention eller avstår från att göra gällande ansvarsfrihetsgrunder enligt konventionen och inte heller av en förklaring enligt artikel 22.

*Artikel 42*

*Reklamationers och anvisningars adressat*

En reklamation eller en anvisning som enligt denna konvention skall ställas till den ena transportören gäller också mot den andra, oavsett om den riktats till den avtalsslutande eller den faktiska transportören. En anvisning enligt artikel 12 är dock giltig endast om den ges till den avtalsslutande transportören.

*Artikel 43*

*Anställda och uppdragstagare*

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får dennes anställda och uppdragstagare och även den avtalsslutande transportörens anställda eller uppdragstagare åberopa samma villkor och ansvarsgränser som enligt konventionen gäller för transportören i fråga, om de kan visa att de handlat under utövande av tjänsten eller uppdraget och det inte visas att de handlat på ett sätt som medför att konventionens ansvarsgränser inte får åberopas.

*Artikel 44*

*Sammanlagd ersättning*

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört, får den sammanlagda ersättning som åläggs denne, den avtalsslutande transportören eller deras anställda eller uppdragstagare inte överstiga det högsta belopp som gäller för endera av transportörerna enligt denna konvention; dock kan ingen av personerna i fråga åläggas att ansvara till ett belopp som överstiger den gräns som gäller för denna person.

ery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

*Article 42*

*Addressee of complaints and instructions*

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

*Article 43*

*Servants and agents*

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

*Article 44*

*Aggregation of damages*

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applica-

*Artikel 45**Svarande vid skadeståndskrav*

När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört kan käranden välja att föra talan om ersättning antingen mot den faktiska eller mot den avtalsslutande transportören eller mot båda, tillsammans eller var för sig. Om talan förs mot endast en av transportörerna, har denne rätt att kräva att den andre transportören deltar i förfarandet, varvid förfarandet för och följderna av detta skall regleras av lagen i den stat där målet prövas.

*Artikel 46**Jurisdiktion i särskilda fall*

Talan om ersättning enligt artikel 45 skall väckas inom något av de föredragsslutande staternas territorium. Sökanden får välja att väcka talan antingen vid en domstol där i enlighet med artikel 33 talan får föras mot den avtalsslutande transportören eller vid den behöriga domstolen i den ort där den faktiska transportören har sitt hemvist eller huvudkontor.

*Artikel 47**Ogiltiga avtalsvillkor*

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria den avtalsslutande transportören eller den faktiska transportören från ansvar enligt detta kapitel eller att bestämma lägre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta kapitel är ogiltiga, men transportavtalet som sådant är trots ett sådant villkor ändå giltigt och omfattas av bestämmelserna i detta kapitel.

*Artikel 48**Transportörernas inbördes förhållande*

Med undantag av vad som föreskrivs i ar-

ble to that person.

*Article 45**Addressee of claims*

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seized of the case.

*Article 46**Additional jurisdiction*

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

*Article 47**Invalidity of contractual provisions*

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

*Article 48**Mutual relations of contracting and actual carriers*

Except as provided in Article 45, nothing

tikel 45 skall inget i detta kapitel inverka på transportörernas rättigheter och skyldigheter gentemot varandra, inklusive eventuell regressrätt och rätt till ersättning för skada.

## Kapitel VI

### Övriga bestämmelser

#### Artikel 49

#### *Obligatorisk tillämpning*

Bestämmelser i transportavtalet eller i särskilda överenskommelser som ingåtts innan någon skada har inträffat, genom vilka parterna avser att bryta mot bestämmelserna i denna konvention antingen genom att bestämma tillämplig lag eller genom att ändra jurisdiktionsreglerna, är ogiltiga.

#### Artikel 50

#### *Försäkring*

De fördragsslutande staterna skall av sina transportörer kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt denna konvention. En transportör får av en fördragsslutande stat som transportören trafikerar avkrävas bevis om att transportören har en tillräcklig försäkring som täcker dennes skadeståndsansvar enligt denna konvention.

#### Artikel 51

#### *Transporter som utförs under extraordinära förhållanden*

Bestämmelserna om transporthandlingar i artiklarna 3—5, 7 och 8 om dokumentation av transporter skall inte tillämpas i fråga om transporter som utförs under extraordinära förhållanden utanför transportörens normala verksamhet.

in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

## Chapter VI

### Other provisions

#### Article 49

#### *Mandatory application*

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

#### Article 50

#### *Insurance*

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

#### Article 51

#### *Carriage Performed in Extraordinary Circumstances*

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.



*Artikel 52**Definition av dagar*

Med "dagar" förstås i denna konvention kalenderdagar och inte arbetsdagar.

## Kapitel VII

**Slutbestämmelser***Artikel 53**Undertecknande, ratifikation och ikraftträdande*

1. Denna konvention skall vara öppen för undertecknande i Montreal den 28 maj 1999 för de stater som deltar i den internationella konferensen om lufttransporträtt i Montreal den 10—28 maj 1999. Efter den 28 maj 1999 skall konventionen vara öppen för undertecknande för alla stater vid Internationella civila luftfartsorganisationens huvudkontor i Montreal till dess den träder i kraft i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

2. Denna konvention skall också vara öppen för undertecknande av regionala organisationer för ekonomisk integrering. I denna konvention avses med en "regional organisation för ekonomisk integrering" en organisation bestående av självständiga stater i en bestämd region som har behörighet med avseende på vissa frågor, som regleras i denna konvention och som är bemyndigad att underteckna och att ratificera, anta, godkänna eller ansluta sig till denna konvention. Hänvisningar till "konventionsstat" eller "fördragsslutande stater" i denna konvention skall även innefatta regionala organisationer för ekonomisk integrering, utom i artikel 1.2, artikel 3.1 b, artikel 5 b, artiklarna 23, 33, 46 och artikel 57 b. Uttrycken "en majoritet av de fördragsslutande staterna" och "en tredjedel av de fördragsslutande staterna" i artikel 24 skall inte omfatta sådana organisationer.

3. Denna konvention skall ratificeras av de stater och regionala organisationer för ekonomisk integrering som undertecknat den.

*Article 52**Definition of days*

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

## Chapter VII

**Final clauses***Article 53**Signature, ratification and entry into force*

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have

4. En stat eller regional organisation för ekonomisk integrering, som inte undertecknat denna konvention, kan när som helst anta, godkänna eller ansluta sig till den.

5. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen, som härmed utnämns till depositarie.

6. Mellan de stater som deponerat ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument hos depositarien träder denna konvention i kraft den sextionde dagen efter den dag då det trettonde instrumentet deponeras. Vid tillämpningen av denna punkt skall ett instrument som deponerats av en regional organisation för ekonomisk integrering inte räknas.

7. För andra stater och andra regionala organisationer för ekonomisk integrering blir denna konvention gällande den sextionde dagen efter den dag då ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras.

8. Depositarien skall omgående underrätta de fördragsslutande staterna om

- a) varje undertecknande av denna konvention och den dag då detta sker,
- b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och den dag då detta sker,
- c) den dag då konventionen träder i kraft,

d) den dag då en ändring av ansvarsgränserna enligt denna konvention träder i kraft,

- e) varje uppsägning enligt artikel 54.

#### *Artikel 54*

#### *Uppsägning*

1. En fördragsslutande stat kan säga upp denna konvention genom skriftlig underrättelse till depositarien.

2. Uppsägningen blir gällande etthundraåttio dagar efter den dag då depositarien tog emot underrättelsen.

signed it.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

- (a) each signature of this Convention and date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- (c) the date of entry into force of this Convention;

(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

- (e) any denunciation under Article 54.

#### *Article 54*

#### *Denunciation*

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect 180 days following the date on which notification is received by the Depositary.

*Artikel 55**Förhållande till Warszawakonventionens instrument*

Denna konvention skall ha företräde framför andra regler för internationell lufttransport

1. mellan de fördragsslutande staterna mot bakgrund av att de är parter till

a) Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen),

b) Protokollet med ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, avslutat i Haag den 28 september 1955 (nedan kallat Haagprotokollet),

c) Konventionen utgörande tillägg till Warszawakonventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande transportören, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (nedan kallad Guadalajarakonventionen),

d) Protokollet innebärande ändring i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt Haagprotokollet av den 28 september 1955, undertecknat i Guatemala City den 8 mars 1971 (nedan kallat Guatemala-protokollet),

e) tilläggsprotokollen nr 1—3 och Montrealprotokoll nr 4 innebärande ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet, eller Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet och Guatemalaprotokollet, undertecknade i Montreal den 25 september 1975 (nedan kallade Montrealprotokollen), eller

2. inom en fördragsslutande stats territorium på grund av att den staten är part till en eller flera av de instrument som anges i punkterna a—e ovan.

*Article 55**Relationship with other Warsaw Convention Instruments*

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention");

(b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in subparagraphs (a) to

(e) above.

*Artikel 56**Stater med fler än ett rättssystem*

1. Om en stat har två eller fler territoriella enheter där olika rättssystem tillämpas i frågor som rör denna konvention, får den staten vid undertecknandet, ratifikationen, antagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen skall omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem och får när som helst ändra sin förklaring genom en ny förklaring.

2. En sådan förklaring skall anmälas till depositarien och innehålla en uttrycklig hänvisning till de territoriella enheter där konventionen är tillämplig.

3. För en fördragsslutande stat som har gjort en sådan förklaring skall:

a) med uttrycket "nationell valuta" i artikel 23 förstås valutan i den territoriella enheten i fråga, och

b) med uttrycket "nationell lagstiftning" i artikel 28 förstås lagstiftningen i den territoriella enheten i fråga.

*Artikel 57**Reservationer*

Denna konvention kan inte vara föremål för någon reservation, med undantag för att varje fördragsslutande stat när som helst genom anmälan till depositarien får förklara att denna konvention inte skall gälla i fråga om

a) internationell lufttransport som utförs och bedrivs direkt av den fördragsslutande staten, när detta sker i icke-kommersiella syften och med hänsyn till statens funktioner och skyldigheter som suverän stat, eller

b) transport av personer, bagage och gods som utförs för dess militära myndigheter med luftfartyg som är registrerade i eller hyrda av den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

*Article 56**States with more than one system of law*

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and

(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

*Article 57**Reservations*

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

TILL BEKRÄFTELSE AV DETTA har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat denna konvention.

SOM SKEDDE i Montreal den 28 maj 1999 på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet. Denna konvention skall deponeras i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv, och depositarien skall sända bestyrkta avskrifter till alla de fördragsslutande staterna och till alla stater som är parter i Warszawakonventionen, Haagprotokollet, Guadalajarakonventionen, Guatemalaprotokollet och Montrealprotokollen.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.