

Lagrådsremiss

Ersättning vid flygolyckor

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 17 oktober 2002

Thomas Bodström

Henrik Kjellin
(Justitiedepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare förbättras. Förbättringarna består bland annat i att den beloppsbegränsning som gäller för transportörens ansvar för dödsfall eller skada som drabbar passagerare försvinner. Transportörens ansvar skall dessutom alltid vara täckt av ansvarsförsäkring. Vidare får de skadelidande rätt till förskott på ersättningen för sina omedelbara ekonomiska behov.

Grunden för lagrådsremissen är att det föreslås att Sverige skall ansluta sig till 1999 års konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen).

Montrealkonventionen innehåller huvudsakligen regler om parternas rättigheter och skyldigheter vid lufttransport av passagerare, bagage och gods. Det gäller bland annat transportörens skadeståndsansvar för personskada eller försening som drabbar passagerare samt för skador på eller förseningar av bagage och gods.

Som en följd av att Sverige tillträder Montrealkonventionen måste konventionen införlivas med svensk rätt. För att åstadkomma detta lämnas förslag på de ändringar i luftfartslagen (1957:297) som den svenska anslutningen till konventionen föranleder.

Montrealkonventionen gäller bara vid internationella flygningar. De nya reglerna skall dock även gälla vid inrikes flygningar.

Europeiska unionens råd har beslutat att gemenskapen skall ansluta sig till konventionen, och den har delvis införts i gemenskapsrätten genom ändringar i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Mot bakgrund av dessa förordningsändringar föreslås i lagrådsremissen vissa ytterligare ändringar i luftfartslagen samt ändringar i lagen (1992:1672) om paketresor och atomansvarighetslagen (1968:45).

Ett av förslagen i lagrådsremissen, 9 kap. 4 § luftfartslagen , kräver kvalificerad majoritet i riksdagen. Bestämmelsen innebär att vissa inflationsjusteringar av begränsningsbelopp i konventionen automatiskt blir gällande som svensk lag. Enligt 10 kap. 5 § regeringsformen måste dock ett sådant beslut fattas av en majoritet bestående av minst fem sjättedelar av de röstande och minst tre fjärdedelar av samtliga riksdagens ledamöter. Förslaget är inte nödvändigt för införlivandet av Montrealkonventionen utan motiveras av praktiska skäl.

Lagändringarna föreslås träda i kraft vid den tidpunkt regeringen bestämmer. Avsikten är att regeringen skall sätta lagändringarna i kraft den dag då Montrealkonventionen träder i kraft för Sverige.

Innehållsförteckning

1	Beslut	6
2	Lagtext	7
2.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)	7
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	13
2.3	Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)	14
3	Ärendet och dess beredning	16
4	Huvuddragen i gällande rätt	17
4.1	Inledning	17
4.2	Warszawasystemet	18
4.3	Luftfartslagen	19
4.4	Lagen (1992:1672) om paketresor	20
4.5	Atomansvarighetslagen (1968:45)	21
4.6	Rådets förordning (EG) nr 2027/97 om flygbolags skadeståndsansvar vid olyckor	22
4.7	Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag	24
5	Nya internationella regler	24
5.1	Inledning	24
5.2	Montrealkonventionen	24
5.3	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av förordning (EG) nr 2027/97	28
6	Ersättning vid flygolyckor – reformbehovet	30
6.1	Inledning	30
6.2	Reformbehovet	30
7	Tillträde till Montrealkonventionen	32
7.1	Inledning	32
7.2	Tillträde till Montrealkonventionen	32
7.3	Förbehåll för transporter för statsändamål och militära transporter	34
7.4	Uppsägning av Warszawasystemet	35
8	Införlivande av Montrealkonventionen	36
8.1	I vilken omfattning skall Montrealkonventionen införlivas med svensk rätt?	36
8.1.1	Inledning	36
8.1.2	Överväganden	37
8.2	Metod för införlivande	39
8.2.1	Inledning	39
8.2.2	Överväganden	39
8.3	Inkorporering av Montrealkonventionen	42
8.3.1	Inledning	42
8.3.2	Överväganden	43
8.4	Inflationsjustering av begränsningsbelopp	44
8.4.1	Inledning	44

	8.4.2	Överväganden	45
8.5		Behörig domstol	47
	8.5.1	Inledning	47
	8.5.2	Överväganden	47
8.6		Ansvarsförsäkring för transportörer	48
	8.6.1	Inledning	48
	8.6.2	Överväganden	49
	8.6.3	Nivån på ansvarsförsäkringen	53
9		Lufttransporter mot ersättning som inte omfattas av Montrealkonventionen	54
	9.1	Inledning.....	54
	9.2	Överväganden.....	55
10		Några särskilda frågor med anknytning till rådets förordning (EG) nr 2027/97	57
	10.1	Inledning.....	57
	10.2	Förskott på ersättning.....	57
	10.3	Särskild förklaring om intresset av att få bagage levererat oskadat och i rätt tid	59
	10.4	Skyldigheten att informera om tillämpliga regler om skadeståndsansvaret	60
	10.5	Metod.....	61
11		Sanktioner	62
	11.1	Inledning.....	62
	11.2	Överväganden.....	63
12		Ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.....	65
	12.1	Inledning.....	65
	12.2	Överväganden.....	65
13		Ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).....	66
	13.1	Inledning.....	66
	13.2	Ersättning vid atomskador som inträffar ombord på luftfartyg.....	66
		13.2.1 Inledning	66
		13.2.2 Överväganden	67
	13.3	Det slutliga ansvaret för atomskador.....	69
		13.3.1 Inledning	69
		13.3.2 Överväganden	69
14		Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	70
15		Ekonomiska konsekvenser m.m.	72
16		Författningskommentar.....	73
	16.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) .	73
	16.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	83
	16.3	Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)	83
		Konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter	85
		Det huvudsakliga innehållet i Ds 2002:2 Ersättning vid flygolyckor...	120

Lagförslaget i Ds 2002:2 Ersättning vid flygolyckor	122
Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över promemorian Ds 2002:2 Ersättning vid flygolyckor	142
Det huvudsakliga innehållet i promemorian Ändring i atomansvarighetslagen	143
Lagförslaget i promemorian Ändring i atomansvarighetslagen.....	144
Förteckning över remissinstanserna som yttrat sig över promemorian Ändring i atomansvarighetslagen	146
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor	147

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)
2. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor
3. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Häri genom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)¹
dels att 9 kap.² skall upphöra att gälla,
dels att det skall införas ett nytt kapitel, 9 kap., av följande lydelse,
dels att det skall införas en ny bilaga av följande lydelse.

9 kap. Lufttransporter

EG-rättsliga bestämmelser

1 §

Bestämmelser om lufttransporter finns i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag³ samt rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

² Senaste lydelse av

9 kap. 2 § 1993:1686

9 kap. 3 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 4 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 5 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 6 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 7 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 8 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 9 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 10 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 11 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 12 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 13 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 14 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 15 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 16 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 17 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 18 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 19 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 20 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 21 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 22 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 24 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 25 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 28 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 40 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

9 kap. 41 § 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728).

³ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1–7 (Celex nr 31992R2407), rättad genom EGT L 45, 23.2.1993, s. 30 (Celex nr 392R2407R(01)).

*lufttrafikföretags skadestånds-
ansvar avseende lufttransport av
passagerare och deras bagage⁴.*

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

Luftransporter som omfattas av Montrealkonventionen

2 §

*Artiklarna 1–22, artikel 23
första stycket första, andra och
tredje meningarna, artiklarna 25–
27, artiklarna 29–49 och
artiklarna 51–52 i konventionen
den 28 maj 1999 om vissa
enhetliga regler för internationella
luftransporter (Montreal-
konventionen) skall gälla som lag
här i landet.*

*De engelska, franska, spanska,
ryska, kinesiska och arabiska
texterna av Montrealkonventionen
har lika giltighet.*

*De engelska och franska
texterna av konventionen samt en
översättning av den till svenska
finns intagna som en bilaga till
denna lag.*

Luftransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen

3 §

*Vid inrikes luftransporter mot
ersättning, där luftfartyget inte
skall mellanlanda utanför landet,
eller vid andra luftransporter mot
ersättning som inte heller omfattas
av Montrealkonventionen skall
konventionens bestämmelser ändå
tillämpas så som det anges i 2 §.
Detta gäller även när sådana
luftransporter utförs av ett
lufttrafikföretag utan ersättning.*

⁴ EGT L 285, 17.10.1997, s. 1-3 (Celex nr 31997R2027), ändrad genom EGT L 140, 30.5.2002, s. 2-5 (Celex nr 32002R0889).

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada skall 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods skall bestämmelsen i artikel 22 andra stycket i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22 femte stycket som om den även avser gods.

Inflationsjustering

4 §

Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, skall de nya beloppsgränserna gälla vid tillämpning av 2 eller 3 § från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.

Regeringen skall i Svensk författningsamling ge till känna vilka sådana ändringar av beloppsgränserna som har trätt i kraft.

Behörig domstol

5 §

Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen skall väckas antingen vid någon av de domstolar som nämns i artikel 33 första stycket eller vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

Försäkringsplikt

6 §

En svensk transportör skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar som det följer av 2 eller 3 §. Staten är dock inte skyldig att ha sådan försäkring.

Ansvarsförsäkringen skall täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Detta gäller även när artikeln är tillämplig genom 9 §.

7 §

En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till, från eller inom Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar som det följer av 2 eller 3 §.

8 §

Luftfartsverket skall ha tillsyn över försäkringsplikten enligt 6 och 7 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva närmare bestämmelser om försäkringsplikten enligt 6 och 7 §§.

Tillämpning av vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 2027/97

9 §

Artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Artikel 6 i förordning (EG) nr

2027/97 skall gälla även för den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

10 §

Konsumentverket skall ha tillsyn över transportörernas skyldigheter enligt artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97. Detta gäller även när artiklarna är tillämpliga genom 9 §.

Vid underlåtelse att uppfylla dessa skyldigheter skall marknadsföringslagen (1995:450) tillämpas.

Utländska stats- och militärtransporter

11 §

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

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare skall 9 kap. 9 och 10 §§ luftfartslagen i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawakonventionen (Haagprotokollet) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall 9 kap. i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297). Vidare skall 9 kap. 9 och 10 §§ luftfartslagen i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 5 september 1975 med ändring av Warszawa-konventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet (Montrealprotokoll nr 4) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall 9 kap. i dess lydelse före denna lag gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. i dess lydelse före denna lag.

5. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse, i dess lydelse enligt Haagprotokollet eller i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna i Svensk författningssamling.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de *lagarna* i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda *lagarna*.

Föreslagen lydelse

18 §¹

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), *rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage*², luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de *bestämmelserna* i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda *bestämmelserna*.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1994:1029.

² EGT L 285, 17.10.1997, s. 1-3 (Celex nr 31997R2027), ändrad genom EGT L 140, 30.5.2002, s. 2-5 (Celex nr 32002R0889).

2.3 Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

Häri genom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968:45) skall följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § icke är berättigad till ersättning enligt denna lag, äger han återkräva skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i annan konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet ej längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet icke

Föreslagen lydelse

15 §¹

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av *rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage*² eller luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

¹ Senaste lydelse 1991:1585 (jfr 1992:93).

² EGT L 285, 17.10.1997, s. 1-3 (Celex nr 31997R2027), ändrad genom EGT L 140, 30.5.2002, s. 2-5 (Celex nr 32002R0889).

förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer icke den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Ärendet och dess beredning

Den 28 maj 1999 antogs konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) vid en diplomatkonferens i Montreal. Konventionen innebär en konsolidering och modernisering av det nu rådande internationella regelsystemet för kommersiella lufttransporter, vilket bygger på den konvention om internationell luftbefordran som antogs i Warszawa år 1929 (Warszawakonventionen).

Sverige skrev under Montrealkonventionen den 28 augusti 1999.

Europeiska unionens råd beslöt den 5 april 2001 att Europeiska gemenskapen skall ansluta sig till konventionen. Vid samma rådsmöte antogs rådsslutsatser om ratificering av konventionen. I slutsatserna anges att gemenskapen och medlemsstaterna bör deponera sina ratifikationsinstrument vid samma tillfälle. Rådet uttalade också att detta om möjligt bör ske före den 31 december 2002.

Montrealkonventionen har delvis införts i EG-rätten genom ändringar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Ändringarna trädde i kraft den 30 maj 2002 och skall tillämpas från den tidpunkt då konventionen träder i kraft för gemenskapen (och medlemsstaterna).

Montrealkonventionens engelska och franska originaltexter samt en svensk översättning av konventionen bifogas som *bilaga 1*.

I en departementspromemoria som utarbetats i Justitiedepartementet, Ds 2002:2 Ersättning vid flygolyckor, föreslås att Sverige skall ansluta sig till Montrealkonventionen. Promemorian ger också förslag till de lagändringar som en anslutning föranleder. De föreslagna ändringarna innefattar en ny lydelse av 9 kap. luftfartslagen (1957:297) och en ändring av 18 § i lagen (1992:1672) om paketresor. Lagändringarna i luftfartslagen har även sin bakgrund i ändringarna i förordning (EG) nr 2027/97.

Promemorians huvudsakliga innehåll samt dess lagförslag bifogas som *bilaga 2 och 3*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning av remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Justitiedepartementet (dnr Ju2002/1544/L3).

Under beredningen av ärendet har en kompletterande promemoria, Ändring i atomansvarighetslagen, upprättats i Justitiedepartementet. Denna promemorias huvudsakliga innehåll samt lagförslag bifogas som *bilaga 5 och 6*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning av remissinstanserna finns i *bilaga 7*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Justitiedepartementet (dnr Ju2002/1544/L3).

I denna lagrådsremiss föreslås att Sverige skall ansluta sig till Montrealkonventionen. Vidare lämnas förslag på de lagändringar som den svenska anslutningen föranleder. Utöver detta lämnas förslag som motiveras av de ändringar som gjorts i förordning (EG) nr 2027/97.

I promemorian Ds 2002:2 föreslås även att det ersättningsrättsliga skyddet vid icke-kommersiella och privata flygningar skall förbättras för dem som färdas i luftfartyget. Promemorians förslag i denna del har nära samband med det förslag som lämnas av Lufträttsutredningen i betänkandet SOU 1999:42 Ny luftfartslag när det gäller skadeståndsansvaret för tredjemansskador. Lufträttsutredningens förslag om-

fattar samma kategori av flygningar och innebär ett stärkt ersättningsrättsligt skydd. I Ds 2002:2 föreslås att lagändringarna som rör den icke-kommersiella luftfarten skall träda i kraft samtidigt med Lufträttsutredningens förslag. Beredning av detta förslag pågår för närvarande i Näringsdepartementet (dnr N1999/6379/RS). Proposition kan emellertid tidigast komma att läggas fram under våren 2003. Till detta kommer att Europeiska kommissionen nyligen lagt fram ett förslag till förordning om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (KOM(2002) 521 slutlig). Detta förslag omfattar såväl kommersiell som icke-kommersiell luftfart.

Dessa förslag har ett nära samband. Med hänsyn härtill och då eventuella lagändringar ändå inte skulle träda i kraft tidigare än vad som föreslås i Ds 2002:2, tas inte promemorians förslag i denna del upp i lagrådsremissen.

4 Huvuddragen i gällande rätt

4.1 Inledning

Grunden för den internationella regleringen av civilrättsliga frågor inom den kommersiella luftfarten är 1929 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen). Denna konvention har reviderats vid flera tillfällen. Ändringsprotokoll har antagits åren 1955, 1971 och 1975. År 1961 tillkom dessutom en tilläggskonvention, Guadalajarakonventionen. Tillsammans bildar Warszawakonventionen, dess protokoll och Guadalajarakonventionen det s.k. Warszawasystemet. Detta system beskrivs närmare i avsnitt 4.2.

De svenska civilrättsliga reglerna om kommersiell transport av passagerare, bagage och gods finns framför allt i 9 kap. luftfartslagen (1957:297). Reglerna i luftfartslagen, som bygger helt på Warszawasystemet, beskrivs närmare i avsnitt 4.3. Det finns också särskilda regler om paketresearrangörers skadeståndsansvar i lagen (1992:1672) om paketresor, som beskrivs närmare i avsnitt 4.4.

Det förekommer att substanser som omfattas av atomansvarighetslagen (1968:45) transporteras med luftfartyg. Vid en sådan transport kan det inträffa att passagerare, bagage och gods som också transporteras med luftfartyget skadas av substansen. De särskilda regler som därvid kan aktualiseras beskrivs i avsnitt 4.5.

EG-rättsliga bestämmelser om kommersiella lufttransporter finns framför allt i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. I förordningen finns bland annat bestämmelser om förutsättningarna för lufttrafikföretags skadeståndsskyldighet vid olyckor där passagerare drabbas av personskada. Innehållet i förordningen beskrivs närmare i avsnitt 4.6.

4.2 Warszawasystemet

Detta avsnitt innehåller en översiktlig beskrivning av Warszawasystemet. Särskilt uppmärksamhet ägnas åt reglerna om ersättningsansvar för personskador.

Den grundläggande konventionen i systemet, Warszawakonventionen, har som sagts i inledningen reviderats vid flera tillfällen. Det år 1955 antagna ändringsprotokollet, Haagprotokollet, avser såväl reglerna om passagerarbefordran som reglerna om godsbefordran. År 1971 antogs det s.k. Guatemalaprotokollet. Ändringarna i systemet genom detta protokoll avser enbart reglerna om passagerarbefordran. År 1975 antogs fyra protokoll, de s.k. Montrealprotokollen. Montrealprotokoll nr 1 och 2 innebär att den myntenhet, *poincaréfrancs*, som används i den ursprungliga konventionen respektive i Haagprotokollet byts ut mot Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). Montrealprotokoll nr 3 bygger vidare på Guatemalaprotokollet och innebär att en stat som tillträder detta protokoll även blir bunden av Guatemalaprotokollet. Montrealprotokoll nr 4 avser transport av gods och innefattar åtskilliga materiella ändringar. Till skillnad mot protokoll nr 3 bygger det inte vidare på Guatemalaprotokollet utan grundar sig på Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet. Sverige har tillträtt samtliga dessa protokoll. Alla protokoll utom Guatemalaprotokollet och Montrealprotokoll nr 3 har trätt i kraft.

År 1961 tillkom dessutom en tilläggskonvention, Guadalajara-konventionen. Konventionen behandlar passagerares och lastägarers förhållande till den avtalsslutande och den faktiske transportören i de fall då en transportör säljer transporten (avtalsslutande transportör) medan en annan faktiskt utför den (faktisk transportör). Konventionen, som har trätt i kraft, har tillträtts av Sverige.

Enligt Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse har transportören strikt ansvar för personskada som inträffat ombord på luftfartyget eller vid på- eller avstigning. Ansvaret är begränsat till 125 000 *poincaréfrancs*. Avtal om högre ersättning än 125 000 *poincaréfrancs* får dock träffas. Vidare gäller att begränsningen av ansvaret till 125 000 *poincaréfrancs* inte får åberopas om transportören eller någon som denne ansvarar för har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Enheten *poincaréfranc* har idag ingen fastställd kurs, men den motsvarade tidigare 65,5 milligram guld av niohundra tusendelars finhet. I den svenska lagen varigenom Warszawa-konventionen i dess ursprungliga lydelse infördes, 1937 års lag om befordran med luftfartyg, har begränsningsbeloppet i *poincaréfrancs* omräknats till 18 250 kr.

Det första ändringsprotokollet till Warszawakonventionen, Haagprotokollet, innebar två förändringar av reglerna avseende transportörens ansvar för personskada. Dels höjdes gränsen för ansvarsbegränsningen till 250 000 *poincaréfrancs*. Enligt Montrealprotokoll nr 1 motsvarar detta 16 600 SDR (Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter), eller ca 200 000 kr. Dels utvidgades transportörens möjligheter att åberopa ansvarsbegränsning. Ansvarsbegränsning gäller dock inte om en skada orsakats uppsåtligen eller, om olyckan skett med insikt om att skadan sannolikt skulle inträffa, av hänsynslöshet.

Genom Montrealprotokoll nr 3 höjdes gränsen för transportörens ansvar vid personskada till 100 000 SDR, eller ca 1,2 miljoner kr. Ansvaret är strikt upp till denna nivå, men möjligheten att genom avtal eller på grund av transportörens uppsåtliga eller grovt vårdslösa handling eller underlåtenhet få högre ersättning togs bort. Detta innebär att 100 000 SDR är en absolut, övre gräns för ersättningen.

4.3 Luftfartslagen

Transportörers skadeståndsansvar vid personskada regleras i 9 kap. luftfartslagen. Den nuvarande lydelsen av kapitlet följer Warszawa-konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3 och 4. I förhållande till de stater som är bundna av Warszawakonventionen i dess olika äldre lydelse gäller dock andra bestämmelser enligt övergångsbestämmelserna, en förhållandevis komplicerad reglering som beskrivs sist i detta avsnitt.

Enligt 9 kap. 17 § luftfartslagen har transportören strikt ansvar för personskador som tillfogas passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar detta. Transportören ansvarar dock inte för skador som uteslutande orsakas av passagerarens hälsotillstånd.

I 21 § föreskrivs att skadestånd med anledning av en transport av passagerare skall jämkas, om den skadelidande själv eller – då någon annan än passageraren begär skadestånd – passageraren har medverkat till skadan genom vållande. Jämkningsen skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvållande. Vid inrikes lufttransport där mellanlandning inte sker utom landet skall dock eventuell jämkning ske enligt 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

Transportörens ansvar är begränsat enligt 22 §. Vid passagerartransporter är det begränsat till 100 000 SDR för varje skadad eller förolyckad passagerare, vilket motsvarar ca 1,2 miljoner kr. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.

Enligt 23 § är sådana förbehåll som inskränker transportörens ansvar eller som anger lägre gränser för ansvaret än de som gäller enligt 22 § ogiltiga.

Av 24 § framgår att gränserna för ansvar enligt 22 § inte får överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas. Gränsen på ca 1,2 miljoner kr vid personskada är alltså absolut.

De nu nämnda reglerna bygger på Montrealprotokoll nr 3, vilket ännu inte trätt i kraft. Bestämmelserna gäller därför enbart vid inrikes luftfart och vid luftfart som inte omfattas av Warszawasystemet.

I förhållande till stater som enbart ratificerat Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse – dvs. för skador vid transporter mellan Sverige och sådana stater – gäller lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Enligt denna lag har transportören strikt ansvar för personskador som uppkommit ombord på luftfartyget eller vid på- eller avstigning. Ansvaret är begränsat till 18 250 kr. Transportören och passageraren får dock avtala om en högre gräns för ansvaret. Om skadan orsakats av

transportören genom uppsåt eller grov vårdslöshet är ansvaret alltid obegränsat.

I förhållande till stater gentemot vilka Haagprotokollet från år 1955 gäller skall bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen tillämpas i den lydelse de hade före de ändringar som infördes genom lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen. Enligt dessa bestämmelser är transportörens ansvar vid personskada begränsat till 16 600 SDR, eller ca 200 000 kr. För svenska lufttrafikföretag är dock begränsningen i stället 100 000 SDR. Transportören och passageraren får avtala om att en högre gräns för ansvaret skall gälla. Ansvaret är obegränsat om transportören uppsåtligt orsakat skadan. Detsamma gäller vid grov oaktsamhet, om transportören hade insikt om att skadan sannolikt skulle inträffa. Den nu nämnda lydelsen av luftfartslagen skall även tillämpas beträffande transport av gods i förhållande till stater som är bundna av Montrealprotokoll nr 3 men inte av Montrealprotokoll nr 4. Detsamma gäller beträffande transport av passagerare och bagage i förhållande till stater som är bundna av Montrealprotokoll nr 4 men inte av Montrealprotokoll nr 3.

4.4 Lagen (1992:1672) om paketresor

Lagen bygger på rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang. Lagen skall tillämpas på ett arrangemang som består av transport och inkvartering, eller av någon av dessa tjänster i kombination med någon annan mer omfattande turisttjänst. Dessutom krävs för att lagen skall vara tillämplig att arrangemanget varar minst 24 timmar eller att en övernattning ingår samt att tjänsterna saluförs för ett gemensamt pris eller skilda priser som är knutna till varandra.

Paketresor omfattar vad som i dagligt tal brukar benämnas ”charterresor”. I luftfartsteknisk mening är dock charter detsamma som icke-tidtabellslagd trafik. Paketresor kan dock förekomma även i sådana fall där transporten är en tidtabellsenlig lufttransport.

I 16 § paketreselagen finns bland annat bestämmelser om paketresearrangörers skadeståndsansvar för personskada och sakskada som drabbar en resenär. Rätt till ersättning föreligger i dessa fall utom då paketresearrangören kan visa att skadan orsakats av något utanför arrangörens kontroll som denne rimligen inte borde ha förväntat sig och inte heller rimligen borde ha undvikit. Ett sådant ansvar brukar benämnas kontrollansvar.

I 18 § föreskrivs att skador som omfattas av bestämmelserna i luftfartslagen eller vissa andra transporträttsliga lagar skall ersättas enligt de lagarna i stället för enligt paketreselagen. Detta innebär dock inte att paketresearrangören undgår ansvar i och med att resenären kan vända sig mot transportören. Paketresearrangören är alltid skyldig att ersätta resenären för vad han eller hon har rätt att fordra av transportören enligt den transporträttsliga lagstiftningen.

4.5 Atomansvarighetslagen (1968:45)

Ansvar för skador som uppkommer till följd av olyckor i atomanläggningar och under transport av atomsubstanser regleras av atomansvarighetslagen (1968:45). Lagen bygger på 1960 års konvention om skadeståndsansvar på atomenergins område (Pariskonventionen) och 1963 års tilläggskonvention till Pariskonventionen.

Innehavaren av en atomanläggning svarar enligt lagen oberoende av vållande för atomskada i följd av atomolycka i anläggningen (begreppen atomolycka, atomskada, atomsubstans och atomanläggning definieras i lagens första paragraf). Innehavarens ansvarighet omfattar också skada till följd av atomolycka som inträffar under transport av atomsubstans till eller från anläggningen. Det är ansvaret under transport som är intressant i detta sammanhang.

Enligt huvudregeln i 3 § är atomansvarighetslagen bara tillämplig på atomskada i följd av atomolycka som inträffat i en konventionsstat.

Bestämmelserna om ansvarighet under transport innebär i huvudsak följande. Skador i följd av olycka under transport av atomsubstans från atomanläggning i Sverige eller i annan stat som tillträtt Pariskonventionen skall enligt huvudregeln i 6 § ersättas av anläggningens innehavare. Vid transport mellan atomanläggningar i de stater som är parter till Pariskonventionen är den avsändande anläggningsinnehavaren dock ansvarig bara till dess ansvarigheten enligt skriftligt avtal mellan avsändaren och mottagaren övergår på mottagaren. Finns inte något sådant avtal, övergår ansvarigheten när atomsubstansen övertas av den mottagande anläggningsinnehavaren. Sänds atomsubstans från någon annan stat än en konventionsstat till atomanläggning i Sverige eller i annan konventionsstat svarar enligt 7 § den mottagande anläggningens innehavare för atomskada i följd av atomolycka under transporten. I detta fall är dock mottagaren ansvarig endast om transporten har skett med dennes skriftliga samtycke.

I 14 § finns bestämmelser som grundar sig på den s.k. kanaliseringsprincipen. Enligt huvudregeln får anspråk på ersättning för atomskada, som omfattas av ersättningsbestämmelserna i lagen eller motsvarande lag i någon annan konventionsstat, inte göras gällande mot annan än innehavaren av atomanläggningen eller den som meddelat försäkring för denne. Regeln är så utformad att den dels är tillämplig både då den ansvarige innehavarens anläggning ligger i Sverige och då anläggningen ligger i någon annan konventionsstat, dels gäller oavsett om innehavarens ansvarighet skall bedömas enligt atomansvarighetslagen eller enligt motsvarande lag i någon annan konventionsstat.

Det kan noteras att anläggningsinnehavarens exklusiva ansvarighet enligt kanaliseringsprincipen bara avser atomskada som omfattas av ersättningsbestämmelserna i atomansvarighetslagen eller motsvarande lagstiftning i annan konventionsstat. Eftersom atomansvarighetslagen och Pariskonventionen endast avser utomobligatoriskt skadeståndsansvar, gäller kanaliseringen därför inte i förhållande till den som på kontraktsrättslig grund kan göras ansvarig för atomskada. Utan hinder av kanaliseringsprincipen kan således ett kontraktsrättsligt ansvar för annan än anläggningsinnehavaren bestå vid sidan av innehavarens ansvarighet enligt lagen (prop. 1968 nr 25 s. 116).

Ett undantag från kanaliseringsprincipen finns i 14 a §. Där föreskrivs att bestämmelserna i 14 § inte skall tillämpas i den mån en sådan tillämpning skulle vara oförenlig med Sveriges förpliktelser enligt internationellt fördrag.

I 9 kap. luftfartslagen görs inget undantag från reglerna om lufttransportörens ansvar när det gäller atomskada (jfr 1 § tredje stycket lagen (1922:382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart). En transportör kan därför tvingas att utge skadestånd enligt bestämmelserna i luftfartslagen för något som är att betrakta som en atomskada enligt atomansvarighetslagen. I 15 § atomansvarighetslagen finns emellertid regler om rätt till återkrav mot anläggningsinnehavaren för den som tvingats utge ersättning för atomskada. I paragrafen föreskrivs i huvudsak att den som tvingats utge ersättning för atomskada på grund av bland annat luftfartslagen inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt atomansvarighetslagen. Avsikten är att anläggningsinnehavaren i enlighet med kanaliseringsprincipen alltid skall bära det slutliga ansvaret för atomolyckor.

För innehavare av atomanläggning i Sverige är ansvaret enligt 17 § atomansvarighetslagen i princip begränsat till ett belopp motsvarande 300 miljoner SDR. En SDR motsvarar ca 12 kronor, varför begränsningsbeloppet är ca 3 600 miljoner kronor.

4.6 Rådets förordning (EG) nr 2027/97 om flygbolags skadeståndsansvar vid olyckor

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor trädde i kraft den 17 oktober 1998. Det bör uppmärksammas att denna förordning ändrats genom parlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002. Den nya lydelsen, som inte skall tillämpas förrän Montrealkonventionen träder i kraft för gemenskapen, beskrivs i avsnitt 5.3.

Förordningen innehåller regler om ersättning vid personskada och bygger vidare på det system som skapats genom Warszawakonventionen. Den är direkt tillämplig i Sverige och gäller därför, inom sitt tillämpningsområde, framför motsvarande bestämmelser i luftfartslagen. Det behövs således ingen svensk lagstiftning för att förordningen skall bli gällande.

Enligt artikel 1 gäller förordningen förpliktelser för EG-lufttrafikföretag vad gäller skadeståndsansvar för personskador vid olyckor som inträffat ombord på ett flygplan eller under på- eller avstigning. Med EG-lufttrafikföretag avses lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad i en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

Skadeståndsansvaret vid personskada är enligt artikel 3 obegränsat. Ansvaret får varken begränsas i lag, konvention eller avtal. Upp till 100 000 SDR är ansvaret strikt. (1 SDR motsvarar ca 12 kr.) Över denna nivå kan ett EG-lufttrafikföretag undgå ansvar genom att bevisa att företaget eller dess företrädare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för

att undvika skadan eller att det var omöjligt för företaget eller dess företrädare att vidta sådana åtgärder. Om den omkomne eller skadelidande varit medvållande, får EG-lufttrafikföretaget helt eller delvis befrias från sitt skadeståndsansvar i enlighet med nationell rätt.

I artikel 3 klargörs också att artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 skall förstås så, att EG-lufttrafikföretag måste vara försäkrat upp till 100 000 SDR per olycka och passagerare och till en rimlig nivå däröver.

I artikel 4 anges att förordningens bestämmelser inte innebär att ett EG-lufttrafikföretag skall anses vara ensamt ansvarigt för en personskada. Förordningen hindrar inte heller att företaget för regresstalan mot tredje man.

Artikel 5 innehåller bestämmelser om förskott. Bestämmelserna innebär att EG-lufttrafikföretag skall utbetala ett förskottsbelopp som är tillräckligt för att tillgodose de omedelbara ekonomiska behov skadan föranleder. Förskottsbetalningen skall vid dödsfall vara minst 15 000 SDR. Förskottet skall betalas utan dröjsmål och under alla omständigheter senast 15 dagar efter det att identiteten hos den förolyckade passageraren blivit känd. Att förskott betalas innebär inte att det enskilda företaget medger skadeståndsskyldighet. Förskottet får avräknas mot det slutliga ersättningsbeloppet. Skyldighet att återbetala förskottet kan föreligga, men endast om den skadade eller dödade passageraren eller den till vilken förskottet utbetalats orsakat eller varit medvållande till skadan eller om förskottet utbetalats till en person som inte var behörig att kräva ersättning.

Enligt artikel 6 skall bestämmelserna i artiklarna 3 och 5 införas i EG-lufttrafikföretags villkor för befordran. I förhållande till Warszawa-konventionen innebär bestämmelsen att lufttrafikföretagen avstår från att göra gällande konventionens ansvarsbegränsningar i och med att de allmänna befraktningsvillkor som innehåller förordningens bestämmelser blir del av avtalet med passageraren. Denna bestämmelse har ansetts nödvändig för att förordningen skall vara förenlig med Warszawa-konventionen.

I artikel 6 föreskrivs vidare att tillräcklig information om bestämmelserna i artiklarna 3 och 5 skall finnas tillgänglig för passagerare på EG-lufttrafikföretagens kontor, på resebyråer och vid incheckningsdiskar samt på försäljningsställen. På biljetten skall det även finnas en enkel och lättfattlig sammanfattning.

Artikel 6 innebär också att lufttrafikföretag utanför gemenskapen vilka flyger till, från eller inom gemenskapen och inte tillämpar bestämmelserna i artiklarna 3 och 5 skall ge tydlig information om detta på lufttrafikföretagens kontor, på resebyråer eller vid incheckningsdiskar som finns inom en medlemsstats territorium. Sådana lufttrafikföretag skall också tillhandahålla varje passagerare skriftlig information om sina befordringsvillkor. Det är inte tillräckligt att en begränsning av skadeståndsansvaret endast anges på biljetten.

4.7 Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag

I förordningen fastställs enhetliga krav som skall ställas på dem som bedriver lufttransport av passagerare, post och gods mot betalning inom gemenskapen. Ett företag som uppfyller kraven har rätt att få en operativ licens, vilken är ett tillstånd för företaget att mot betalning utföra sådana lufttransporter.

Av särskild betydelse för de frågor som behandlas i denna lagrådsremiss är kravet enligt artikel 7 i förordningen på att ett lufttrafikföretag skall vara försäkrat för att täcka sitt ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man.

Innehållet i förordningen beskrivs närmare i SOU 1999:42 Ny luftfartslag, s. 145 ff.

5 Nya internationella regler

5.1 Inledning

Vid mitten av 1990-talet inleddes ett arbete inom den internationella luftfartsorganisationen ICAO i syfte att ersätta Warszawasystemet med en ny konvention. Vid en diplomatkonferens den 10–28 maj 1999 i Montreal antogs den s.k. Montrealkonventionen. Konventionen beskrivs närmare i avsnitt 5.2. Därefter följer i avsnitt 5.3 en beskrivning av de ändringar i EG-rätten genom vilka Montrealkonventionens bestämmelser delvis införlivas med gemenskapsrätten.

5.2 Montrealkonventionen

Montrealkonventionen kan sägas innebära såväl en konsolidering som en modernisering av den civilrättsliga internationella regleringen av lufttransporter. Den innebär en konsolidering i den meningen att samtliga de frågor som regleras av de olika instrumenten i Warszawasystemet regleras av konventionen. Moderniseringen består främst i att reglerna för ersättning vid personskada fått ett innehåll som motsvarar det moderna samhällets krav. Men även i andra avseenden har regleringen givits ett mer tidsenligt innehåll. Konventionen är bifogad lagrådsremissen som bilaga 1.

Konventionen består av en inledning och sju kapitel.

I första kapitlet regleras konventionens allmänna tillämpningsområde och i vilken utsträckning den är tillämplig på transporter som utförs av stater och andra offentliga organ samt på posttransporter.

Andra kapitlet behandlar vilken dokumentation som skall förekomma vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Det reglerar också parternas inbördes skyldigheter vid godsfrakt med bestämmelser om bland annat stoppningsrätt och utlämnande av gods.

I tredje kapitlet finns bestämmelser om transportörens skadeståndsansvar och om ersättningens storlek. I kapitlet finns bland annat bestämmelser om förutsättningarna för ansvar och begränsningar av ersättningsbeloppens storlek. Det finns också bestämmelser om jämkning av ersättningen, förskottsbetalning, behörig domstol, skiljeförfarande och preskription.

Det fjärde kapitlet innehåller enbart en bestämmelse, vilken avser kombinerade transporter, dvs. transporter som sker delvis med luftfartyg, delvis med annat transportmedel.

Det femte kapitlet innehåller regler för lufttransporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande transportören. I kapitlet regleras förhållandet mellan, på ena sidan, den avtalsslutande och den faktiske transportören och, på andra sidan, passageraren eller avsändaren/mottagaren av gods.

I sjätte kapitlet behandlas bland annat frågor om transportörens ansvarsförsäkring och transporter under extraordinära förhållanden.

Slutligen innehåller det sjunde kapitlet regler om tillträde, ikraftträdande, uppsägning, förhållandet till instrumenten i Warszawasystemet, m.m.

I det följande beskrivs några av huvudpunkterna i konventionen under skilda rubriker. För en något utförligare beskrivning av konventionens bestämmelser hänvisas till Ds 2002:2.

Information till passagerarna

Reglerna om information till passagerarna finns i artikel 3 fjärde stycket i konventionen. Bestämmelsen reglerar vilken information passagerarna skall få avseende transportörens skadeståndsansvar. Motsvarande bestämmelse finns i Warszawasystemet. Enligt den nya bestämmelsen skall transportören ge passageraren skriftligt besked om att konventionen, när den är tillämplig, reglerar och eventuellt begränsar transportörens skadeståndsansvar för skada på passageraren och dennes bagage eller för försening. Meningen är att beskedet skall ges i så god tid före flygresan att passageraren har tid att skaffa sig extra skydd genom en egen försäkring eller på annat sätt.

Ansaret för dödsfall eller skada som drabbat passagerare

Regler om transportörens ansvar för passagerares dödsfall eller skada finns i artikel 17 första stycket. Där föreskrivs att transportören ansvarar för dödsfall eller skada som tillfogats passagerare under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen.

I artikel 21 föreskrivs att transportören inte kan undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar för sådana skador som avses i artikel 17 första stycket och som inte överstiger 100 000 SDR (ca 1,2 miljoner kr) för varje enskild passagerare. Transportörens ansvar är emellertid begränsat till detta belopp för varje enskild passagerare om transportören visar att (a) skadan inte vållats av transportören eller (b) skadan uteslutande vållats av tredje man.

Det nu anförda innebär att transportören har strikt ansvar för dödsfall och skada upp till 100 000 SDR, medan ansvaret för skada som överstiger detta belopp är presumerat.

Ansvaret för skada på eller förlust av bagage och gods

Reglerna om transportörens ansvar för skada på eller förlust av bagage finns i artikel 17 andra stycket. För incheckat bagage har transportören strikt ansvar under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat ombord på luftfartyget eller under den tid då bagaget var i transportörens vård. Transportören är dock inte ansvarig om skadan berott på bagagets egenskaper eller en inneboende brist eller defekt hos det.

När det gäller handbagage är transportörens ansvar däremot inte strikt. Transportören är enbart ansvarig om skadan vållats genom vårdslöshet eller med uppsåt.

Reglerna om transportörens ansvar för skada på eller förlust av gods finns i artikel 18. Transportören ansvarar om godset skadats under förutsättning att den skadebringande händelsen inträffat under lufttransporten. Transportören ansvarar dock inte i den mån denne visar att skadan orsakats av exempelvis godsets egenskaper eller bristfällig förpackning.

Såväl ansvaret för bagage som för gods är begränsat i fråga om ersättningens storlek enligt artikel 22. Beloppsgränsen för skada på bagage är 1 000 SDR (ca 12 000 kr) och gränsen för skada på gods är 17 SDR (ca 200 kr) per kg. Begränsningen av ersättningens storlek för skada på gods är absolut. När det gäller skada på bagage skall däremot obegränsad ersättning utgå, om det visas att skadan orsakats av transportören med uppsåt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma.

Passageraren respektive avsändaren av gods kan emellertid enligt artikel 22 göra en särskild förklaring om värdet av att få bagaget eller godset levererat till destinationsorten. En sådan förklaring skall göras innan bagaget eller godset överlämnas till transportören. Om en sådan förklaring gjorts, skall transportören i händelse av skada betala det värde som angivits, om transportören inte kan visa att skadan faktiskt var mindre.

Ansvaret för försening av passagerare, bagage och gods

Transportörens ansvar för skada till följd av försening vid transport av passagerare, bagage eller gods regleras i artikel 19. Enligt bestämmelsen gäller så kallat kontrollansvar. Detta innebär att transportören är ansvarig om denne inte kan visa att alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadan har vidtagits eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.

För skador på grund av försening vid transport av passagerare är transportörens ansvar begränsat till 4 150 SDR för varje passagerare enligt artikel 22 första stycket.

Vid transport av bagage respektive gods är transportörens ansvar för försening begränsat till samma belopp som när det gäller skada på eller förlust av bagaget respektive godset. Passageraren respektive avsändaren av godset kan också på samma sätt göra en särskild förklaring om värdet av att få bagaget eller godset levererat till destinationsorten och därigenom få rätt till högre ersättning (se ovan).

Förskott på ersättningen vid olyckor

I artikel 28 finns en bestämmelse om förskottsbetalning vid olyckor som medfört att passagerare dödats eller skadats. Bestämmelsen innebär att transportören skall betala förskott till en ersättningsberättig person för att täcka hans eller hennes omedelbara ekonomiska behov, dock under förutsättning att en sådan skyldighet följer av transportörens nationella rätt. Att förskott betalas innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar. Förskott får dessutom frånräknas de eventuella ersättningsbelopp som transportören senare betalar.

Domsrätt i passagerarens hemstat

Artikel 33 i konventionen reglerar var talan om ersättning får väckas. Det första stycket i artikeln innehåller fyra alternativa fora där talan kan väckas. Den som väcker talan får välja att göra det antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger, där det kontor ligger genom vilket transportavtalet slöts eller vid domstolen på destinationsorten.

Det andra stycket i artikeln innehåller en bestämmelse som inte har någon direkt motsvarighet i Warszawasystemet. Den innebär att talan om ersättning, när en passagerare dödats eller skadats, under vissa närmare angivna förutsättningar får väckas i den stat där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande vid bedömningen av var han eller hon hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad.

Det kan noteras att bestämmelsen i andra stycket inte pekar ut någon bestämd domstol där talan får väckas. Bestämmelsen anger bara i vilken stat talan i vissa fall får väckas. Den är alltså en regel om domsrätt och inte en forumregel.

Förlust av talerätt

I artikel 35 anges att rätten till ersättning är förlorad, om talan inte väcks inom två år från dagen när luftfartyget ankom eller skulle ha ankommit till destinationsorten eller från den dag då transporten avbröts.

Ansvarsförsäkring för transportörer

Regler om lufttransportörernas skyldighet att ha ansvarsförsäkring finns i artikel 50. Enligt bestämmelsen skall för det första varje fördragsslutande part se till att dess transportörer tecknar tillräcklig försäkring för att täcka deras skadeståndsansvar enligt konventionen. För det andra har varje stat

rätt att begära av en utländsk transportör som vill flyga till, från eller inom staten, att transportören visar att denne har en tillräcklig försäkring. Den stat som transportören vill trafikera får göra sin egen bedömning av vad som är en tillräcklig försäkring i förhållande till konventionens ansvarsbestämmelser. Inget hindrar alltså att staten kräver en högre försäkringsnivå än vad som krävs i transportörens hemstat.

Tillträde och ikraftträdande

Bestämmelser om tillträde till konventionen och om ikraftträdande av den finns i artikel 53.

En nyhet i konventionen i förhållande till Warszawasystemet är att konventionen kan tillträdas av regionala organisationer för ekonomisk integration. Ett exempel på en sådan organisation är Europeiska gemenskapen. Detta innebär att inte bara EG:s medlemsstater utan även gemenskapen i sig kan ratificera konventionen.

Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos ICAO. Mellan de stater som ratificerat konventionen träder den i kraft den sextionde dagen efter dagen för deponering av det trettionde ratifikationsinstrumentet och för stater som tillträder därefter, sextio dagar efter deponeringen av ratifikationsinstrumentet.

5.3 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av förordning (EG) nr 2027/97

I avsnitt 4.6 har rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor beskrivits. Där har också angetts att förordningen ändrats genom förordning (EG) nr 889/2002. Ändringarna har gjorts för att anpassa förordningen till Montrealkonventionen. Den nya lydelsen trädde i kraft samma dag som den offentliggjordes i EG:s officiella tidning, dvs. den 30 maj 2002. Den skall emellertid inte tillämpas förrän den dag då Montrealkonventionen träder i kraft för gemenskapen. Om inte annat anges, avses fortsättningsvis i denna lagrådsremiss med beteckningen ”förordning (EG) nr 2027/97” förordningen i dess nya lydelse. Den är bifogad lagrådsremissen som *bilaga 8*.

Genom ändringsförordningen har slutledet i ursprungsförordningens titel ändrats till ”om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid transport av passagerare och deras bagage”.

Artikel 1 i förordningen är en portalbestämmelse som beskriver vad förordningen innehåller. Där sägs att de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage genomförs genom förordningen. Vidare anges att det i förordningen fastställs vissa tilläggsbestämmelser. Det anges också att konventionsbestämmelsernas tillämpningsområde utvidgas till att omfatta inrikestransporter i medlemsstaterna.

Det bör observeras att förordningen gör konventionsbestämmelserna tillämpliga på ett EG-lufttrafikföretags transporter oberoende av om transporten omfattas av konventionens allmänna tillämpningsområde.

Lufttransporten behöver alltså inte vara en internationell lufttransport i konventionens mening. Det sägs uttryckligen i förordningen att bestämmelsernas tillämpningsområde utvidgas till att även omfatta lufttransporter inom en enskild medlemsstat. Genom förordningen blir alltså konventionsbestämmelserna tillämpliga även på en ren inrikestransport, förutsatt att transporten utförs av ett EG-lufttrafikföretag. Bestämmelserna får därmed ett vidare tillämpningsområde än de ursprungligen har enligt konventionen. Det kan å andra sidan noteras särskilt att de bestämmelser i konventionen som reglerar godstransporter eller andra bestämmelser som inte rör skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage inte alls omfattas av förordningen.

Artikel 2 innehåller ett antal definitioner. Där framgår bland annat att med termen EG-lufttrafikföretag avses ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

Införandet av Montrealkonventionens regler om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage sker i artikel 3 första stycket. Där föreskrivs att EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för sådana skador regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant ansvar.

Andra stycket i artikel 3 innehåller en bestämmelse om ansvarsförsäkring för EG-lufttrafikföretag. Bestämmelsen anknyter till en annan bestämmelse om ansvarsförsäkring som finns i den nyss nämnda förordning (EEG) nr 2407/92, vilken stadgar att lufttrafikföretag skall vara försäkrade till täckande av ersättningsansvaret vid olyckor. Bestämmelsen i artikel 3 innebär, när det gäller skadeståndsansvaret gentemot passagerare, att EG-lufttrafikföretag skall vara försäkrade 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 de nya reglerna.

Artikel 3a innehåller en bestämmelse som anknyter till artikel 22 andra stycket i Montrealkonventionen (se avsnitt 5.2). I förordningsartikeln föreskrivs att den extra ersättning som i enlighet med konventionsbestämmelsen kan utkrävas av ett EG-lufttrafikföretag när en passagerare gjort en särskild förklaring om intresset av att hans eller hennes bagage avlämnas på destinationsorten skall grundas på en tariff. Tariffen, som skall tillhandahållas passageraren på begäran, skall hänföra sig till EG-lufttrafikföretagets extrakostnader på närmare angivet sätt.

Montrealkonventionens bestämmelse om förskott vid olyckor (se avsnitt 5.2) kompletteras genom artikel 5 i förordningen. Enligt förordningsartikeln skall ett EG-lufttrafikföretag utan dröjsmål, och under alla förhållanden inte senare än 15 dagar efter att den skadeståndsberättigade personens identitet har fastställts, betala förskott på ersättningen när det behövs för att tillgodose hans eller hennes omedelbara ekonomiska behov. Om passageraren omkommer, skall förskottet till de ersättningsberättigade vara minst 16 000 SDR. En förskottsbetalning innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar och beloppet skall avräknas från eventuell slutlig ersättning. Förskottet skall återbetalas om passageraren varit medvällande eller om den som fick betalningen inte var ersättningsberättigad.

Artikel 6 i förordningen innehåller bestämmelser som ålägger lufttrafikföretag en skyldighet att informera om tillämpliga bestämmelser rörande skadeståndsansvaret. Enligt första stycket i artikeln skall alla lufttrafikföretag, när de säljer biljetter i gemenskapen, se till att ett en sammanfattning av de viktigaste bestämmelserna som reglerar deras skadeståndsansvar görs tillgänglig för passagerarna på samtliga försäljningsställen, även vid telefonförsäljning och försäljning via Internet. För att uppfylla detta informationskrav skall EG-lufttrafikföretag använda ett särskilt informationsmeddelande som finns i en bilaga till förordningen. Övriga lufttransportörer förväntas utforma liknande meddelanden.

I andra stycket i artikel 6 stadgas att viss information skall ges i samband med varje resa som köps eller tillhandahålls inom gemenskapen. Det är här fråga om en mera kortfattad information än den som skall ges enligt första stycket. I informationen skall anges de tillämpliga beloppsgränserna för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar. Dessutom skall lufttrafikföretaget upplysa passagerare om att bagage med ett värde som överstiger den aktuella beloppsgränsen bör anmälas till företaget vid incheckningen eller helförsäkras av passageraren före resan.

I tredje stycket i artikel 6 föreskrivs att ett flygbolag som frivilligt tillämpar högre begränsningsbelopp för sitt skadeståndsansvar skall ange dessa belopp i stället för de som framgår av det till förordningen bifogade informationsmeddelandet. Vidare anges att andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag enbart skall ge information enligt förordningens bestämmelser vid flygningar till, från eller inom EG.

6 Ersättning vid flygolyckor – reformbehovet

6.1 Inledning

Den viktigaste frågan som behandlas i denna lagrådsremiss är vilken ersättning flygpassagerare skall ha rätt till vid olyckor. I avsnitt 4 har det nuvarande systemet beskrivits. Frågan är om det finns ett behov av att reformera detta system. I följande avsnitt behandlas frågan om flygpassagerarnas ersättningsrättsliga skydd behöver förstärkas.

6.2 Reformbehovet

Regeringens bedömning: Flygpassagerares ersättningsrättsliga skydd bör förbättras.

Detta bör ske genom

- att passagerarna får rimliga möjligheter att få ersättning vid en olycka,
- att passagerarna på ett enkelt och snabbt sätt får den ersättning de har rätt till samt
- att ersättningen till passagerarna garanteras genom försäkring.

Promemorians bedömning överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Lufttransporter har stor betydelse i det moderna samhället. Trots den moderna kommunikationsteknologin tycks behovet av att resa öka. Det torde snarare vara så att de ökade kontakter som den nya teknologin möjliggör ger allt större behov av faktiska kontakter. På korta eller medellånga sträckor kan resande ske med andra färdmedel, men på längre sträckor finns i princip inte något rimligt alternativ till flyget.

Luftfartyg är mycket säkra transportmedel, men samtidigt innefattar lufttransporter vissa specifika risker. I jämförelse med andra transportslag har flygpassagerarna en särskilt utsatt situation i den meningen att de i händelse av en olycka inte kan göra mycket för att skydda sig själva. De är för sin säkerhet i särskilt hög grad beroende av de åtgärder som transportörerna vidtar.

Redan detta förhållande talar för att flygpassagerarna bör ha ett gott ersättningsrättsligt skydd. En förbättring av skyddet kan också ses som ett led i de allmänna strävandena att förbättra konsumenternas rättigheter. En passagerare har ju i allmänhet ställning som konsument i förhållande till transportören. Dessutom kan ett gott ersättningsrättsligt skydd enklare och billigare tillskapas genom lagstiftning för hela gruppen passagerare än om varje passagerare själv skall skaffa sig eget skydd genom exempelvis försäkring. Till detta kommer att förmånliga ersättningsregler för passagerarna ger tydliga incitament för transportörerna att förebygga risker. Det finns således starka skäl för att flygpassagerarna skall ges ett gott ersättningsrättsligt skydd.

Det går inte att förneka att ett förbättrat ersättningsrättsligt skydd för passagerarna innebär en ekonomisk belastning för luftfartsnäringen. För att luftfarten skall kunna fortsätta att utvecklas och bidra till samhällsutvecklingen krävs emellertid att passagerarna har förtroende för den. Om deras förtroende för luftfarten minskar, kommer resandet att minska. Inte minst utvecklingen sedan händelsen den 11 september 2001 har visat detta. Vid sidan av faktiska åtgärder för att öka flygsäkerheten, är ett gott ersättningsrättsligt skydd av betydelse för passagerarnas förtroende för luftfartssektorn. Ett gott ersättningsrättsligt skydd är alltså inte bara till fördel för resenärerna. Det ligger också i luftfartsnäringens intresse.

Det nu anförda leder till slutsatsen att flygpassagerarna bör ha ett gott ersättningsrättsligt skydd. Ett sådant skydd kan huvudsakligen sägas bestå av tre element.

En viktig punkt är att passagerare i händelse av skada bör ha rimliga möjligheter att få rätt till ersättning. Det vanligaste sättet att åstadkomma detta är att ålägga den ansvarige ett skärpt skadeståndsansvar, exempelvis presumtionsansvar, kontrollansvar eller strikt ansvar. Presumerat ansvar innebär att en person anses ansvarig om han eller hon inte kan visa att han eller hon inte vållat skadan. Kontrollansvar anses föreligga när den ansvarige inte kan visa att alla rimliga åtgärder för att undvika skadan vidtagits. Vid strikt ansvar kan den ansvarige enbart undgå ansvar på vissa särskilt definierade grunder, som den skadelidandes medvållande eller force majeure.

Vidare bör en passagerare ha goda möjligheter att snabbt komma i åtnjutande av den ersättning han eller hon har rätt till. Denna fråga kan exempelvis lösas genom att den skadelidande ges rätt till förskott på ersättningen. Skälen för att införa en förskottsskyldighet kan vara två. För det första får den skadelidande hjälp att överbrygga de ekonomiska problem som kan uppkomma just efter en skada. För det andra kommer skaderegleringen igång snabbt. Ett annat sätt att underlätta för den skadelidande att få ersättning är att ge denne rätt att väcka talan vid sin hemdomstol.

Det tredje elementet är att passagerarnas rätt till ersättning garanteras, exempelvis genom en försäkringsplikt för transportörerna. Detta kan vara av stor betydelse om det samlade ersättningarna efter en olycka är större än vad transportörens ekonomiska läge klarar.

De nuvarande reglerna om ersättning vid flygolyckor har beskrivits i avsnitt 4. Dessa regler har vissa drag som är otillfredsställande ur flygpassagerarnas synvinkel. Transportörernas ansvar vid passagerartransporter är enligt 9 kap. 22 § luftfartslagen begränsat till 100 000 SDR för varje skadad eller dödad passagerare. Denna gräns får enligt 9 kap. 24 § samma lag inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas. Vidare finns det inget lagstadgat krav på att alla transportörer skall ha försäkring som täcker deras ansvar. Regleringen saknar också särskilda mekanismer för att se till att skadelidande snabbt och enkelt får ersättning.

Mot bakgrund av bristerna i de nuvarande reglerna föreligger ett behov av att förstärka flygpassagerarnas ersättningsrättsliga skydd. Det finns alltså skäl för att reformera reglerna om ersättning vid flygolyckor.

7 Tillträde till Montrealkonventionen

7.1 Inledning

I avsnitt 6.2 har konstaterats att det finns behov av att förbättra det ersättningsrättsliga skyddet för flygpassagerarna.

År 1999 antogs en ny internationell konvention, Montrealkonventionen, som bland annat reglerar dessa frågor. Det som bör bedömas här är om en svensk anslutning till konventionen bidrar till att tillgodose det reformbehov som finns.

I det följande behandlas därför frågan om Sverige bör tillträda Montrealkonventionen (7.2). Härefter behandlas frågan om undantag från konventionens tillämpningsområde (7.3) och frågan om uppsägning av Warszawasystemet (7.4).

7.2 Tillträde till Montrealkonventionen

Regeringens förslag: Sverige skall tillträda Montrealkonventionen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De som har yttrat sig över förslaget har tillstyrkt det.

Skälen för regeringens förslag: Warszawakonventionen, som antogs år 1929, kom till vid en tidpunkt då lufttransporter var förenade med stora risker och då det ansågs rimligt att passageraren skulle bära en del av riskerna. Därför begränsades transportörernas skadeståndansvar kraftigt.

Med tiden har emellertid lufttransporter blivit allt säkrare och Warszawakonventionen mycket omodern. Ett flertal försök har gjorts för att modernisera konventionen, men inget av försöken kan sägas ha lyckats särskilt bra. Ett antal stater är fortfarande enbart parter till den ursprungliga konventionen.

Det var mot den bakgrunden som ett arbete inleddes under 1990-talet i syfte att ersätta Warszawasystemet med en ny konvention. Arbetet, som bedrevs med starkt stöd från de flesta stater i världssamfundet, resulterade i att Montrealkonventionen kunde antas den 28 maj 1999.

Sverige skrev under Montrealkonventionen den 28 augusti 1999. Den 5 april 2001 beslöt transportministrarnas råd att gemenskapen skall tillträda konventionen. Samtidigt antogs rådsslutsatser om medlemsstaternas ratifikation. Enligt slutsatserna bör medlemsstaterna gemensamt överlämna sina ratifikationsinstrument till FN:s luftfartsorganisation, ICAO, senast den 31 december 2002. Avsikten är att även gemenskapens ratifikationsinstrument skall överlämnas vid detta tillfälle.

Den 1 oktober 2002 hade 22 stater ratificerat konventionen, däribland Japan, som är en betydelsefull luftfartsnation. Enligt vad regeringen erfarit kommer även USA med stor sannolikhet att tillträda konventionen. Om så sker kommer Montrealkonvention, när även gemenskapens medlemsstater ratificerat den, att omfatta mer än 80 procent av all internationell luftfart. Det är därför mycket troligt att den kommer att kunna ersätta Warszawasystemet och att en ny global ordning därmed skapas.

Montrealkonventionen är i de flesta avseenden tillfredsställande ur svensk synvinkel. Det är första gången som obegränsat ansvar införs i en internationell överenskommelse om transportörers skadeståndansvar, ett ansvar som dessutom skall vara täckt av försäkring. Sammanfattningsvis kan sägas att Montrealkonventionen innebär en avsevärd förbättring av flygpassagerarnas ersättningsrättsliga skydd.

Konventionen innebär bland annat att passagerarnas möjligheter att göra sin rätt gällande förbättras. Förbättringen består bland annat i ett till beloppet obegränsat ansvar vid personskador med ett strikt ansvar upp till ca 1,2 miljoner kr och ett presumerat ansvar över denna gräns. Vidare innebär konventionen att passagerarnas möjligheter att snabbt och enkelt få ersättning förbättras. Som exempel kan nämnas att konventionen öppnar för möjligheten att införa en skyldighet för transportörer att betala förskott vid flygolyckor. Dessutom får passagerare eller efterlevande i vissa fall möjlighet att föra talan om ersättning på passagerarens hemort. Utöver detta innebär konventionen att en försäkringsskyldighet för transportörerna införs. Konventionen innehåller således regler som syftar till att skapa garantier för att passagerare och deras anhöriga får ut den ersättning de har rätt till.

Mot bakgrund av vad som nu anförts får en ratifikation av Montrealkonventionen och ett införlivande av dess regler med svensk rätt anses vara en adekvat åtgärd i förhållande till det reformbehov som finns i fråga om det ersättningsrättsliga skyddet för flygpassagerare. Även vad som i övrigt sagts om konventionen talar för en svensk ratifikation.

Som konstaterats i promemorian Ds 2002:2 innehåller emellertid konventionen ett antal bestämmelser som är mindre väl förenliga med svensk rättstradition. För det första har personskadebegreppet en inte helt lyckad utformning, eftersom konventionens uttryckssätt ”kroppsskada” kan ge intrycket att psykiska skador inte är ersättningsgilla. För det andra kan jämkning vid personskada ske redan då den skadelidande genom vårdslöshet varit medvållande till skadan och inte som i svensk rätt enbart vid grov vårdslöshet eller uppsåt på den skadelidandes sida. För det tredje är transportörens ansvar för handbagage begränsat trots att denne bara ansvarar vid vållande. Slutligen har transportören vid godstransport rätt att begränsa sitt ansvar även när denne har vållat en skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. För en närmare beskrivning av de nu nämnda bestämmelserna i konventionen hänvisas till promemorian.

Regeringen delar emellertid den uppfattning som uttrycks i promemorian och som samtliga remissinstanser som uttalat sig i frågan har ställt sig bakom, nämligen att Sverige bör tillträda konventionen. Det förhållandet att konventionen inte i alla avseenden är helt tillfredsställande ur svenskt perspektiv utgör inte tillräckliga skäl mot detta ställningstagande. Montrealkonventionen är generellt sett en stor framgång och den balanserar i allmänhet väl lufttrafikföretagens och transportkundernas intressen. Den innebär i förhållande till Warszawa-systemet en avsevärd förbättring av passagerarnas ersättningsrättsliga skydd.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen att Sverige skall tillträda Montrealkonventionen.

7.3 Förbehåll för transporter för statsändamål och militära transporter

Regeringens förslag: Sverige skall inte utnyttja möjligheten att undanta transporter för statsändamål och militära transporter från Montrealkonventionens tillämpningsområde med stöd av artikel 57 i konventionen.

Om andra stater har gjort förbehåll enligt artikel 57 i konventionen, skall luftfartslagens regler inte tillämpas på transporter som omfattas av förbehållet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som yttrat sig över förslaget har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 57 i Montrealkonventionen innehåller en bestämmelse om att konventionsstaterna genom en särskild förklaring får undanta vissa transporter för statsändamål eller för militära ändamål från konventionens tillämpningsområde.

Motsvarande möjligheter till undantag finns i Warszawasystemet. Sverige har tidigare inte funnit anledning att undanta dessa typer av lufttransporter. Det saknas anledning att nu göra en annan bedömning. Mot denna bakgrund skall någon reservation i detta avseende inte göras från svensk sida.

Den omständigheten att Sverige inte för egen del gör något undantag innebär dock inte att frågan saknar betydelse för utformningen av den svenska lagen. I den nuvarande lydelsen av 9 kap. 41 § luftfartslagen förklaras att bestämmelserna i kapitlet inte skall tillämpas på transporter som omfattas av en förklaring gjord av en främmande stat enligt aktuella bestämmelser i Warszawasystemet. Det saknas anledning att i förhållande till Montrealkonventionen göra på något annat sätt. Sverige bör respektera de reservationer som andra stater gjort. Den nya lydelsen av 9 kap. luftfartslagen föreslås därför innehålla en regel med den innebörden. Regeln återfinns i 9 kap. 11 § i förslaget till ändring i luftfartslagen.

7.4 Uppsägning av Warszawasystemet

Regeringens förslag: Sverige skall säga upp Montrealprotokoll nr 3. De övriga delarna av Warszawasystemet skall tills vidare inte sägas upp.

Om det fattas ett beslut i ICAO att parterna till Montrealkonventionen till en viss tidpunkt skall säga upp Warszawasystemet helt eller delvis, skall Sverige följa beslutet. Vidare skall Sverige säga upp ett instrument i Warszawasystemet om samtliga parter till instrumentet blivit parter till Montrealkonventionen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig om förslaget har med undantag av *Stockholms universitet* tillstyrkt förslaget eller inte haft någon erinran mot det. *Stockholms universitet* anser att Sverige i samband med ratifikationen av Montrealkonventionen skall säga upp hela Warszawasystemet. *Luftfartsverket* har anfört att det är angeläget att Sverige arbetar aktivt på den internationella arenan för att Warszawasystemet skall avvecklas.

Skälen för regeringens förslag: I och med att Sverige tillträtt Montrealkonventionen kan det finnas anledning att överväga om det därmed finns skäl att säga upp Warszawakonventionen eller någon av de andra instrumenten i Warszawasystemet.

Montrealprotokoll nr 3 har ännu inte trätt i kraft. Om protokollet träder i kraft, skulle Sverige bli tvunget att sätta i kraft de bestämmelser som införlivar protokollet i luftfartslagen. Dessa bestämmelser skulle emellertid enbart kunna vara i kraft till dess att de nu föreslagna ändringarna i luftfartslagen träder i kraft. Det är mot den bakgrunden praktiskt motiverat att redan i samband med tillträdet till Montrealkonventionen säga upp Montrealprotokoll nr 3.

Regeringen har förståelse för *Stockholms universitet*s inställning att Sverige nu bör säga upp även övriga delar av Warszawasystemet. Det skulle om inte annat innebära en betydande förenkling av det svenska regelsystemet. Då frågan övervägts i tidigare sammanhang har emellertid

en utgångspunkt för bedömningen varit att Sverige bör undvika att det i förhållande till andra stater råder konventionslöst tillstånd (se prop. 1985/86:119). Det saknas anledning att nu anta något annat synsätt.

Det bör i sammanhanget också beaktas att frågan om avveckling av Warszawasystemet var föremål för en ganska omfattande diskussion vid diplomatkonferensen i Montreal då den nya konventionen antogs. I det förslag till konvention som förelåg vid konferensen fanns en bestämmelse som innebar att parterna till Montrealkonventionen skulle vara skyldiga att avträda från Warszawasystemet när de uppgick till ett visst antal och representerade en viss andel av den internationella luftfarten. Bestämmelsen kom dock inte att inflyta i den slutliga texten. Skälet var att det ansågs bättre att istället sammankalla ett möte i frågan när Montrealkonventionen väl trätt i kraft. Vid ett sådant möte skulle en tidpunkt för gemensam uppsägning av Warszawasystemet kunna bestämmas. Tidpunkten skulle i så fall bestämmas så att de stater som då ännu inte tillträtt Montrealkonventionen skulle få tillräcklig tid på sig att ratificera den.

Det är önskvärt att planen om en samordnad uppsägning av Warszawasystemet följs. Det vore därför olämpligt om Sverige nu gick en egen väg och utan samordning med övriga stater sade upp Warszawasystemets övriga delar. Sverige bör i stället, såsom Luftfartsverket anført, aktivt verka för att en tidpunkt för gemensam uppsägning av Warszawasystemet bestäms inom ramen för ICAO. Om en gemensam uppsägning skulle visa sig omöjlig att uppnå eller om en sådan uppsägning skulle dra ut väsentligt i tiden, kan det dock finnas anledning för regeringen att återkomma i frågan om en ensidig svensk uppsägning.

Oavsett detta ställningstagande kan det finnas skäl för Sverige att säga upp delar av Warszawasystemet tidigare än vad som skulle följa av en i ICAO bestämd tidpunkt för gemensam uppsägning. Det kan nämligen inträffa att samtliga parter till ett visst instrument i Warszawasystemet blir parter till Montrealkonventionen. Om detta inträffar, har det aktuella instrumentet spelat ut sin roll och det saknas anledning för Sverige att i ett sådant läge kvarstå som part till det. I sådant fall skall Sverige säga upp det ifrågakvarande instrumentet.

8 Införlivande av Montrealkonventionen

8.1 I vilken omfattning skall Montrealkonventionen införlivas med svensk rätt?

8.1.1 Inledning

I avsnitt 7.2 har föreslagits att Sverige skall tillträda Montrealkonventionen. En internationell överenskommelse blir emellertid inte omedelbart gällande som svensk lag genom en ratifikation utan måste på något sätt införlivas med svensk rätt. Frågan är till en början i vilken omfattning konventionen – med hänsyn till förordning

(EEG) nr 2407/92 och förordning (EG) nr 2027/97 – kan införlivas med svensk rätt.

8.1.2 Överväganden

Regeringens förslag: Montrealkonventionens bestämmelser om skadeståndsansvar och försäkring för passagerare och deras bagage har införlivats i gemenskapsrätten. Bestämmelserna i gemenskapsrätten gäller dock bara för EG-lufttrafikföretag.

För EG-lufttrafikföretag skall Montrealkonventionen införlivas med svensk rätt i den utsträckning den inte införlivats i gemenskapsrätten. I förhållande till övriga transportörer skall den införlivas i sin helhet.

En särskild lagregel skall införas som påminner om att svensk lag inte är tillämplig i den utsträckning en fråga regleras av de EG-rättsliga bestämmelserna.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: De bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage har införlivats med gemenskapsrätten genom förordning (EG) nr 2027/97. Den bestämmelse i konventionen som ålägger transportörer att ha ansvarsförsäkring är för EG-lufttrafikföretag dessutom i viss mån tillgodosedd genom rådets förordning (EEG) nr 2407/92.

Genom förordning (EG) nr 2027/97 blir vissa av konventionens bestämmelser alltså tillämpliga på lufttransporter som utförs av lufttrafikföretag med giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat. Det kan noteras att förordningen gör konventionsbestämmelserna tillämpliga på ett EG-lufttrafikföretags transporter oberoende av om transporten omfattas av konventionens allmänna tillämpningsområde. Lufttransporten behöver alltså inte vara en internationell lufttransport i konventionens mening. Genom förordningen blir konventionsbestämmelserna också tillämpliga på rena inrikestransporter som utförs av EG-lufttrafikföretag. Bestämmelserna får därmed ett vidare tillämpningsområde än vad de har enligt konventionen. Det bör å andra sidan observeras att de bestämmelser i konventionen som reglerar annat än skadeståndsansvaret för passagerare och deras bagage inte alls omfattas av förordningen. Hit hör exempelvis bestämmelserna om transportdokument, godstransporter och kombinerade transporter.

Förordningen (EG) nr 2027/97, liksom förordningen (EEG) nr 2407/92, är direkt tillämplig som lag i Sverige. I den utsträckning en fråga regleras i en EG-förordning behöver alltså inte införlivande ske i svensk rätt. Men det är emellertid inte bara så att införlivande är obehövligt. Av EG-domstolens praxis följer också att en fråga som reglerats i en gemenskapsförordning inte får regleras i nationell rätt. I fråga om EG-lufttrafikföretag innebär detta att Montrealkonventionens regler enbart skall införlivas med svensk rätt i de avseenden som inte omfattas av förordningarna.

För att säkerställa att luftfartslagen inte tillämpas i de fall då någon av förordningarna skall tillämpas, bör det införas en särskild bestämmelse som erinrar om att det område som omfattas av förordningarna är undantaget från lagens tillämpningsområde. Bestämmelsen återfinns i 9 kap. 1 § i förslaget till ändring i luftfartslagen.

Tillämpningsområdet för de ovannämnda förordningarna är alltså formulerat på ett helt annat sätt än i Montrealkonventionen. Medan konventionen är tillämplig på internationella transporter mellan konventionsstater, har förordningarna införlivat Montrealkonventionens regler i gemenskapsrätten såvitt avser transporter som utförs av EG-lufttrafikföretag. Om man analyserar konventionens tillämpningsområde mot bakgrund av gemenskapsrättens systematik, kan man konstatera att konventionen är tillämplig för i princip tre andra kategorier av transportörer.

Den första kategori som konventionen, men inte någon av förordningarna, är tillämplig på är transporter som utförs av ett lufttrafikföretag från en annan stat än en medlemsstat.

För det andra kan konventionen bli tillämplig på transporter som utförs av en stat eller ett annat offentligt organ, dock under förutsättning att transporten utförs mot ersättning. Detta följer av artikel 2 första stycket jämförd med artikel 1 i konventionen. Offentliga organ innefattar svenska kommuner och landsting. Dessa organ får emellertid enligt kommunallagen (1991:900) i princip inte ägna sig åt kommersiella lufttransporter. Lufttransporter mot ersättning i Montrealkonventionens mening innebär emellertid inte nödvändigtvis att verksamheten bedrivs i vinstsyfte. Det torde därför inte utan vidare kunna slås fast att en verksamhet med lufttransporter mot ersättning skulle strida mot kommunallagen. Montrealkonventionen kan mot den bakgrunden komma att bli tillämplig för det fall en kommun eller ett landsting ägnar sig åt lufttransporter mot ersättning.

Den tredje kategorin transportörer är sådana företag eller privatpersoner som är ansvariga transportörer enligt Montrealkonventionen utan att vara lufttrafikföretag. Montrealkonvention saknar, liksom Warszawasystemet, en definition av begreppet ”transportör”. Genom tillkomsten av Guadalajarakonventionen år 1961 blev det såvitt avser Warszawasystemet emellertid klart att den som i eget namn (”as a principal”) sluter ett avtal om lufttransport kan anses vara ansvarig transportör, oavsett om en annan transportör faktiskt utför själva lufttransporten. Montrealkonventionen innefattar ingen förändring av transportörbegreppet härvidlag. Detta innebär att exempelvis researrangörer och speditörer kan komma att omfattas av konventionens regler, beroende på hur de själva utformar sina avtal med transportkunderna. Ofta är researrangörer och speditörer enbart förmedlare av lufttransporter, men väljer de att inta rollen som transportör genom att i eget namn avtala om lufttransporten, omfattas de i princip av samma ansvarsregler som gäller för lufttrafikföretagen (se artikel 40 i Montrealkonventionen).

För att Sverige skall uppfylla den förpliktelse ratifikationen av Montrealkonventionen innebär måste Montrealkonventionen i dess helhet införlivas med svensk rätt för dessa tre kategorier av transportörer.

8.2 Metod för införlivande

8.2.1 Inledning

Av tradition används två olika metoder för att införliva internationella överenskommelser med svensk rätt: transformering och inkorporering. Transformering innebär att en överenskommelses bestämmelser omvandlas till svensk lag medan inkorporering innebär att överenskommelsen i sig görs direkt tillämplig genom en särskild lagbestämmelse. I det följande avsnittet behandlas frågan om på vilket sätt Montrealkonventionen bör införlivas med svensk rätt.

8.2.2 Överväganden

Regeringens förslag: Montrealkonventionen skall införlivas med svensk rätt genom inkorporering.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som yttrat sig över förslaget, bland andra Konsumentverket, har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Warszawasystemet har hittills införlivats i svensk rätt genom att de olika instrumenten transformerats till svensk lag. Detta har skett, först avseende ursprungskonventionen i lagen om befordran med luftfartyg, och senare avseende Haag- och Montrealprotokollen i luftfartslagen.

Transformering har också sedan länge varit den vanligast förekommande metoden för införlivande av internationella överenskommelser med svensk rätt. Fördelen med att transformera anses vara att bestämmelserna i en överenskommelse kan överföras till normalt svenskt författningsspråk, vilket kan göra det lättare för enskilda och myndigheter att tillämpa bestämmelserna. Å andra sidan finns det en risk för att författningstexten inte troget återger överenskommelsens innebörd. Många formuleringar i internationella överenskommelser är resultatet av kompromisser mellan olika ståndpunkter, kompromisser vilka inte så lätt låter sig tolkas. En internationell överenskommelse som transformeras blir föremål för tolkning i ett extra led i och med att överföringen av konventionen till svenskt författningsspråk oundvikligen innefattar en tolkning av konventionen. När domstol eller myndighet i sin tur tolkar denna tolkning finns det en beaktansvärd risk för att tillämpningen i onödigt hög grad avviker från vad de fördragsslutande parterna avsett.

Fördelarna med inkorporering är i princip spegelbilden av nackdelarna med transformering. Genom inkorporering framgår det exempelvis tydligare att regleringen baseras på en internationell överenskommelse och man kan förutse att större hänsyn kommer att tas till praxis i andra fördragsslutande stater. Tolkningen på det nationella planet kan också förväntas bli mer trogen överenskommelsens ursprungstext. Å andra sidan förekommer internationella överenskommelser liknande Montrealkonventionen mer sällan på svenska. I detta fall har konventionen avfattats på de sex FN-språken. Om inkorporering väljs,

får detta till följd att den svenska lagstiftningen på området inte kommer att vara avfattad på svenska. Till detta kommer att internationella överenskommelser ofta är avfattade på ett sätt som inte överensstämmer med gängse svensk författningstradition. Detta är något som kan göra dem mindre lättillgängliga för de enskilda tillämparna.

För att Montrealkonventionen bör transformeras till svensk rätt talar för det första att införandet då sker på samma sätt som det skedde avseende Warszawasystemet. Till detta kommer att Montrealkonventionen bland annat reglerar frågor om ersättning till passagerare och att det därför finns ett intresse av att även allmänheten skall kunna tillgodogöra sig lagtexten.

För att inkorporering trots detta bör väljas talar bland annat att de lagar varigenom olika delar av Warszawasystemet hittills har införts i svensk rätt i huvudsak kan jämföras med översättningar. Eftersom dessa, liksom Montrealkonventionen, innehåller materiella bestämmelser om enskildas rättigheter är utrymmet att skriva om dem och göra dem mer lättbegripliga begränsat.

Vid bedömningen av vilken metod för införande som bör väljas i det här fallet bör man också väga in att Montrealkonventionen i viss utsträckning gjorts direkt tillämplig i Sverige genom gemenskapsrätten. I Ds 2002:2 har de specifika problem detta ger upphov till beskrivits närmare. Sammanfattningsvis har problemen sin grund i att en viss fråga som regleras av en EG-förordning inte samtidigt får regleras i svensk lag. Ett av skälen för detta är att enskilda personer och de som skall tillämpa reglerna annars kan bli vilseledda om att en viss fråga är reglerad i EG-rätten.

Risken för förbiseenden om att Montrealkonventionen delvis införts genom ändringar i EG-rätten bör bli mindre om den inkorporeras i svensk rätt än om den transformeras. Skälet är att samtliga konventionsbestämmelser skulle framgå direkt av lagtexten vid transformering, vilket skulle innebära att sambandet med den bestämmelse som påminner om gemenskapsrätten och dess företrädare framför svensk rätt blir svagare. (Ovan har regeringen föreslagit att en särskild bestämmelse med detta innehåll skall införas.) Nuvarande 9 kap. luftfartslagen innehåller 40 paragrafer. Om Montrealkonventionen transformerades skulle kapitlet sannolikt innehålla ännu flera paragrafer. Detta innebär att en sådan upplysningsparagraf som regeringen föreslagit lätt skulle kunna förbises av den som enbart riktar sin uppmärksamhet mot en enstaka bestämmelse. Vid inkorporering kan den paragraf varigenom konventionen görs till gällande svensk rätt placeras i omedelbar anslutning till upplysningsparagrafen, vilket minimerar risken för ett sådant förbiseende.

Det förhållandet att Montrealkonventionen inkorporeras i gemenskapsrätten har också betydelse ur en annan synvinkel. Den praxis vid EG-domstolen som kan komma att utvecklas under konventionen kommer att grunda sig på domstolens tolkning av konventionens originaltexter. Inkorporeras konventionen i svensk rätt på motsvarande sätt som skett i gemenskapsrätten kommer svensk rättspraxis likaså att grunda sig på konventionens originaltexter. Detta gynnar en enhetlig tolkning och tillämpning av konventionens bestämmelser inom gemenskapen.

Det bör vidare beaktas att en inkorporering av Montrealkonventionen är en förutsättning för regeringens förslag i avsnitt 8.4. Regeringen föreslår där att de nya beloppsgränser som kan komma att bli gällande efter en inflationsjustering enligt artikel 24 i konventionen skall gälla som svensk lag. Förslaget är praktiskt motiverat och grundar sig på den möjlighet som 10 kap. 5 § tredje stycket regeringsformen (RF) ger att i vissa fall låta en framtida ändring i en internationell överenskommelse automatiskt bli gällande som svensk rätt utan något mellanliggande svenskt normgivningsbeslut. Det förhållandet att denna möjlighet som regeringsformen ger endast kan tillvaratas om den internationella överenskommelsen i fråga inkorporeras talar enligt regeringens uppfattning för att Montrealkonventionen bör införlivas genom inkorporering.

Det bör också vägas in att rådets beslut att gemenskapen skall tillträda konventionen innehåller en översättning av konventionen till de av gemenskapens officiella språk, på vilka den inte ursprungligen upprättats. Det finns alltså en svensk version av Montrealkonventionen, vilken, även om den inte har status som officiell språkversion, har antagits av Europeiska unionens råd och publicerats i den officiella tidningen.

När det gäller frågan om allmänhetens möjligheter att tillgodogöra sig innehållet i Montrealkonventionen, finns det dessutom anledning att beakta informationsbestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Förordningen innehåller ganska omfattande bestämmelser om information till passagerarna. Bland annat skall en informationsbroschyr som innehåller de centrala bestämmelserna avseende flygbolagens skadeståndsansvar hållas tillgänglig på samtliga platser där biljetter säljs, inbegripet försäljning över telefon eller via Internet. Dessutom skall kortfattad information om beloppsgränser m.m. ges till varje passagerare. Detta innebär att allmänhetens kännedom om de centrala bestämmelserna i Montrealkonventionen bör bli förhållandevis god oavsett vilken metod för införlivande som används.

Vid en samlad bedömning kan konstateras att det finns skäl som talar såväl för att inkorporering, som för att transformering skall väljas som metod för införlivande av Montrealkonventionens regler. Regeringen anser emellertid att skälen för att välja inkorporering i detta fall väger över. De nackdelar som generellt sett finns med denna metod gör sig mindre tydligt gällande i det här fallet, särskilt med hänsyn till informationsbestämmelsen i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Dessutom finns det särskilda skäl att välja denna metod mot bakgrund av att konventionen delvis inkorporeras i gemenskapsrätten. Därmed bör det i detta fall göras ett avsteg från vad som hittills varit huvudregeln vid införande av internationella överenskommelser på civilrättens område i svensk rätt. Regeringen föreslår därför att Montrealkonventionen införlivas med svensk rätt genom inkorporering.

8.3 Inkorporering av Montrealkonventionen

8.3.1 Inledning

I föregående avsnitt har föreslagits att Montrealkonventionen skall inkorporeras för EG-lufttrafikföretag i de delar som inte omfattas av förordning (EEG) nr 2407/92 eller av förordning (EG) nr 2027/97 samt för övriga transportörer i sin helhet.

Alla bestämmelser i Montrealkonventionen är emellertid inte av sådan karaktär att de bör förklaras gälla som svensk lag. I följande avsnitt behandlas frågan vilka bestämmelser i konventionen som skall inkorporeras.

8.3.2 Överväganden

Regeringens förslag: Artiklarna 1–22, artikel 23 första stycket första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51–52 i Montrealkonventionen skall gälla som svensk lag.

Samtliga de officiella språkversionerna av Montrealkonventionen, dvs. de engelska, franska, spanska, ryska, arabiska och kinesiska, gäller sida vid sida som svensk rätt.

Den engelska och den franska versionen samt en svenska översättning av konventionen skall tas in som en bilaga till luftfartslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Det kan till en början konstateras att det saknas skäl att göra konventionens slutbestämmelser i artiklarna 53–57 till svensk lag. Bestämmelserna handlar bland annat om förfarandet för undertecknande, ratifikation och uppsägning av konventionen.

Av de övriga bestämmelserna, dvs. artiklarna 1–52, bör samtliga förklaras gälla som svensk lag med undantag av bestämmelserna i artikel 23 första stycket sista meningen samt andra och tredje stycket, artikel 24, artikel 28 och artikel 50. De nu nämnda bestämmelserna är dels sådana som behöver införlivas genom särskilda bestämmelser i svensk rätt, dels sådana som styr vissa förfaranden under konventionen.

Artikel 23 i den nu angivna delen innehåller regler om omräkning av monetära enheter för stater som inte är medlemmar i Internationella valutafonden. Dessutom finns en bestämmelse om att konventionsstater skall lämna uppgift om vilken metod för omräkning de använder. Artikel 24 innehåller regler om ett särskilt förfarande som skall tillämpas av ICAO för en periodiskt återkommande översyn av ansvarsgränserna med hänsyn till inflationen. Artikel 28 ger de anslutna staterna möjlighet att i nationell rätt föreskriva att dess egna transportörer skall vara skyldiga att betala förskott på skadestånd. Artikel 50 innehåller regler om försäkringsplikt.

Det nu anförda innebär att det i lag bör föreskrivas att artiklarna 1–22, artikel 23 första stycket första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51–52 i Montrealkonventionen skall gälla som svensk lag. Bestämmelsen som inkorporerar konventionen återfinns i 9 kap. 2 § i förslaget till lag om ändring i luftfartslagen.

De artiklar som inte på detta sätt förklaras gälla som svensk lag kräver särskilda överväganden. Artikel 24 behandlas närmare i avsnitt 8.4. Artikel 28 innebär att skyldigheten för transportörer att betala förskott är beroende av om det följer av transportörens nationella rätt. En skyldighet att betala förskott gäller för EG-lufttrafikföretag enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97. I avsnitt 10.2 behandlas frågan om utvidgning av artikelns tillämpningsområde till andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag. Slutligen behandlas kravet på ansvarsförsäkring i avsnitt 8.6.

En ytterligare bestämmelse som föranleder särskilda överväganden är artikel 33 andra stycket, oavsett att den gjorts till svensk lag.

Bestämmelsen är en regel om domsrätt. I avsnitt 8.5 behandlas frågan om en särskild forumregel bör knytas till denna bestämmelse och hur en sådan regel i så fall bör utformas.

Att artikel 23 första stycket första, andra och tredje meningarna föreslås göras till svensk lag följer av att Sverige är medlem i Internationella valutafonden, IMF. Artikel 23 behandlar omräkning av konventionens beräkningsbelopp till nationell valuta, och den nu nämnda delen av bestämmelsen skall tillämpas av de konventionsstater som är medlemmar i IMF. Av tredje stycket andra meningen följer att en konventionsstat skall underrätta depositarien om vilken metod som används för sådan omräkning i samband med att ratifikationsinstrumentet deponeras. Sverige skall således vid denna tidpunkt avge en underrättelse med innehållet att regeln för IMF-medlemmar tillämpas.

Montrealkonventionen är som tidigare anförts upprättad i sex olika språkversioner. Samtliga språkversioner har lika värde, och skulle det råda tveksamhet om tolkningen av konventionen kan ingen språkversion ges företräde framför någon annan. Därför bör alla sex språkversionerna gälla sida vid sida som svensk lag.

När en konvention inkorporeras brukar den biläggas den lag varigenom inkorporeringen sker för att den skall finnas tillgänglig på ett enkelt sätt. Det saknas skäl att göra på annat sätt med Montrealkonventionen. Det får dock anses praktiskt obehövt att bilägga konventionen i dess samtliga sex språkversioner. Det torde enbart bli i undantagsfall som det finns behov av att använda annat än den engelska eller den franska språkversionen. Det räcker därför att dessa versioner biläggs.

Som tidigare framgått har en svensk översättning av Montrealkonventionen antagits av ministerrådet. Även denna text bör bifogas lagen.

8.4 Inflationsjustering av begränsningsbelopp

8.4.1 Inledning

Internationella överenskommelser antas och ändras traditionellt vid en diplomatisk konferens. För att en antagen överenskommelse eller beslutad ändring skall bli bindande för en stat fordras normalt dessutom att en särskild viljeförklaring – ratifikation eller motsvarande – avges av statens regering. För Sveriges del måste riksdagen ofta godkänna överenskommelsen eller ändringen (10 kap. 2 och 4 §§ RF).

En del internationella överenskommelser innehåller emellertid bestämmelser om ett förenklat ändringsförfarande och så är fallet med Montrealkonventionen. I artikel 24 finns bestämmelser om ett särskilt förfarande för justering av ansvarsbegränsningsbeloppen med hänsyn till inflationen. I artikeln föreskrivs att ICAO vart femte år skall se över de ansvarsbeloppsgränser som föreskrivs i artiklarna 21–22. ICAO skall härvid fastställa en inflationsfaktor, beräknad som vägt genomsnitt av den årliga ändringen i de stater konsumentprisindex vilkas valutor omfattar Internationella valutafondens särskilda dragningsrätt. Om den sålunda beräknade inflationsfaktorn överstiger 10 procent, skall ICAO underrätta de fördragsslutande staterna om ändringen av

ansvarsgränserna. Meddelar en majoritet av staterna inom tre månader att de inte godkänner ändringen träder ändringen inte i kraft. I annat fall träder ändringen i kraft sex månader efter ICAO:s underrättelse.

Enligt 10 kap. 1 § RF ingås överenskommelser med andra stater av regeringen. Regeringen får dock inte ingå en internationell överenskommelse som är bindande för Sverige utan att riksdagen dessförinnan har godkänt den, bland annat om överenskommelsen förutsätter att lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas (10 kap. 2 § RF).

Enligt 10 kap. 5 § tredje stycket RF är det emellertid möjligt att i vissa fall låta en framtida ändring i en internationell överenskommelse automatiskt bli gällande som svensk rätt utan något mellanliggande svenskt normgivningsbeslut, alltså en slags förtida inkorporering (se prop. 1984/85:61 s. 19 f). Enligt bestämmelsen får riksdagen i samband med att en internationell överenskommelse införlivas i svensk rätt genom inkorporering föreskriva att framtida ändringar i överenskommelsen automatiskt skall gälla här i riket. En sådan förtida inkorporering får bara avse ändringar av begränsad omfattning. Riksdagens beslut skall fattas i samma ordning som vid stiftande av grundlag, dvs. det krävs två riksdagsbeslut med val emellan. Kan ett beslut i grundlagsordning inte avvaktas får riksdagen fatta beslut genast men då krävs kvalificerad majoritet: minst fem sjättedelar av de röstande och minst tre fjärdedelar av riksdagens ledamöter.

I det följande behandlas frågan om det bör föreskrivas att de beloppsgränser som kan komma att bli gällande efter att förfarandet i artikel 24 i Montrealkonventionen har tillämpats, automatiskt skall gälla som svensk lag.

8.4.2 Överväganden

Regeringens förslag: De nya beloppsgränser som kan komma att bli gällande efter att förfarandet i artikel 24 i Montrealkonventionen har tillämpats, skall gälla som svensk lag.

Regeringen skall i Svensk författningsamling ge till känna vilka sådana ändringar av beloppsgränserna som har trätt i kraft.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Artiklarna 21–22 i Montrealkonventionen rör förhållandet mellan enskilda. Artiklarna måste därför införlivas med svensk rätt genom lag (8 kap. 2 § RF). Detta innebär – om inte det förenklade ändringsförfarandet i artikel 24 skulle kunna tillämpas – att varje inflationsuppräknings av ansvarsbegränsningsbeloppen i konventionen måste underställas riksdagen för godkännande.

Sverige har länge varit och är alltså en stark förespråkare för passagerarnas rättigheter i internationella sammanhang. Det är därför svårt att finna någon anledning för Sverige att motsätta sig att Montrealkonventionens begränsningsbelopp höjs genom det

förfaringssätt som anges i artikel 24, särskilt som det enbart är fråga om att anpassa beloppen till inflationen.

För att det skall vara möjligt att med stöd av 10 kap. 5 § tredje stycket RF i förväg inkorporera de aktuella ändringarna krävs att dessa genomgående är att beteckna som ändringar av begränsad omfattning. Det skall vara fråga om avgränsade ändringar vars allmänna karaktär kan förutses då inkorporeringsbeslutet fattas (se prop. 1984/85:61 s. 24 f.). Enligt regeringens uppfattning är de aktuella ändringarna av begränsad omfattning, eftersom de endast innebär att konventionens begränsningsnivåer upprätthålls och inte urholkas av förändringar i penningvärdet. Vidare är det reglerat i konventionen hur själva uppräkningsen skall ske. Det är alltså fråga om ändringar som både är avgränsade och som kan förutses.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att det i 9 kap. 4 § luftfartslagen föreskrivs att de inflationsjusterade begränsningsbeloppen automatiskt skall gälla som svensk lag, utan föregående godkännande av riksdagen.

Enligt huvudregeln skall beslut om förtida inkorporering fattas i den ordning som gäller för stiftande av grundlag. Om ett beslut i den ordningen inte kan avvaktas, kan beslutet emellertid fattas med en majoritet av minst fem sjättedelar av de röstande och minst tre fjärdedelar av riksdagens ledamöter.

Som redovisats ovan antog Europeiska unionens råd i april 2001 slutsatser om ratifikationen av Montrealkonventionen. Slutsatserna innebär bland annat att gemenskapen och medlemsstaterna samordnat skall tillträda Montrealkonventionen senast den 31 december 2002. Regeringen måste alltså fatta beslut om ratifikation före denna tidpunkt om Sverige skall kunna leva upp till åtagandet i slutsatserna. Detta innebär således att det inte är möjligt att tillämpa den ordning som gäller för ändring av grundlag. Det är i stället den alternativa beslutsordningen med kvalificerad majoritet som får tillämpas.

Avslutningsvis bör framhållas att det förhållandet att ändringar automatiskt blir gällande som svensk rätt inte befriar regeringen från skyldigheten att på vanligt sätt tillkännage den nya lydelsen av de bestämmelser som skall gälla som svensk rätt (8 kap. 19 § RF).

Av förslaget till 9 kap. 2 § luftfartslagen följer att Montrealkonventionen i dess ursprungliga lydelse skall införas som en bilaga till luftfartslagen. För att undvika att någon tillämpar denna lydelse efter att den har ändrats, skall 9 kap. 4 § innehålla en upplysning om att sådana ändringsinstrument som har trätt i kraft kommer att publiceras i svensk författningssamling. Det förhållandet att publiceringen sker först efter att ändringen trätt i kraft bör inte leda till några problem. Skälet är att de ändrade beloppsgränserna skall tillämpas på transportavtal som slutits efter ikraftträdandet. En fråga om ersättning för skada kan rimligen uppkomma först med viss förskjutning från denna tidpunkt.

8.5 Behörig domstol

8.5.1 Inledning

I den internationella rätten indelar sig frågan om var talan enligt en internationell överenskommelses regler får föras i två underfrågor. För det första kan det följa av en överenskommelse att talan får väckas inom en viss stat. I sådana fall brukar man säga att denna stat givits domsrätt genom den internationella överenskommelsen. För det andra kan en överenskommelse direkt peka ut en viss domstol i en av de fördragsslutande staterna. I ett sådant fall, när överenskommelsen innehåller en specifik *forumregel*, anses domsrätt automatiskt föreligga för den stat där domstolen ligger.

Regler om var talan om ersättning skall få föras finns i artikel 33 i Montrealkonventionen. Talan om ersättning kan enligt artikel 33 första stycket väckas vid fyra platser. Den skadelidande kan väcka talan antingen vid domstolen i den ort där transportören har sitt hemvist, där transportörens huvudkontor ligger, där det kontor ligger genom vilket transportavtalet slöts eller vid domstolen på destinationsorten. Denna bestämmelse stämmer överens med motsvarande regler i Warszawa-systemet.

I artikelns andra stycke finns en särskild regel som är ny i förhållande till Warszawa-systemet. Regeln innebär att det under vissa närmare angivna förutsättningar föreligger domsrätt i passagerarens hemstat. Det föreskrivs således att talan om ersättning då en passagerare dödats eller skadats under vissa förutsättningar får väckas inom den fördragsslutande stats territorium där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad.

I följande avsnitt behandlar regeringen frågan om den nya domsrättsregeln bör kompletteras med en särskild forumregel och hur en sådan regel i så fall bör utformas.

8.5.2 Överväganden

Regeringens förslag: Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen, därför att Sverige var passagerarens hemland vid olyckstillfället, skall väckas vid domstolen i den ort där passageraren då hade sitt hemvist. Dessutom får talan i sådana fall väckas vid någon av de domstolar som nämns i artikel 33 första stycket.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig över förslaget har tillstyrkt förslaget eller inte haft något att erinra mot det. Konsumentverket har framhållit vikten av att passagerare har möjlighet att väcka talan där de har sitt hemvist.

Skälen för regeringens förslag: Regeln i artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen är en regel om domsrätt. Den pekar inte ut vid vilken domstol talan får väckas utan säger bara att talan får föras inom den stats territorium där passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad vid tidpunkten för olyckan.

Det förhållandet att frågan om vid vilken domstol talan får väckas inte regleras i konventionen innebär inte omedelbart att frågan måste regleras särskilt i svensk rätt. Om svensk domsrätt föreligger och det saknas en särskild regel om vid vilken domstol talan skall väckas, får de allmänna forumreglerna i rättegångsbalken (RB) användas.

Det är emellertid inte säkert att det alltid finns en behörig svensk domstol enligt de allmänna forumreglerna i de fall då talan får väckas i Sverige enligt artikel 33 andra stycket i konventionen. Finns det ingen behörig svensk domstol är den svenska domsrätten utan värde för den skadelidande. Det kan visserligen hävdas att en situation av det här slaget i praktiken inte skulle behöva uppstå, eftersom svenska domstolar med eller utan direkt lagstöd skall bestämma att en viss domstol är behörig när svensk domsrätt föreligger. Detta torde vara innebörden av Högsta domstolens praxis. Det kan emellertid vara vanskligt att i ett konkret fall avgöra vilken domstol som skall anses vara behörig. För att undvika denna svårighet för domstolarna och för att öka rättssäkerheten och förutsebarheten för de skadelidande, bör därför en särskild forumregel införas i 9 kap. luftfartslagen.

Frågan är dock hur en sådan forumregel bör utformas. Det ligger närmast till hands att föreskriva att behörig domstol är domstolen på den ort där passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Även andra domstolar, exempelvis domstolen där den skadelidande bor, får anses förenliga med Montrealkonventionen, men ett sådant alternativ skulle inte med säkerhet ge en behörig domstol i alla de fall svensk domsrätt föreligger (den skadelidande kan vara en annan person än passageraren och bosatt utomlands). Med hänsyn till vad som nu anförs föreslås att den särskilda forumregeln skall hänvisa till domstolen på den ort där passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Det begrepp i svensk rätt som ligger närmast ”huvudsakliga och stadigvarande bostad” är begreppet hemvist.

En annan fråga är om domstolen på den ort där passageraren hade sitt hemvist skall vara exklusivt behörig i de fall talan förs i Sverige enligt den särskilda bestämmelsen i artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen. Exklusiv behörighet innebär att talan inte kan föras vid någon annan domstol med stöd av de allmänna forumreglerna i 10 kap. RB. De skäl som anförs för att införa en särskild forumregel talar enligt regeringens uppfattning för att behörigheten skall vara exklusiv. Detta torde inte innebära någon nackdel för de skadelidande, särskilt inte som domstolen är alternativ till de fyra domstolar som anges i artikel 33 första stycket. Mot denna bakgrund skall forumregeln vara exklusiv i förhållande till 10 kap. RB.

8.6 Ansvarsförsäkring för transportörer

8.6.1 Inledning

Artikel 50 i Montrealkonventionen innehåller regler om generell försäkringsplikt. Artikelns två stycken. Det första stycket innebär en skyldighet för varje fördragsslutande stat att se till att dess transportörer

har en försäkring som täcker deras ansvar enligt Montrealkonventionen. Det andra stycket ger varje stat rätt att ställa krav på vilken ansvarsförsäkring de lufttrafikföretag som vill flyga till, från eller inom sagda stat skall ha.

I det följande behandlar regeringen först frågan om vilken ansvarsförsäkring svenska respektive utländska transportörer skall ha. Därefter behandlas frågan om vem som skall utöva tillsynen över att transportörerna uppfyller sin försäkringsplikt och till vilken nivå de bör vara försäkrade.

8.6.2 Överväganden

Regeringens förslag: *Svenska transportörer*, med undantag för staten, skall ha en ansvarsförsäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt Montrealkonventionen. Svenska transportörers ansvarsförsäkring skall täcka skyldigheten att betala förskott vid olyckor utöver det rena skadeståndsansvaret.

Utländska transportörer som transporterar passagerare, bagage eller gods till, från eller inom Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt Montrealkonventionen.

Tillsynen över att transportörerna fullgör sin skyldighet att ha försäkring skall utövas av Luftfartsverket. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer (Luftfartsverket) får föreskriva närmare bestämmelser om försäkringsplikten.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att kravet på ansvarsförsäkring för utländska transportörer skall gälla generellt med avseende på transporter till, från eller inom Sverige, inte enbart för de transportörer som faktiskt utför transporter.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig om förslaget har tillstyrkt förslaget eller inte haft något att erinra mot det. *Hovrätten för Västra Sverige* har efterlyst ett förtydligande av vilka transportörer som skall anses vara svenska.

Skälen för regeringens förslag:

Svenska transportörer

I och med att Sverige tillträder Montrealkonventionen åtar sig Sverige en skyldighet att i enlighet med artikel 50 kräva av svenska transportörer att de tecknar en försäkring som är tillräcklig för att täcka deras skadeståndsansvar enligt konventionen. Eftersom EG-lufttrafikföretags försäkringsskyldighet regleras i gemenskapsrätten gäller frågan här enbart de två andra kategorierna av transportörer. De transportörer som åsyftas är stater och andra offentliga organ samt de, som utan att vara lufttrafikföretag, säljer lufttransporter i eget namn. Sverige är i princip skyldigt att införa ett krav på ansvarsförsäkring för dessa transportörer. Det finns emellertid anledning att överväga om det är nödvändigt att införa kravet på ansvarsförsäkring för samtliga de transportörer som ingår i de nämnda kategorierna.

Det kan ifrågasättas om den svenska staten bör åläggas försäkringsplikt. Statens skadeståndsansvar brukar som regel inte täckas av försäkring. Det saknas anledning att frångå denna regel i detta fall. Även om det synes strida mot Montrealkonventionens ordalydelse får det anses vara möjligt att göra ett sådant undantag. Om en främmande stat med stöd av artikel 50 andra meningen skulle avkräva staten bevis om att försäkringsskyldigheten enligt Montrealkonventionen uppfyllts, bör staten kunna använda sig av en deklaration om egenförsäkring. Det innebär att staten förklarar sig täcka ansvaret under konventionen. Förfarandet är allmänt vedertaget i internationell rätt. Staten bör därför undantas från skyldigheten att ha försäkring.

Samma bedömning kan dock inte göras när det gäller andra svenska offentliga organ, exempelvis kommuner och landsting. I den utsträckning en kommun eller ett landsting är att anse som transportör enligt konventionen bör kravet på ansvarsförsäkring gälla.

Det finns inte heller några skäl att undanta den andra gruppen av svenska transportörer från kravet på ansvarsförsäkring, dvs. de som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn. Här kan kravet på ansvarsförsäkring få praktisk betydelse för exempelvis svenska researrangörer och speditörer när de har funktionen av transportör i Montrealkonventionens mening.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen att det i 9 kap. 6 § luftfartslagen skall föreskrivas att svenska transportörer, med undantag för staten, skall ha en ansvarsförsäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt Montrealkonventionen.

En särskild fråga som uppkommer i förhållande till svenska transportörer, inklusive svenska lufttrafikföretag, är om den ansvarsförsäkring som transportörerna är skyldiga att teckna även skall täcka skyldigheten att betala förskott. Det är oklart om hänvisningen till artikel 50 till skadeståndsansvaret enligt Montrealkonventionen även innefattar skyldighet att betala förskott. Frågan regleras inte i EG-rätten. Det finns inget hinder mot att i svensk lag ställa upp ett krav på att svenska transportörers ansvarsförsäkring även skall omfatta skyldigheten att betala förskott.

Det skulle vara en fördel för den skadelidande om transportörens ansvarsförsäkring även täcker förskottsbetalningar. En sådan ordning främjar en snabb och effektiv skadereglering. Det bör därför enligt regeringens uppfattning föreskrivas i 9 kap. 6 § luftfartslagen att en svensk transportörs försäkring även skall täcka skyldigheten att betala förskott.

En remissinstans, Hovrätten för Västra Sverige, har efterlyst ett förtydligande av frågan om vilka transportörer som skall anses vara svenska.

Ett sätt att förtydliga detta skulle vara att ange vilka transportörer som skall anses svenska i författningstexten. Det är dock tveksamt om det låter sig göras, eftersom det vore att bestämma hur ett begrepp i Montrealkonventionen skall tolkas.

Enligt traktaträtten skall en internationell överenskommelse ges samma tolkning i alla fördragsslutande stater. Till ledning för tolkningen kan exempelvis de så kallade "travaux preparatoire" användas, dvs. rapporter m.m. från de mellanstatliga möten som ledde fram till den internationella

överenskommelsen. En annan källa vid tolkningen kan vara internationellt erkända rättsgrundsatser.

Det får endast anses lämpligt att definiera ett konventionsbegrepp om dessa "förarbeten" eller andra tolkningskällor ger ett tydligt svar på hur det skall definieras. Nu ger dock inte förarbetena till Montrealkonventionen något tydligt svar på hur det nu aktuella begreppet skall definieras. Därför väljer regeringen att avstå från att föreslå en definition av vilka transportörer som skall anses vara svenska respektive utländska. Frågan blir istället en fråga om tolkningen av Montrealkonventionen. Den behandlas kortfattat i författningskommentaren till 9 kap. 6 § luftfartslagen.

Utländska transportörer

När det gäller utländska transportörer, är frågan hur bestämmelsen i andra meningen i artikel 50 i konventionen skall genomföras. Bestämmelsen ger Sverige rätt att ställa krav på ansvarsförsäkring för utländska transportörer som trafikerar Sverige.

Rätten att ställa krav på försäkring gäller i princip för alla typer av utländska transportörer. Den gäller för det första alla utländska lufttrafikföretag. För det andra gäller den för främmande stater och andra utländska offentliga organ. Slutligen gäller den för de utländska rättssubjekt som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn. Frågan är om rätten bör utnyttjas, och om det i så fall bör ske i förhållande till samtliga dessa typer av transportörer.

I avsnitt 6 har konstaterats att det finns ett behov av att stärka flygpassagerarnas ställning. Det konstateras samtidigt att ett av de viktigaste elementen i ett starkt passagerarskydd är att passagerarnas möjligheter att få ut den ersättning de har rätt till garanteras. Detta är syftet med den försäkringsplikt som införs. Det skulle med rätta kunna anföras att det nya systemet skulle halta om Sverige inte utnyttjade möjligheten att ställa krav på försäkring för utländska transportörer. Om så skedde skulle det ju bara vara de passagerare som färdas med en svensk transportör som med säkerhet skulle vara garanterade slutlig ersättning. Mot denna bakgrund bör Sverige utnyttja möjligheten att ställa krav på försäkring för utländska transportörer.

De utländska transportörer som är EG-lufttrafikföretag omfattas av försäkringsbestämmelserna i gemenskapsrätten. Därmed gäller frågan i vilken utsträckning försäkringsplikten bör omfatta samtliga de olika kategorierna av utländska transportörer under Montrealkonventionen med undantag av EG-lufttrafikföretag.

Den största gruppen av utländska transportörer som trafikerar Sverige är utländska lufttrafikföretag. Det finns ingen anledning att underlåta att ställa krav på ansvarsförsäkring för denna grupp.

Däremot kan det ifrågasättas om det finns anledning att ställa krav på ansvarsförsäkring för sådana utländska rättssubjekt som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn. De lufttransporter som svenska personer köper av denna typ av transportörer torde i huvudsak vara lufttransporter till, från eller inom Sverige. I sådana fall kan passagerarskyddet tillgodoses genom den försäkring som det svenska eller utländska lufttrafikföretag som skall utföra transporten har. De fall

där ett försäkringskrav skulle kunna få någon egentlig betydelse är när en svensk person köper en flygresor som skall ske helt utanför Sverige av en utländsk transportör av den aktuella typen. Dessa fall får dock anses ha för liten anknytning till Sverige för att det skall vara rimligt att reglera dem i svensk rätt. Mot bakgrund härav finner regeringen att kravet på ansvarsförsäkring bara bör gälla för utländska transportörer som faktiskt utför lufttransporter till, från eller inom Sverige.

Frågan är slutligen vad som bör gälla i förhållande till utländska stater och andra offentliga organ i utlandet. Det kan i vissa fall vara osäkert om den utländska transportören i fråga skall betraktas som en stat eller ett offentligt organ eller som ett lufttrafikföretag. Det förekommer fortfarande i vissa stater att en del av statens luftfartsmyndighet bedriver passagerartrafik. Gränsen mellan vad som skall betraktas som en stat och ett statsägt lufttrafikföretag kan i vissa fall vara diffus. Särskilt i sådana fall kan det finnas skäl för att ställa krav på att eventuell skadeståndsskyldighet är täckt av försäkring. Regeringen anser mot den bakgrunden att det i lagen inte bör göras något undantag från kravet på ansvarsförsäkring för denna kategori av utländska transportörer.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen att det i 9 kap. 7 § luftfartslagen skall föreskrivas att utländska transportörer, som utför lufttransporter till, från eller inom Sverige, skall ha en ansvarsförsäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt Montrealkonventionen.

Tillsyn

Luftfartsverket utövar redan i dag inom ramen för sin tillståndsgivning enligt förordning (EEG) nr 2407/92 tillsyn över den försäkringsplikt som gäller enligt denna förordning för lufttrafikföretag med svensk operativ licens och enligt förordning (EG) nr 2027/97. Dessutom ställer Luftfartsverket krav på utländska lufttrafikföretag när det gäller försäkringar inom ramen för tillståndsgivning enligt 7 kap. luftfartslagen. Tillsynen sker bland annat mot bakgrund av de myndighetsföreskrifter som verket meddelat.

Denna ordning framstår som naturlig med hänsyn till verkets övriga uppgifter. Verket bör även i fortsättningen ha tillsynen över hur lufttrafikföretagen uppfyller sin skyldighet att ha försäkring. Detta bör gälla både svenska och utländska lufttrafikföretag. Verket bör också i fortsättningen kunna utfärda tillämpningsföreskrifter. Därför föreslås en bemyndigandebestämmelse.

Följden av att artikel 50 införlivas med svensk rätt blir emellertid att försäkringsplikten utvidgas till att omfatta andra transportörer än lufttrafikföretag, nämligen sådana personer som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn. Frågan som uppkommer är vem som skall utöva tillsynen över att dessa transportörer uppfyller sina skyldigheter.

Det finns ingen statlig myndighet som har ett tydligt sektorsansvar i förhållande till dessa grupper på det sätt som Luftfartsverket har i förhållande till lufttrafikföretagen. Försäkringsplikten avser emellertid för dessa transportörer, liksom för lufttrafikföretagen, skaderisker under lufttransporter. Med hänsyn härtill får det anses rimligt att Luftfartsverket utövar tillsynen.

Regeringen föreslår mot bakgrund av det nu anförda att det i 9 kap. 8 § luftfartslagen skall föreskrivas att Luftfartsverket har tillsyn över försäkringspliktens fullgörande.

Luftfartsverket kommer att behöva meddela närmare föreskrifter om hur försäkringsplikten skall uppfyllas. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer (Luftfartsverket) bör därmed bemyndigas att meddela närmare bestämmelser om kravet på ansvarsförsäkring. Regeringen föreslår att ett bemyndigande införs i 9 kap. 8 § luftfartslagen.

8.6.3 Nivån på ansvarsförsäkringen

Regeringens bedömning: Försäkringsnivåerna kan komma att bli föremål för EG-lagstiftning inom en nära framtid. Intill dess bör ledning sökas i den rekommendation som antagits av det europeiska samarbetsorganet för luftfartsfrågor, ECAC (European Civil Aviation Conference). Enligt rekommendationen skall nivån vara minst 3 miljoner kr per säte i ett passagerarluftfartyg.

Promemorians bedömning överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft något att erinra mot bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: För att transportörerna skall kunna uppfylla sin försäkringsplikt och Luftfartsverket skall kunna utöva tillsyn över den måste det bestämmas till vilken nivå försäkring skall finnas. Med hänsyn till att försäkringsnivåerna bör kunna följa utvecklingen av ersättningsnivåerna vid flygolyckor är det inte lämpligt att fastställa några försäkringsnivåer i själva lagtexten. De exakta beloppen bör därför bestämmas som ett led i Luftfartsverkets tillsynsverksamhet. Däremot kan det finnas anledning att här översiktligt behandla vilken nivå försäkringskraven bör ha.

I sammanhanget bör dock observeras att Europeiska kommissionen nyligen lagt fram ett förslag till förordning om försäkringskrav för lufttransportörer och luftfartsoperatörer (COM(2002) 521 final 2002/0234(COD)). Förslaget innehåller bland annat regler om ansvarsförsäkring för skador på passagerare, bagage och gods, och täcker därmed de frågor som behandlas här. Det som sägs i det följande kan därför i princip bli inaktuellt inom en snar framtid. Samtidigt kan konstateras att regeringens bedömning i denna del i allt väsentligt överensstämmer med kommissionens förslag till försäkringsnivåer.

Försäkringens syfte är att täcka de skadeståndsanspråk som kan uppkomma. Försäkringsnivåerna bör därför sättas med ledning av vilka ersättningsbelopp som kan komma att utgå vid en olycka. Och för att säkerställa ett tillräckligt skydd bör utgångspunkten vara att den totala ersättningsnivån om samtliga passagerare skadas allvarligt eller förolyckas skall vara täckt av försäkring.

Försäkringsnivåerna har varit föremål för europeiskt samarbete. Inom ramen för det europeiska samarbetsorganet för luftfartsfrågor, ECAC (European Civil Aviation Conference), har en rekommendation om

försäkringsnivå tagits fram mot bakgrund av Montrealkonventionens ansvarsbestämmelser. I rekommendationen behandlas vilka försäkringsnivåer som bör krävas såväl för skador på passagerare som för skador på marken. För passageraransvaret innebär rekommendationen att försäkringsnivån bör vara minst 250 000 SDR (ca 3 miljoner kr) per passagerare som luftfartyget är typgodkänt för. Det saknar betydelse hur många passagerare som faktiskt reser med luftfartyget vid en enskild flygning.

Den nu nämnda nivån torde vara tillfredsställande ur ett svenskt perspektiv, även om högre ersättning kan komma att betalas ut till passagerare som blir helt invalidiserade, särskilt om förlusten av arbetsförtjänst är stor. Med tanke på att samtliga flygsäten ofta inte är fyllda och att alla passagerare kanske inte skadas lika svårt skulle beloppsgränsen i rekommendationen kunna godtas.

Med hänsyn till det nu anförda och för att det internationella samarbetet därigenom främjas, bör försäkringsnivån när det gäller ansvaret för passagerare bestämmas med ledning av rekommendationen och sättas till minst den nivå som följer av denna. Inget hindrar emellertid Luftfartsverket från att kräva en högre nivå när så är påkallat.

ECAC:s rekommendation behandlar inte transportörens ansvar för bagage och gods. När det gäller ansvaret för bagage respektive gods är ansvaret enligt konventionens huvudregler begränsat till 1 000 SDR per passagerare respektive 17 SDR per kg godsvikt. I fråga om bagage bör försäkringsnivån vara relaterad till begränsningsbeloppet för bagage och det antal passagerare som luftfartyget är typgodkänt för, dvs. nivån bör bestämmas till 1 000 SDR per passagerare som luftfartyget är typgodkänt för. I fråga om gods bör försäkringsnivån vara relaterad till begränsningsbeloppet för gods och till den totala fraktvikt luftfartyget kan ta, dvs. nivån bör bestämmas till 17 SDR per kg total fraktvikt.

Det nu anförda skall inte uppfattas så att en särskilt försäkringsnivå måste bestämmas för passagerare, bagage respektive gods. Inget hindrar att en gemensam nivå bestäms för dessa tre delar. Vidare finns inget hinder mot att bestämma en gemensam nivå som även omfattar ansvaret för skador på marken eller andra tredjemansskador.

9 Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen

9.1 Inledning

Montrealkonventionen kan förenklat sägas innehålla vissa regler för den kommersiella luftfarten. Konventionen skall dock bara tillämpas på internationella flygningar. Den ger alltså inget svar på frågan vilka regler som skall gälla för kommersiella inrikestransporter.

Dessutom gäller konventionen enbart mellan konventionsstater. Det är därmed inte nödvändigt att tillämpa dess regler vid alla internationella transporter. Skyldigheten att tillämpa dess regler gäller för Sverige bara i förhållande till andra stater som också tillträtt konventionen.

De nuvarande reglerna i 9 kap. luftfartslagen, vilka bygger på Warszawasystemet, gäller inte bara för transporter som omfattas av detta system utan även för inrikestransporter och internationella transporter som inte omfattas av Warszawasystemet.

När bestämmelserna i Montrealkonventionen nu skall införlivas i luftfartslagen, uppkommer frågan om bestämmelserna, på motsvarande sätt som gäller i dag för Warszawasystemets regler, skall gälla även för inrikestransporter och andra transporter som varken omfattas av Montrealkonventionen eller Warszawasystemet. De alternativ som står till buds är att låta dagens regler fortsätta att gälla eller att skapa ett nytt, särskilt regelsystem för dessa transporter.

Frågan om vilka regler som skall gälla vid inrikestransporter och andra transporter som inte omfattas av Montrealkonventionen gäller dock – med hänsyn till rådets förordning (EG) nr 2027/97 – bara transporter som inte utförs av EG-lufttrafikföretag.

9.2 Överväganden

Regeringens förslag: Montrealkonventionens bestämmelser skall tillämpas vid inrikes lufttransporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet. De skall också tillämpas för andra lufttransporter som varken omfattas av Montrealkonventionen eller Warszawasystemet.

Skadestånd med anledning av personskada skall emellertid kunna jämkas endast om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Dessutom skall ingen beloppsgräns gälla för transportörens skadeståndsansvar i fråga om handbagage. Det skall inte heller finnas någon absolut beloppsgräns för transportörens ersättningsansvar i fråga om gods i fall då transportören orsakat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens. I promemorian föreslås en särskild bestämmelse rörande dokumentation vid inrikestransporter.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig över förslaget har tillstyrkt förslaget eller inte haft något att erinra mot det.

Skälen för regeringens förslag: Det kan till en början konstateras att Montrealkonventionens bestämmelser lämpar sig väl för att tillämpas på alla typer av lufttransporter som utförs mot ersättning. Det finns därför inte några sakliga skäl för att skapa ett nytt, unikt svenskt regelsystem för sådana transporter som inte omfattas av internationella regler. Tvärtom väger intresset av enhetlighet i regelsystemet så tungt att ett sådant alternativ framstår som orimligt.

I samband med antagandet av ministerrådets slutsatser om ratificeringen av Montrealkonventionen i april 2001 uppmärksammades frågan om vilka regler som bör gälla vid lufttransporter som varken omfattas av förordning (EG) nr 2027/97, Montrealkonventionen eller Warszawasystemet. Rådet uppmuntrade i slutsatserna medlemsstaterna

att i sådana fall tillämpa åtminstone samma skyddsnivå för flygpassagerare som enligt Montrealkonventionen.

Montrealkonvention innebär en väsentlig modernisering av de tidigare reglerna på området för den internationella luftfarten. Konventionen innebär en klar förbättring av passagerares ersättningsrättsliga skydd jämfört med Warszawasystemet. Inte minst viktigt är slopandet av beloppsgränsen för transportörens ersättning till passagerare och anhöriga vid personskada eller dödsfall. Det saknas därför, mot bakgrund av regeringens allmänna utgångspunkter i avsnitt 6, anledning att behålla de nuvarande reglerna för andra fall än då Sverige är tvingat att göra det på grund av internationella åtaganden. I stället bör Montrealkonventionens regler gälla även för inrikestransporter samt för andra transporter som varken omfattas av Montrealkonventionen eller Warszawasystemet.

I några avseenden finns det emellertid skäl för att göra undantag från Montrealkonventionens regler. Konventionen innehåller ett fåtal regler som är mindre väl förenliga med svensk rättsuppfattning. Även om reglerna enligt den bedömning som gjorts i avsnitt 7.2 inte bör hindra att Sverige tillträder konventionen, bör de inte ges ett vidare tillämpningsområde än nödvändigt.

Av huvudregeln i artikel 22 andra stycket jämförd med artikel 17 fjärde stycket i konventionen framgår att transportörens sammanlagda ansvar för skada på såväl incheckat bagage som handbagage är begränsat till 1 000 SDR, trots att transportören enbart är ansvarig för skada på handbagage vid vållande. I svensk rätt brukar den som enbart är ansvarig för skador som orsakats genom vårdslöshet eller med uppsåt inte ha rätt att begränsa sitt ansvar. Vidare framgår av artikel 22 att transportörens ansvar för skada på gods är begränsat till 17 SDR per kg godsvikt, även om denne vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Dessa regler får anses stå i klar motsättning till etablerade skadeståndsrättsliga principer i svensk rätt.

När det gäller möjligheten till jämkning av skadestånd vid personskada då den skadelidande varit medvållande, avviker Montrealkonventionens bestämmelse från skadeståndslagens regler. Konventionen (artikel 20) föreskriver att skadeståndet skall jämkas om den skadade eller omkomne passageraren helt eller delvis själv vållat skadan av vårdslöshet. Dessutom skall jämkning ske i enlighet med till hur stor del den skadelidande varit medvållande. Enligt 6 kap. 1 § skadeståndslagen får jämkning ske den skadelidande medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

När de nuvarande jämkningsreglerna i skadeståndslagen infördes (prop. 1972:12) diskuterades i vilken utsträckning avsteg från dessa regler skulle kunna göras när ersättning utgår enligt speciallagstiftning. Det framhölls i propositionen att reglerna i skadeståndslagen borde slå igenom också i dessa fall om inte starka skäl talade mot detta. Som exempel på sådana skäl nämndes hänsyn till internationella konventioner.

Med hänsyn till dessa uttalanden bör den allmänna regeln om jämkning av ersättning vid personskada i 6 kap. 1 § skadeståndslagen tillämpas vid de transporter för vilka Sverige kan bestämma egna regler utan hänsyn till internationella konventioner. Regeringen anser även att Montrealkonventionens beloppsgräns för skada på bagage inte bör omfatta handbagage, eftersom transportörens ansvar inte är strikt i denna

del. Dessutom bör det inte finnas någon absolut beloppsgräns vid transport av gods, utan transportören bör vara ansvarig om denne orsakat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppkomma (jfr 9 kap. 4 § sjölagen (1994:1009)).

I detta sammanhang kan noteras att regeringens förslag till ändring i luftfartslagen inte innehåller någon motsvarighet till promemorians förslag om dokument vid inrikestransporter (9 kap. 9 § i promemorians förslag till ändring i luftfartslagen, se bilaga 3). Under beredningen av ärendet har det vid kontakter med berörda svenska transportörer framkommit att det numera inte finns något behov av den aktuella bestämmelsen med hänsyn till det utvecklade systemet med elektroniska transportdokument. Regeringen föreslår därför inte att någon motsvarighet till promemorians förslag härvidlag införs i den nya lydelsen av 9 kap. luftfartslagen.

10 Tillämpning av rådets förordning (EG) nr 2027/97 i vissa fall

10.1 Inledning

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 innehåller inte bara bestämmelser som införlivar Montrealkonventionen med gemenskapsrätten. Den innehåller också ett antal bestämmelser som ytterligare förstärker passagerarnas rättigheter. Det gäller för det första artikel 3a om en tariff som på begäran skall tillhandahållas passagerare som vill göra en särskilt deklARATION om intresset av att deras bagage ankommer oskadat och i rätt tid till destinationsorten. Det gäller för det andra artikel 5 om förskott på ersättning. För det tredje gäller det artikel 6 om skyldighet att informera om ansvarsbestämmelserna.

Bestämmelserna innebär en förbättrad ställning för passagerarna i tre avseenden. De gör det lättare för passagerarna att få full ersättning för skada på eller försening av bagage. Vidare förbättrar de passagerarnas möjligheter att få förskott på ersättningen. Slutligen får passagerarna bättre information om vilka regler som gäller för transportörens ansvar.

Bestämmelserna gäller enbart för EG-lufttrafikföretag, med undantag för artikel 6 som gäller även andra lufttrafikföretag under vissa förutsättningar. I följande avsnitt behandlas frågan om bestämmelserna bör gälla även för andra typer av transportörer (avsnitt 10.2–10.4). I sista avsnittet (avsnitt 10.5) behandlar regeringen frågan om vilken metod som bör användas för att göra bestämmelserna gällande i aktuella fall.

10.2 Förskott på ersättning

Regeringens förslag: Bestämmelsen om förskottsbetalning i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag. Detta innebär att alla svenska transportörer kommer att vara skyldiga att göra sådana

förskottsbetalningar som kan behövas för att tillgodose de skadelidandes omedelbara ekonomiska behov.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Konsumentverket har tillstyrkt förslaget. Ingen remissinstans i övrigt har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 28 i Montrealkonventionen skall en transportör i händelse av en flygolycka, som medför att passagerare dödas eller skadas, omgående betala förskott till de fysiska personer som är ersättningsberättigade för att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. Ett sådant förskott innebär inte att transportören medger ersättningsskyldighet och förskottet får dessutom avräknas från den slutliga ersättningen.

En förutsättning för att en transportör skall vara skyldig att betala förskott enligt artikel 28 i konventionen är att dess nationella rätt kräver det. När det i artikeln talas om transportörens nationella rätt avses även en rättsordning som EG-rätten. Detta följer av tillträdesbestämmelsen för gemenskapen och andra regionala organisationer för ekonomisk integration i artikel 53 andra stycket.

I EG-rätten finns som tidigare angetts en bestämmelse om förskott i artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97. En närmare beskrivning av bestämmelsen finns i avsnitt 5.3.

För närvarande finns ingen skyldighet för svenska transportörer att betala förskott vid flygolyckor enligt svensk lag. Artikel 5 i förordningen gäller för svenska lufttrafikföretag liksom andra EG-lufttrafikföretag. Svenska lufttrafikföretag är alltså på grund av den EG-rättsliga bestämmelsen skyldiga att betala förskott på ersättningen till passagerare eller anhöriga vid olyckor.

Frågan är om skyldigheten att betala förskott bör gälla även för de övriga transportörer som Montrealkonventionen omfattar.

Det kan inte komma i fråga att utvidga tillämpningsområdet till att omfatta utländska transportörer, eftersom en transportör enligt artikel 28 i Montrealkonventionen endast är skyldig att utge förskott om det följer av dennes nationella rätt. De transportörer som kan komma i fråga är i stället svenska staten och andra offentliga organ, exempelvis kommuner och landsting, samt de svenska företag och enskilda som utan att vara lufttrafikföretag säljer transporter i eget namn.

Fördelen med att utvidga tillämpningsområdet för artikel 5 i förordningen till att omfatta även andra transportörer än EG-lufttrafikföretag är att man uppnår en större rättsenlighet och att man genom att begränsa regelspridningen får ett enklare system. För en utvidgning talar också att bestämmelsen i förordningen är förmånlig för de skadelidande. En utgångspunkt för bedömningen kan mot den bakgrunden vara att tillämpningsområdet bör utvidgas om det inte finns några särskilda skäl som talar emot det.

Det saknas enligt regeringens mening skäl för att passagerare skall ha ett sämre ersättningsrättsligt skydd när staten eller annat offentligt organ är transportör. Denna kategori av transportörer bör därför inte undantas från artikelns tillämpningsområde.

De som utan att vara lufttrafikföretag säljer transporter i eget namn kan exempelvis vara researrangörer och speditörer, beroende på hur de själva

utformar sina avtal med transportkunderna. Då det är fråga om förskott på ersättningen till passagerare och deras anhöriga torde dock frågan under alla förhållanden inte beröra speditörer, som normalt bara ombesörjer transport av gods.

Som skäl mot att låta förskottsregeln omfatta andra än de som faktiskt utför lufttransporter skulle kunna anföras att det i regel är ett lufttrafikföretag som utför själva transporten och att den som är i behov av förskott har rätt att få ut förskott av lufttrafikföretaget. En sådan rätt förutsätter emellertid att lufttrafikföretaget är licensierat i en stat inom gemenskapen eller hemmahörande i en annan stat i vars rättsordning det finns förskottsregler motsvarande gemenskapens. Den förutsättningen torde inte alltid vara uppfylld. Intresset av rättsenlighet och av förmånliga regler för de skadelidande gör sig enligt regeringens mening starkt gällande. Det är rimligt att den som genom att sälja en lufttransport i eget namn tar på sig rollen som transportör har samma skyldighet att betala förskott som ett lufttrafikföretag.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen att det i 9 kap. 9 § föreskrivs att bestämmelserna om förskottsbetalning i artikel 5 i förordningen skall gälla även för samtliga andra svenska transportörer än sådana som är EG-lufttrafikföretag.

10.3 Särskild förklaring om intresset av att få bagage levererat oskadat och i rätt tid

Regeringens förslag: Bestämmelserna om en särskild förklaring om det ekonomiska intresset av att bagaget avlämnas på destinationsorten i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag. Detta innebär att bestämmelsen kommer att gälla för samtliga lufttrafikföretag som ombesörjer incheckning av bagage vid svenska flygplatser, oavsett var företaget är hemmahörande.

Promemorians förslag stämmer överens med regeringens.

Remissinstanserna: Konsumentverket har tillstyrkt förslaget och anført att det innebär en förbättring för passagerare. Ingen remissinstans har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 22 andra stycket i Montrealkonventionen framgår att ansvarsbegränsningen på 1 000 SDR för skada på bagage eller skada till följd av försening av bagage inte gäller om passageraren, när bagaget överlämnades till transportören, gjorde en särskild förklaring om värdet av att få bagaget levererat (oskadat och i rätt tid) till resmålet. Om en sådan förklaring har lämnats, skall transportören i händelse av skada betala det värde som angivits, dock inte om transportören kan visa att värdet faktiskt var mindre.

Bestämmelsen kompletteras för EG-lufttrafikföretagens del av en bestämmelse i artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97. En närmare beskrivning av bestämmelsen finns i avsnitt 5.3.

Syftet med bestämmelsen i förordningen är att göra det enklare för passagerare att ordna så att en högre beloppsgräns gäller för deras bagage. Intresset av att förenkla för passagerare i detta avseende gör sig i

princip gällande i förhållande till alla transportörer som utför transporter från eller inom Sverige, oavsett om det är fråga om ett EG-lufttrafikföretag eller inte. Frågan är om tillämpningsområdet för bestämmelsen därför bör utvidgas till samtliga de grupper av transportörer som omfattas av Montrealkonventionen.

Förordningens bestämmelse anknyter till passagerarnas rätt att göra en deklARATION i samband med incheckningen av bagaget. Med hänsyn härtill bör bestämmelsen enbart tillämpas för andra transportörer än EG-lufttrafikföretag i den utsträckning dessa transportörer är involverade i incheckningen av bagage. Det kan till att börja med inte anses motiverat att låta bestämmelsen omfatta stater och andra offentliga organ, vilka endast vid något enstaka tillfälle skulle kunna tänkas vara transportör av bagage enligt Montrealkonventionen. Inte heller framstår det som praktiskt motiverat att låta bestämmelsen gälla för researrangörer och liknande, eftersom inte heller dessa hanterar bagage. När det gäller utländska lufttrafikföretag som inte omfattas av förordningens primära tillämpningsområde, är däremot förordningens bestämmelse fullt relevant. Det finns ingen anledning varför dessa transportörer i de fall de ombesörjer transport av bagage från eller inom Sverige skall behandlas annorlunda än EG-lufttrafikföretag. Resenärer som låter checka in sitt bagage i Sverige har samma intresse av att enkelt kunna komma i åtnjutande av en högre ersättningsnivå, vare sig lufttrafikföretaget är hemmahörande i gemenskapen eller ej.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen att det i 9 kap. 9 § föreskrivs att den kompletterande regeln i artikel 3a i förordningen skall gälla även för andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

10.4 Skyldigheten att informera om tillämpliga regler om skadeståndsansvaret

Regeringens förslag: Bestämmelserna om informationsplikt i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för den som i eget namn och utan att vara ett lufttrafikföretag annat än tillfälligtvis säljer lufttransporter av passagerare. Detta innebär att kravet på information till resenärerna om tillämpliga regler om skadeståndsansvaret kommer att gälla för samtliga avtalslutande transportörer.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Konsumentverket har tillstyrkt förslaget och anført att det innebär en förbättring för passagerare. Ingen remissinstans har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Regler om information till passagerarna avseende transportörens skadeståndsansvar finns i artikel 3 fjärde stycket i Montrealkonventionen. Bestämmelsen stadgar att transportören skall ge passageraren skriftligt besked om att konventionen, när den är tillämplig, reglerar och eventuellt begränsar transportörens skadeståndsansvar för skada på passageraren och dennes bagage eller för försening.

Bestämmelsen kompletteras av artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97. En närmare beskrivning av artikeln finns i avsnitt 5.3.

I tredje stycket i artikel 6 föreskrivs att ett EG-lufttrafikföretag som frivilligt tillämpar högre begränsningsbelopp för sitt skadeståndsansvar skall ange dessa belopp istället för de som framgår av det till förordningen bifogade informationsmeddelandet. Vidare anges att för andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag gäller informations-skyldigheten enbart för flygningar till, från eller inom gemenskapen. Mot denna bakgrund är frågan enbart om förordningsbestämmelsen skall utvidgas till offentliga organ och till dem som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

Informationsskyldigheten enligt artikel 6 skall fullgöras i samband med försäljning av lufttransport. Intresset av att passagerare erhåller information om deras ersättningsrättsliga skydd gör sig lika starkt gällande då transporten säljs av någon annan än ett lufttrafikföretag. Researrangörer och liknande, i de fall då de säljer transporter i eget namn och därigenom tar på sig ansvaret som transportör, bör därför åläggas att informera på samma sätt som lufttrafikföretag.

Förordningens informationskrav är utformat med avseende på dem som i sin normala affärsverksamhet säljer lufttransporter. När det gäller personer som endast undantagsvis säljer lufttransporter i eget namn, kan det enligt regeringens uppfattning inte anses vara befogat att utvidga tillämpningsområdet för förordningens bestämmelse. Detta undantag torde främst komma att gälla för staten och andra offentliga organ.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen att det i 9 kap. 9 § föreskrivs att bestämmelserna om informationsplikt i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

10.5 Metod för att göra förordningsbestämmelserna tillämpliga

Regeringens förslag: Utvidgningen av tillämpningen av de ovan angivna bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97 skall göras med en inkorporeringsliknande metod. Detta sker med hjälp av en hänvisning i 9 kap. 9 § luftfartslagen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 10.2-10.4 har föreslagits att artiklarna 3a, 5 och 6 skall göras gällande i ett antal avseenden utanför artiklarnas primära tillämpningsområde.

Lagstiftningstekniskt kan detta ske genom att förordningens bestämmelser görs gällande i de aktuella fallen genom en hänvisning eller genom att deras innehåll omvandlas till svensk författningstext. Oavsett vilken teknik som väljs bör utgångspunkten vara att bestämmelserna skall tillämpas på samma sätt såväl inom som utom deras primära tillämpningsområde.

Om bestämmelserna görs tillämpliga genom en hänvisning kan man utgå från att EG-domstolen kommer att få tolkningsbehörighet även

avseende det som ligger utanför det primära tillämpningsområdet (Jfr C-28/95 A. Leur-Bloem och Inspecteur der Belastingst/onderneming Amsterdam 2, som rörde tillämpning av rådets direktiv 90/434/EEG av den 23 juli 1990 om ett gemensamt beskattningssystem för fusion, fission, överföring av tillgångar och utbyte av aktier eller andelar som berör bolag i olika medlemsstater i en fråga som formellt låg utanför direktivets tillämpningsområde.) Det är inte helt säkert att detta skulle bli följden om bestämmelserna skrivs om till svensk lagtext, även om det är sannolikt.

Oavsett om EG-domstolen får tolkningsbehörighet om bestämmelserna omvandlas till svensk lagtext, finns det skäl som talar emot denna lösning. Att föra in förordningens regler i och anpassa dem till luftfartslagen innebär en risk för att reglerna ges en annan innebörd än den åsyftade. Saknar EG-domstolen tolkningsbehörighet och svenska domstolar följaktligen inte är skyldiga att tolka den svenska författningstexten förordningskonformt, kan detta leda till att tillämpningen varierar beroende på transportör. Ambitionen att åstadkomma en enhetlig tolkning talar därför för att en inkorporeringsliknande metod väljs.

Eftersom avsikten är att göra bestämmelserna tillämpliga utanför deras primära tillämpningsområde framstår det dessutom som onödigt komplicerat att föra in reglerna i luftfartslagen och anpassa dem till svensk författningstext.

Mot bakgrund av det anförda bör artiklarna 3a, 5 och 6 i förordning (EG) nr 2027/97 göras tillämpliga med hjälp av hänvisningsteknik. Hänvisningarna till förordningen bör göras så att endast den nu gällande lydelsen av förordningen avses. En ändring av förordningen kommer då inte utan ytterligare lagstiftningsåtgärder att bli gällande för de nu aktuella fallen. Detta innebär att någon beslutanderätt i detta avseende inte överlåts till gemenskapens institutioner. Om de aktuella förordningsbestämmelserna ändras, måste därför regeringen vända sig till riksdagen i den utsträckning som det är önskvärt att reglerna skall gälla enligt den nya lydelsen.

11 Sanktioner

11.1 Inledning

I förhållande till EG-rätten är Sverige, liksom andra medlemsstater, bundet av den s.k. lojalitetsprincipen. Principen kommer till uttryck i artikel 10 i EG-fördraget (f.d. artikel 5). Där stadgas bland annat att medlemsstaterna skall vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter fullgörs som följer av fördraget eller av åtgärder som vidtagits av gemenskapens institutioner. Av denna bestämmelse följer att det åligger Sverige att knyta sanktioner till olika rättsakter i den mån det behövs.

Mot denna bakgrund finns anledning att överväga behovet av att knyta sanktioner till rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag och rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags

skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage.

11.2 Överväganden

Regeringens bedömning: Det finns inget behov av att knyta någon särskild sanktion till bestämmelserna om försäkringsplikt i förordning (EEG) nr 2407/92 och förordning (EG) nr 2027/97. Det saknas också anledning att knyta några särskilda sanktioner till de bestämmelser i förordning (EG) nr 2027/97 som innefattar civilrättsliga regler.

Regeringens förslag: Konsumentverket skall ha tillsyn över efterlevnaden av artikel 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97. I fråga om underlåtelse att efterfölja dessa bestämmelser skall marknadsföringslagen (1995:450) tillämpas.

Promemorians bedömning innebär att tillräckliga möjligheter att tillse att bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97 följs finns bland annat genom marknadsföringslagens bestämmelser. Därmed behöver inga särskilda sanktioner införas till förordningens bestämmelser.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft något att erinra mot bedömningen. Konsumentverket anser dock att Konsumentombudsmannens tillsynsansvar beträffande artiklarna 3a och 6 i förordningen bör anges i luftfartslagen.

Skälen för regeringens bedömning och förslag: Det torde inte finnas behov av att knyta någon särskild sanktion till bestämmelserna om försäkringsplikt i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2407/92 och artikel 3 andra stycket i förordning (EG) nr 2027/97. Tillsyn över försäkringspliktens fullgörande utövas av den myndighet som utfärdat operativ licens. I Sverige är Luftfartsverket tillståndsmyndighet. Luftfartsverket har möjlighet att när som helst anmoda ett lufttrafikföretag som erhållit licens från verket att visa att företaget uppfyller kravet på ansvarsförsäkring. Uppfylls inte kravet på ansvarsförsäkring kan den operativa licensen dras in. Motsvarande gäller beträffande försäkringsplikten för utländska lufttrafikföretag i 9 kap. 7 § i regeringens förslag till ändring i luftfartslagen.

Bestämmelsen om krav på ansvarsförsäkring i 9 kap. 6 § i regeringens förslag till ändring i luftfartslagen omfattar emellertid även personer som inte behöver någon operativ licens eller annat tillstånd för att utöva sin verksamhet. Denna grupp av transportörer innefattar dem som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn, dvs. vissa researrangörer och speditörer. Det kan ifrågasättas om någon form av sanktion behöver införas för att säkerställa att kravet på ansvarsförsäkring efterlevs. På detta område kan det förväntas förekomma att försäkringsplikten fullgörs genom en anknytning till den faktiske transportörernas försäkring. Detta gäller främst researrangörerna. Mot denna bakgrund kommer informationsinsatser att vara det främsta medlet för att tillse att reglerna efterlevs. Med hänsyn härtill synes det inte vara motiverat att införa särskilda sanktioner för dessa fall. Om det skulle visa sig behövas, får dock regeringen återkomma i denna fråga.

Vidare finns det enligt regeringens bedömning inte anledning att knyta någon särskild sanktion till de bestämmelser i förordning (EG) nr 2027/97 som innefattar civilrättsliga regler. Det gäller artikel 3 första stycket och artikel 5. Efterföljs inte dessa regler, kan talan föras vid allmän domstol.

Det återstår att överväga behovet av sanktioner till artikel 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97.

I artikel 3a föreskrivs att den extra ersättning som i enlighet med Montrealkonventionen kan utkrävas av ett EG-lufttrafikföretag när en passagerare gjort en särskild förklaring om intresset av att hans eller hennes bagage avlämnas på destinationsorten skall grundas på en tariff som skall tillhandahållas passageraren på begäran.

Artikel 6 innehåller bestämmelser som ålägger lufttrafikföretag en skyldighet att informera om tillämpliga bestämmelser rörande skadeståndsansvaret (innehållet beskrivs närmare i avsnitt 5.3)

Båda artiklarna innehåller således bestämmelser som ålägger lufttrafikföretag att informera resenärer på närmare angivet sätt. Den information i form av en tariff som anger priset för det förstärkta skyddet för bagage enligt artikel 3a behöver dock bara lämnas på passagerarens begäran. Enligt artikel 6 skall emellertid lufttrafikföretaget självmant upplysa passageraren om att bagage med ett värde som överstiger aktuell beloppsgräns bör anmälas till företaget vid incheckningen eller helförsäkras av passageraren före resan. Bestämmelserna är därigenom förknippade med varandra. Det grundläggande syftet med bestämmelserna kan sägas vara att passagerarna skall ha tillgång till god information för att kunna göra väl övervägda val.

Den i inledningen nämnda lojalitetsprincipen har tolkats bland annat genom rådets resolution 95/188/EG av den 29 juni 1995 om enhetlig och effektiv tillämpning av gemenskapsrätten och om sanktioner som skall tillämpas vid överträdelser av dennas bestämmelser om den inre marknaden. Resolutionen kan sammanfattningsvis sägas innebära att medlemsstaterna självmant skall tillfoga sanktionsregler i de fall det behövs men att det står den enskilda medlemsstaten fritt att välja den sanktion som passar bäst in i det egna rättssystemet.

För svensk rätts del finns i marknadsföringslagen (1995:450) en etablerad rättslig ordning för att åstadkomma att konsumenten får sådan information som anses väsentlig för honom eller henne. Konsumentombudsmannen utövar tillsyn över att lagens bestämmelser följs. Förordningens regler bör därför lämpligen kopplas till marknadsföringslagens ordning genom en särskild regel i luftfartslagen (jfr 7 § lagen (1992:1672) om paketresor). Därmed saknas anledning att införa några självständiga sanktionsbestämmelser i luftfartslagen.

Med hänsyn till det nu anförda föreslår regeringen att det i 9 kap. 10 § luftfartslagen bör införas en regel som uttryckligen anger att Konsumentverket utövar tillsynen. Vidare bör det i samma paragraf anges att marknadsföringslagen skall tillämpas, när det är fråga om underlåtelse att efterfölja dessa bestämmelser.

12 Ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

12.1 Inledning

Genom lagen (1992:1672) om paketresor har rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang genomförts. Lagen innehåller bestämmelser om paketresearrangörernas skadeståndsansvar. Dessa är bland annat tillämpliga i de fall en person skadas under en paketresa. Om en sådan personskada inträffar under en lufttransport som är en del i paketresan är emellertid också de transporträttsliga regler som bygger på Montrealkonventionen tillämpliga.

I följande avsnitt behandlas frågan om hur denna konflikt mellan paketresereglerna och de transporträttsliga reglerna bör lösas.

12.2 Överväganden

Regeringens förslag: Paketreselagen skall ändras så att skador som omfattas av förordning (EG) nr 2027/97 ersätts enligt bestämmelserna i förordningen i stället för enligt bestämmelserna i paketreselagen. Detta innebär att såväl förordningens som luftfartslagens regler skall tillämpas i stället för paketreselagens.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Konflikten mellan paketresereglerna och de lufttransporträttsliga reglerna är inte ny. Redan när paketresedirektivet genomfördes i svensk rätt förelåg motsvarande konflikt mellan direktivet och de regler som byggde på Warszawa-systemet. Detta förhållande är bakgrunden till 18 § paketreselagen som föreskriver att skador som omfattas av bestämmelserna i luftfartslagen ersätts enligt den lagen i stället för enligt paketreselagen.

Den nyss nämnda paragrafen i paketreselagen möjliggörs av artikel 5 andra stycket i paketresedirektivet. Artikel 5 ger möjlighet för medlemsstaterna att i sin nationella rätt vid genomförandet av direktivet lösa eventuella konflikter mellan direktivets krav och åtaganden enligt internationella konventioner. I artikeln föreskrivs att ”i fråga om skador som uppkommer till följd av att de tjänster som ingår i resepaketet inte utförs eller utförs felaktigt, får medlemsstaterna tillåta att ersättningen begränsas i enlighet med internationella överenskommelser på detta område”.

I förarbetena till paketreselagen (prop. 1992/93:95 s. 28) anförs som skäl för bestämmelsen i 18 § (regeln anger vid sidan om luftfartslagen även vissa andra transporträttsliga lagar): ”Det ansvar som transportören har enligt dessa lagar gentemot resenärerna är utformat med särskilt hänsynstagande till de speciella förhållanden som präglar transportmedlet och avtalssituationen. Ansvarsförhållandena enligt dessa lagar är väletablerade sedan länge. Av dessa skäl är det olämpligt att för paketresorna göra ingrepp i dessa ansvarsförhållanden.”

Vid tidpunkten för genomförandet av paketresedirektivet grundade sig de aktuella bestämmelserna i luftfartslagen på Sveriges åtaganden enligt de olika instrumenten i Warszawasystemet. De redovisade skälen som anförs i propositionen till paketreselagen gör sig i lika hög grad gällande när luftfartslagens bestämmelser grundar sig på åtagandena enligt Montrealkonventionen. Det saknas därför anledning att ta bort hänvisningen till luftfartslagen i 18 § paketreselagen.

Bestämmelsen i 18 § paketreselagen bör emellertid ändras med hänsyn till att Montrealkonventionens bestämmelser delvis blir direkt tillämpliga i Sverige i och med att de genomförs i EG-rätten genom förordning (EG) nr 2027/97. En normkonflikt mellan paketreselagen och förordningen skulle nämligen kunna uppkomma om ett EG-lufttrafikföretag agerar som paketresearrangör. Företagets ansvar skulle i en sådan situation regleras av såväl paketreselagen som förordningen. De nyss citerade skälen som anförs i propositionen till paketreselagen gör sig gällande även i förhållande till förordningen och den konflikt som kan uppstå mellan paketreselagen och förordningen. Därför bör 18 § paketreselagen justeras så att uppräkningsav bestämmelser även omfattar de i förordning (EG) nr 2027/97.

13 Ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

13.1 Inledning

Det förekommer att atomsubstanser som omfattas av atomansvarighetslagen transporteras med luftfartyg. Med atomsubstans avses atombränsle med undantag av naturligt uran och utarmat uran samt andra radioaktiva produkter, dock ejradioisotoper. Vid sådana transporter kan det inträffa att passagerare, bagage eller gods som också transporteras med luftfartyget skadas av atomsubstansen. Olyckor av denna typ är visserligen mycket ovanliga, men icke desto mindre förekommer de.

I detta avsnitt behandlas frågan om hur ersättningsansvaret för sådana skador bör vara reglerat i svensk rätt.

13.2 Ersättning vid atomskador som inträffar ombord på luftfartyg

13.2.1 Inledning

Frågor om ersättning för atomskador är i internationell rätt reglerade i 1960 års konvention om skadeståndsansvar på atomenergins område (Pariskonventionen). Sverige är part till denna konvention. Dessutom finns regler i samma ämne i 1963 års konvention om ansvarighet för atomskada (Wienkonventionen). Denna konvention är dock inte Sverige anslutet till.

Om en atomskada inträffar ombord på ett luftfartyg är emellertid Montrealkonventionen också tillämplig. Om två olika internationella överenskommelser reglerar samma fråga brukar man säga att en regelkollision föreligger. Den ena av överenskommelserna brukar då ges

företräde enligt vissa tolkningsregler. I sådant fall brukar ett undantag för de skador som omfattas av den överenskommelse som skall ges företräde införas i den lag genom vilken den andra överenskommelsen införlivas med svensk rätt.

I det följande behandlas frågan om det föreligger någon kollision mellan Pariskonventionen och Montrealkonventionen och om något undantag för de nu aktuella skadorna bör införas i antingen luftfartslagen eller atomansvarighetslagen.

13.2.2 Överväganden

Regeringens förslag: Om en skada som omfattas av atomansvarighetslagen inträffar under en lufttransport, skall den skadelidande ha rätt att vända sig till endera av anläggningsinnehavaren och transportören med sitt krav på ersättning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Frågan om hur svensk lagstiftning bör utformas vad avser ansvaret för atomskador under lufttransporter är inte ny. I samband med att den senaste versionen av Warszawasystemet, enligt Montrealprotokollen nr 3 och 4, införlivades med svensk rätt ställdes lagstiftaren inför samma problemställning (se prop. 1985/86:119).

Vid detta tillfälle valde lagstiftaren att låta regleringarna löpa parallellt utan att någon av dem gör undantag för den andra. Detta innebär att en person som i dag drabbas av skada på grund av en atomolycka under luftfart kan vända sig med ett ersättningskrav gentemot såväl transportören som mot den anläggningsinnehavare som ansvarar för atomsubstansen. Frågan är om denna ordning kan behållas?

Enligt Montrealkonventionen är transportören ansvarig för en skada som inträffat under transporten även om skadan orsakats av sådana substanser som omfattas av atomansvarighetslagen. Det ansvar som åvilar en innehavare av en atomanläggning enligt Pariskonventionen omfattar också skador till följd av en atomolycka som inträffar under transport av atomsubstans till eller från anläggningen. Ansvaret enligt Pariskonventionen är strikt, dvs. ansvaret gäller oberoende av vållande. Ansvaret enligt Montrealkonventionen är i huvudsak en kombination av strikt ansvar och presumptionsansvar. För handbagage gäller visserligen ett culpaansvar, men i praktiken torde det vid en olycka orsakad av atomsubstans vara svårt för transportören att undgå ansvar.

Detta innebär att det kan sägas föreligga strikt ansvar för två olika personer enligt internationell rätt, anläggningsinnehavaren och transportören, i de fall då passagerare, bagage eller gods som transporteras med luftfartyg skadas av en atomsubstans som också transporteras med luftfartyget.

Principer för att avgöra vilken internationell överenskommelse som skall tillämpas i de fall två överenskommelser reglerar samma fråga finns i artikel 30 i 1969 års Wienkonventionen om traktaträtten (SÖ 1975:1). Enligt denna bestämmelse skall en sådan fråga i första hand avgöras av

innehållet i de båda överenskommelserna. Om båda eller någon av dem innehåller ett tydligt svar på frågan om vilken av dem som skall äga företräde, skall denna bestämmelse följas. För de fall att båda överenskommelserna är tysta i frågan om vilka regler som skall tillämpas innebär Wienkonventionens bestämmelser att den senare överenskommelsen skall ges företräde, om den tidigare överenskommelsen är oförenlig med den senare.

Pariskonventionen innehåller i artikel 6 b en bestämmelse som gör förbehåll för sådant ansvar som kan följa av internationella överenskommelser på transportområdet. Bestämmelsen reglerar dock bara konventionens förhållande till äldre överenskommelser. Därför ger konvention inte någon ledning i frågan om hur dess förhållande till Montrealkonventionen bör avgöras. Inte heller Montrealkonventionen innehåller någon direkt bestämmelse om dess förhållande till Pariskonventionen, exempelvis innehåller den inte något undantag för atomskador.

Mot denna bakgrund får frågan om vilken, om någon, av överenskommelserna som skall ges företräde avgöras mot bakgrund av Wienkonventionens särregel. Frågan är om Montrealkonventionen skall ges företräde i egenskap av yngre överenskommelse för det fall de båda överenskommelserna inte kan anses förenliga med varandra.

Båda konventionerna har som övergripande ändamål att tillförsäkra skadelidande ersättning i händelse av olyckor. Detta förhållande talar för att överenskommelserna är förenliga med varandra och därmed bör kunna tillämpas sida vid sida. Det får anses gynna de skadelidande att de kan vända sig mot fler än en ersättningsansvarig.

I samma riktning talar det förhållandet att de båda överenskommelserna har olika ansvarsobjekt. Detta innebär att en transportör enbart kan bli ansvarig enligt Montrealkonventionens regler och en anläggningsinnehavare enbart enligt Pariskonventionens. (I de fall anläggningsinnehavaren själv transporterar atomsubstanserna föreligger ju inget transportavtal och Montrealkonventionen är alltså inte tillämplig.) Även om överenskommelserna anses förenliga med varandra skulle de olika ansvarssubjekten inte behöva sväva i osäkerhet om enligt vilken reglering deras ansvar skulle prövas.

Mot att överenskommelserna anses förenliga skulle artikel 29 i Montrealkonventionen kunna anföras. Artikeln har rubriken "Basis of Claims" och innebär att talan om ersättning för sådan skada som omfattas av konventionen enbart får föras enligt konventionens regler. Detta är en ny bestämmelse i förhållande till Warszawasystemet. Syftet med bestämmelsen kan emellertid inte anses vara att begränsa de skadelidandes rätt att vända sig mot någon annan än transportören med ett skadeståndskrav. Istället torde bestämmelsen ha kommit till för att skydda transportörerna på så sätt att de enbart skulle behöva svara i enlighet med konventionens regler. Mot bakgrund av att artikeln införts i transportörernas intresse kan den inte anses hindra att regler om atomansvarighet tillämpas parallellt med reglerna genom vilka Montrealkonventionen införlivas i svensk rätt.

Med hänsyn till det nu avförda får de båda överenskommelserna, Pariskonventionen och Montrealkonventionen, anses vara förenliga med varandra. Därmed kan den nu rådande ordningen behållas. Det innebär

att en skadelidande kommer att ha rätt att vända sig mot endera av lufttransportören och anläggningsinnehavaren. Lagstiftningstekniskt innebär det att ingendera av atomansvarighetslagen eller luftfartslagen bör innehålla något undantag för den andra lagen.

13.3 Det slutliga ansvaret för atomskador

13.3.1 Inledning

En av huvudprinciperna för atomansvarighetslagstiftningen är att anläggningsinnehavarna skall bära det slutliga ansvaret för en atomolycka. För att tillförsäkra detta i nu gällande lagstiftning – oavsett att talan om atomskada som inträffar ombord på ett luftfartyg får föras mot transportören – innehåller atomansvarighetslagen en bestämmelse som ger transportörer rätt att regressvis återkräva utgiven ersättning av anläggningsinnehavare.

I det följande behandlas frågan om denna ordning bör behållas.

13.3.2 Överväganden

Regeringens förslag: I de fall en transportör betalat ersättning för en atomskada som inträffat ombord på ett luftfartyg skall transportören ha rätt att återkräva ersättningen från den anläggningsinnehavare som ansvarar för olyckan enligt atomansvarighetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Pariskonventionen bygger på grundprincipen att den som innehar en atomanläggning skall svara för alla skador som uppkommer till följd av driften av denna, inbegripet skador vid transport av atomsubstanser till eller från anläggningen. Mot denna bakgrund har strikt ansvar kanaliserats till endast anläggningens innehavare.

Montrealkonventionen bygger inte på samma princip. Även den kanaliserar ansvaret till ett visst subjekt, transportören men enbart för att förenkla för de skadelidande. Avsikten är inte att transportörerna skall stå för ersättningen slutligt enbart för att de är primärt ansvariga gentemot de skadelidande. Tvärtom stadgas det uttryckligen i artikel 37 i Montrealkonventionen att konventionen på intet vis inskränker transportörernas rätt till regress gentemot utomstående för ersättning som de tvingats utge på grund av konventionens regler. Warszawasystemet bygger på samma princip.

I syfte att upprätthålla Pariskonventionens grundprincip att anläggningsinnehavaren skall bära alla kostnader i samband med en atomolycka har transportörerna i den nuvarande ordningen regressrätt gentemot anläggningsinnehavarna enligt 15 § atomansvarighetslagen. Detta innebär att en transportör kan föra en regresstalan gentemot anläggningsinnehavaren och återkräva exempelvis ersättning till passagerare.

De skäl som motiverade denna lösning har fortfarande samma bärighet. Att talan om atomskada som inträffar ombord på ett luftfartyg får föras mot transportörer följer inte av att dessa bör bära ett särskilt ansvar för sådana skador. Istället motiveras detta av intresset att förenkla för de skadelidande att komma i åtnjutande av ersättning i händelse av en olycka. Detta intresse motverkas inte av att transportörerna ges uttrycklig rätt att regressvis återfå utgiven ersättning av anläggningsinnehavarna.

Om den nuvarande ordningen skall behållas, måste 15 § atomansvarighetslagen ändras. Den tidigare regleringen av lufttransportörernas ansvar, som bygger på Warszawasystemet, har enbart återfunnits i luftfartslagen. Montrealkonventionens ansvarsregler kommer dock att införas i svensk rätt både genom luftfartslagen och genom rådets förordning (EG) nr 2027/97. För att transportörernas regressrätt skall kunna bibehållas måste 15 § atomansvarighetslagen ändras så att den inte bara hänvisar till luftfartslagen utan också till förordningen (EG) nr 2027/97.

14 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen förslag: De nya lagarna skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Detta skall ske när Montrealkonventionen träder i kraft

Även efter att Sverige tillträtt Montrealkonventionen kommer Sverige att vara bundet av Warszawasystemet. De nya reglerna skall inte tillämpas vid lufttransporter till någon stat som fortfarande enbart tillträtt Warszawasystemet. I sådana fall skall äldre lagstiftning på lufttransportområdet tillämpas. Bestämmelserna om ett utvidgat tillämpningsområde för artikel 3a, 5 och 6 i förordning (EG) nr 2027/97 samt kravet på ansvarsförsäkring för såväl svenska som utländska transportörer skall gälla även med avseende på transporter som omfattas av Warszawasystemet.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens i den del som nu är aktuell. Kravet på ansvarsförsäkring föreslås dock inte gälla med avseende på transporter som omfattas av Warszawasystemet.

Remissinstanserna: De som yttrat sig har tillstyrkt förslaget.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna är huvudsakligen föranledda av förslaget att Sverige skall ansluta sig till Montrealkonventionen. I och med att konventionen träder i kraft för Sverige följer en skyldighet att tillämpa de regler som införlivar konventionens bestämmelser. De nya lagarna bör därför träda i kraft den dag konventionen träder i kraft för Sverige. Detsamma bör gälla för de lagändringar som föranleds av förordning (EG) nr 2027/97, eftersom förordningen skall tillämpas från samma tidpunkt.

Det går inte att i nuläget förutse exakt när Montrealkonventionen blir gällande för Sverige och gemenskapen. För dem som ratificerat konventionen innan den trätt i kraft blir den gällande den sextionde dagen efter dagen för deponering av det trettionde ratifikations-

instrumentet, och för den som ratificerar konventionen efter att den trätt i kraft blir den gällande sextio dagar efter deponeringen av ratifikationsinstrumentet.

Enligt de slutsatser som antogs av Europeiska unionens råd den 5 april 2001 skall gemenskapen och dess medlemsstater samtidigt överlämna ratifikationsinstrumenten till ICAO. Detta bör enligt slutsatserna ske senast den 31 december 2002. Den exakta dagen för överlämnandet av ratifikationsinstrumenten skall bestämmas genom koordinering i Bryssel. Detta samordnade förfarande kommer att leda till att Montrealkonventionen blir gällande samtidigt för gemenskapen och dess medlemsstater. Någon tidpunkt för gemensamt överlämnande av ratifikationsinstrumenten har ännu inte bestämts.

Mot bakgrund av det nu anförda bör regeringen bemyndigas att sätta de nya lagarna i kraft vid den tidpunkt regeringen bestämmer. Med ett sådant bemyndigande kommer regeringen att kunna sätta lagarna i kraft den dag då Montrealkonventionen blir gällande för Sverige.

Genom 3 § görs Montrealkonventionen tillämplig på inrikes luftfart och annan luftfart som inte heller omfattas av konventionen. Denna bestämmelse skulle kunna sättas i kraft vid närmaste lämpliga tidpunkt oavsett att Montrealkonventionen ännu inte trätt i kraft. Då den senaste lydelsen av Warszawasystemet, Montrealprotokollen nr 3 och 4, införlivades med svensk rätt bemyndigades regeringen att sätta lagändringarna i kraft särskilt för de nu aktuella transporterna. Montrealkonventionen kan dock förutspås träda i kraft relativt snart. Med hänsyn härtill saknas det anledning till annat än att 3 § träder i kraft samtidigt med de regler som har omedelbart samband med konventionen. Det samma gäller beträffande bland annat 9 §.

I avsnitt 7.4 föreslår regeringen att Sverige skall säga upp Montrealprotokoll nr 3, vilket inte trätt i kraft, men stå kvar som part till övriga delar av Warszawasystemet. För att Sverige även fortsättningsvis skall kunna fullgöra sina förpliktelser gentemot andra parter till Warszawasystemets olika delar, måste 1937 års lag om befordran med luftfartyg eller 9 kap. luftfartslagen i dess nuvarande eller äldre lydelse vara tillämpliga i vissa fall. Detta regleras i de föreslagna övergångsbestämmelserna.

Regeringen anser att försäkringsplikten även bör gälla med avseende på de transporter som omfattas av Warszawasystemet. Det finns visserligen ingen skyldighet för Sverige att införa en sådan plikt. Å andra sidan finns det inget som hindrar Sverige från att införa en sådan plikt även i dessa fall. Försäkringsplikten utgör en hörnsten i ett stärkt ersättningsrättsligt skydd för flygpassagerarna. Detta talar för att försäkringsplikten bör omfatta Warszawafallen. En sådan ordning bör i praktiken inte innebära någon beaktansvärd belastning för lufttrafikföretagen, eftersom försäkringar inte tecknas för varje enskild transport utan för ett visst luftfartyg, oberoende av om det skall användas för transporter som omfattas av Montrealkonventionen eller av Warszawasystemet.

I avsnitt 10 föreslår regeringen att vissa EG-rättsliga bestämmelser, nämligen artikel 3a, 5 och 6 i förordning (EG) nr 2027/97, ges ett utvidgat tillämpningsområde. Dessa EG-rättsliga bestämmelser kompletterar Montrealkonventionen i vissa avseenden och har inte

ansetts stå i strid med de åtaganden som följer av en anslutning till konventionen. På motsvarande sätt kan de inte heller anses stå i strid med Warszawasystemets regler. Bestämmelsernas syfte är att förbättra passagerarskyddet i tre avseenden. Detta intresse gör sig även gällande vid lufttransporter som omfattas av Warszawasystemet. Att tillämpa reglerna även i förhållande till sådana transporter torde inte medföra någon orimlig belastning för transportörerna. Tvärtom torde den ökade belastningen väl uppvägas av fördelen i att de kan följa samma regler för alla transporter. Regeringen föreslår därför att bestämmelserna tillämpas även med avseende på sådana transporter som omfattas av Warszawasystemet.

15 Ekonomiska konsekvenser, m.m.

Regeringens bedömning: Regeringens förslag bör inte medföra några beaktansvärda kostnader för det allmänna eller för enskilda.

De marginella kostnader förslagen kan medföra för staten skall finansieras inom befintliga budgetramar.

Promemorians bedömning överensstämmer i sak med regeringens i den del som nu är aktuell.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringens förslag kan leda till vissa kostnadskonsekvenser för såväl staten som för enskilda.

Förslaget innebär en viss ökning av Luftfartsverkets tillsynsansvar när det gäller transportörers skyldighet att ha ansvarsförsäkring och av Konsumentverkets tillsynsansvar när det gäller transportörers informationsplikt. Ökningarna av tillsynsverksamheten kan dock inte förväntas bli annat än ringa. De motiverar därför inte att verken tillförs ytterligare medel.

För transportörerna kommer de nya reglerna i princip att innebära en ökad ekonomisk belastning i och med att deras skadeståndsansvar skärps. Även skyldigheten att utge förskott och att ha försäkring kan i vissa fall tänkas leda till ökade kostnader. Detsamma gäller för den utökade informationsskyldigheten. Kostnadsökningarna kan dock inte förväntas bli annat än marginella. De i praktiken beaktansvärda ekonomiska konsekvenserna följer nämligen inte av regeringens förslag utan av rådets förordning (EG) nr 2027/97.

Den föreslagna regressrätten för EG-lufttrafikföretag mot innehavare av atomanläggningar torde inte medföra höjd försäkringskostnad för anläggningsinnehavarna och inte heller några andra ekonomiska konsekvenser.

Regeringens förslag kommer inte att medföra några konsekvenser för den kommunala självstyrelsen, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättningen och offentlig service i olika delar av landet, jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheten att nå de integrationspolitiska målen. Inte heller medför förslagen några konsekvenser för miljön. Slutligen torde förslagen inte medföra några

effekter av betydelse för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företag.

16 Författningskommentar

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

9 kap. Lufttransporter

EG-rättsliga bestämmelser

1 §

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

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

Paragrafen innehåller en upplysning om att vissa av de frågor som behandlas i de följande bestämmelserna i kapitlet även är reglerade i gemenskapsrätten. Dessutom innehåller den en påminnelse om den grundläggande principen om gemenskapsrättens företräde framför nationella bestämmelser. Övervägandena finns i avsnitt 8.1. Det närmare innehållet i de aktuella gemenskapsrättsliga bestämmelserna beskrivs i avsnitt 4.7 och 5.3.

För det första erinras om rådets förordning (EEG) nr 2407/92. Denna förordning innehåller bland annat en bestämmelse om försäkringsplikt.

För det andra erinras om rådets förordning (EG) nr 2027/97. Bestämmelserna i denna förordning gäller med ett undantag endast för så kallade EG-lufttrafikföretag. Med EG-lufttrafikföretag förstås ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92 (se artikel 2 i förordning (EG) nr 2027/97). Undantaget gäller en bestämmelse i förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skyldighet att informera om regler för skadeståndsansvar avseende passagerare och deras bagage (artikel 6). Bestämmelsen gäller för alla lufttrafikföretag som säljer lufttransporter i EU. Vidare gäller bestämmelserna om EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar i förordning (EG) nr 2027/97 endast med avseende på passagerare och deras bagage. De är alltså inte tillämpliga på godstransporter.

Slutligen påminner andra stycket om att gemenskapsrätten skall ges företräde framför svensk lag i den mån en fråga berörs av båda regleringarna.

Uttrycket ”svensk lag” har använts mot bakgrund av att tidigare lydelse av luftfartslagstiftningen görs tillämpliga i övergångsbestämmelserna. detta sker på grund av att Sverige kvarstår som part till

Warszawasystemet. I förhållande till Warszawasystemsstaterna som ännu inte ratificerat Montrealkonventionen måste Sverige alltså tillämpa de bestämmelser varigenom de olika delarna av Warszawasystemet införlivats med svensk rätt. Detta gäller dock inte i den utsträckning en fråga regleras i gemenskapsrätten.

Lufttransporter som omfattas av Montrealkonventionen

2 §

Artiklarna 1–22, artikel 23 första stycket första, andra och tredje meningarna, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 och artiklarna 51–52 i konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) skall gälla som lag här i landet.

De engelska, franska, spanska, ryska, kinesiska och arabiska texterna av Montrealkonventionen har lika giltighet.

De engelska och franska texterna av konventionen samt en översättning av den till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

Genom paragrafen införlivas Montrealkonventionen med svensk rätt. Det sker genom s.k. inkorporering. Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2.

Paragrafens tillämpningsområde är begränsat i och med att Montrealkonventionens regler delvis är införlivade i EG-rätten genom rådets förordning (EEG) nr 2407/92 och (EG) nr 2027/97, se kommentaren till 1 §. Detta innebär att konventionen med stöd av paragrafen skall tillämpas i sin helhet på transporter som utförs av andra transportörer än EG-lufttrafikföretag och, när det gäller EG-lufttrafikföretag, i de delar som inte omfattas av ovannämnda förordningar.

Det finns skäl att särskilt uppmärksamma artikel 33 andra stycket i konventionen som kan ge svensk domsrätt i vissa situationer. Denna bestämmelse kompletteras i 9 kap. 5 § med en särskild forumregel.

Montrealkonventionens övergripande syfte är att harmonisera de fördragsslutande staternas regler om internationella lufttransporter. Av internationella traktaträttsliga principer följer att man vid tillämpningen av konventionsbestämmelserna bör ta hänsyn till internationell praxis. Dessutom kan det finnas anledning att beakta den praxis som utbildas under förordning (EG) nr 2027/97 även i sådana fall som inte direkt omfattas av gemenskapsrätten.

Det finns anledning att uppmärksamma att uttrycket ”bodily injury”, ”lésion corporelle” (på svenska: kroppsskada) i artikel 17 i konventionen inte skall tolkas bokstavigt. Detta uttryckssätt är detsamma som förekommer i Warszawasystemet (förutom i Montrealprotokoll nr 3, där ”personskada” används). Det kan ge intryck av att endast fysiska skador är ersättningsgilla. Under den diplomatkonferens där Montrealkonventionen antogs framkom att praxis under Warszawasystemet inte är enhetlig beträffande frågan om även psykiska skador är ersättningsgilla. I ett stort antal länder är psykiska skador ersättningsgilla enbart när skadan uppkommit i samband med en fysisk skada. Så är emellertid inte fallet i Sverige. I Sverige kan ersättning utgå vid psykisk chock och annat

psykiskt lidande utan samband med fysisk skada. Med hänsyn härtill och mot bakgrund av det uttalande som gjordes av diplomatkonferensen (se Ds 2002:2 s. 65 f.), finns anledning att understryka att begreppet ”bodily injury” i konventionen inte bör tolkas så att det utesluter ersättning för psykisk skada, oavsett om denna uppstått i samband med fysisk skada eller inte.

Montrealkonventionen är avfattad på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska. I paragrafens andra stycke anges att alla språkversionerna har samma giltighet. Detta följer av konventionens sluttext.

I tredje stycket anges att de engelska och franska texterna av konventionen samt en svensk översättning av konventionen finns fogade som en bilaga till lagen. Det bör beaktas att den svenska texten inte har officiell status.

Lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen

3 §

Vid inrikes lufttransporter mot ersättning, där luftfartyget inte skall mellanlanda utanför landet, eller vid andra lufttransporter mot ersättning som inte heller omfattas av Montrealkonventionen skall konventionens bestämmelser ändå tillämpas så som det anges i 2 §. Detta gäller även när sådana lufttransporter utförs av ett lufttrafikföretag utan ersättning.

I fråga om jämkning av skadestånd för personskada skall 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

I fråga om begränsning av transportörens ansvar vid transport av bagage eller gods skall bestämmelsen i artikel 22 andra stycket i konventionen tillämpas som om den enbart avser incheckat bagage och bestämmelsen i artikel 22 femte stycket som om den även avser gods.

Paragrafen innehåller regler för de icke konventionsbundna lufttransporterna. Övervägandena finns i avsnitt 9.2.

Första stycket innebär att Montrealkonventionens bestämmelser görs tillämpliga även på sådana lufttransporter som inte omfattas av konventionens tillämpningsområde under förutsättning av att transporten utförs mot ersättning. De transporter som omfattas är inrikestransporter eller internationella transporter, där antingen avgångs- eller destinationsorten enligt transportavtalet ligger i en stat som inte är ansluten till konventionen. Vidare anges i första stycket att Montrealkonventionens bestämmelser skall tillämpas även på lufttransporter utan ersättning, men bara om de utförs av lufttrafikföretag.

Paragrafens tillämpningsområde begränsas av de EG-rättsliga reglerna som nämns i 1 §. I förhållande till EG-lufttrafikföretag skall alltid dessa regler tillämpas.

Det som anförts ovan i kommentaren till 2 § om tolkningen av konventionens bestämmelser gäller även här. I rättstillämpningen bör alltså hänsyn tas till internationell praxis, inte minst den praxis som utbildas under förordning (EG) nr 2027/97 när det gäller de konventionsbestämmelser som är en del av EG-rätten.

I paragrafens andra stycke föreskrivs att jämkning av skadestånd för personskada skall ske enligt den allmänna regeln i skadeståndslagen i stället för enligt konventionens regel.

I tredje stycket görs ytterligare två undantag från tillämpningen av konventionens bestämmelser. Det första undantaget innebär att ansvarsbegränsningen för bagage enbart gäller sådant bagage som checkats in och inte för handbagage. För handbagage gäller alltså obegränsat skadeståndsansvar. Skälet för detta är att transportören i fråga om skada på handbagage endast ansvarar om skadan orsakats av vårdslöshet eller med uppsåt. I fråga om incheckat bagage gäller strikt ansvar.

Det andra undantaget avser transportörens ansvar för skada på eller försening av gods. Undantaget innebär att transportören inte har rätt att begränsa sitt ansvar enligt artikel 22 tredje stycket i konventionen om transportören orsakat skadan med uppsåt eller genom oaktsamhet och med insikt om att skadan sannolikt skulle uppstå. Beloppsgränsen när det gäller godstransport är alltså, på samma sätt som när det gäller försening av passagerare samt skada på eller försening av bagage, inte absolut.

Inflationsjustering

4 §

Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, skall de nya beloppsgränserna gälla vid tillämpning av 2 eller 3 § från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt konventionen.

Regeringen skall i svensk författningssamling ge till känna vilka sådana ändringar som har trätt i kraft.

I paragrafen föreskrivs att om beloppsgränserna i artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändrats med tillämpning av artikel 24, skall de nya beloppsgränserna gälla vid tillämpning av konventionen som svensk lag. Övervägandena finns i avsnitt 8.4.2.

I artikel 24 regleras ett särskilt förfarande som kan tillämpas av FN:s luftfartsorganisation ICAO för att justera beloppsgränserna med hänsyn till inflationen. ICAO är skyldigt att omedelbart meddela de fördragsslutande staterna om beloppsgränserna ändrats.

De nya begränsningsbeloppen som kan bli gällande med stöd av paragrafen skall gälla från och med den dag då ändringen träder i kraft. Detta innebär att de skall tillämpas på transportavtal som slutits efter denna tidpunkt.

Andra stycket innehåller en upplysning om att regeringen skall i tillkännage de ändringar som har trätt i kraft. Syftet med denna bestämmelse är undvika att den ursprungliga lydelsen av Montrealkonventionen tillämpas efter att den har ändrats.

Behörig domstol

5 §

Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen skall väckas antingen vid någon av de

domstolar som nämns i artikel 33 första stycket eller vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.

Paragrafen innehåller en särskild forumregel som kompletterar bestämmelsen om domsrätt i artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen. Övervägandena finns i avsnitt 8.5.

Enligt artikel 33 andra stycket i konventionen får talan under vissa förutsättningar föras inom den stat där passageraren vid olyckstillfället hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Bestämmelsen anger dock inte vid vilken domstol i denna stat som talan i så fall skall föras. I paragrafen anges därför att talan, när den får väckas i Sverige, skall väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sitt hemvist, om den som väcker talan inte i stället väljer att föra talan vid någon av de domstolar som anges i artikel 33 första stycket i konventionen.

Konventionens uttryck ”huvudsakliga och stadigvarande bostad” behöver inte nödvändigtvis ha samma innebörd som begreppet hemvist så som begreppet används i exempelvis 10 kap. 8a § rättegångsbalken, även om en person i regel anses ha haft sitt hemvist där han eller hon har haft sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Vid tillämpningen av förevarande paragraf bör därför begreppet hemvist tolkas i ljuset av konventionens uttryck ”principal and permanent residence”. En sådan tolkning kan få till följd att svaret på frågan om var passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad vid olyckan blir avgörande för såväl frågan om huruvida svensk domsrätt föreligger som frågan om vid vilken svensk domstol talan kan väckas.

Av att ordet ”skall” valts i förhållande till var talan skall väckas innebär att domstolens behörighet är exklusiv, med det undantaget att käranden också kan välja någon av de fyra domstolar som anges i artikel 33 första stycket i Montrealkonventionen. Detta innebär att en kärande inte kan åberopa de allmänna forumreglerna i 10 kap. rättegångsbalken i ett fall då svensk domsrätt föreligger enligt artikel 33 andra stycket i konventionen.

Försäkringsplikt

6 §

En svensk transportör skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar som det följer av 2 eller 3 §. Staten är dock inte skyldig att ha sådan försäkring.

Ansvarsförsäkringen skall täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Detta gäller även när artikeln är tillämplig genom 9 §.

I paragrafen regleras i vilken utsträckning svenska transportörer skall ha ansvarsförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.2.

Bestämmelsen i första stycket tillgodoser Montrealkonventionens krav enligt artikel 50 när det gäller de anslutna staternas egna transportörer.

Enligt artikel 50 skall konventionsstaterna se till att deras transportörer har en tillräcklig försäkring för att täcka ansvaret enligt konventionen.

Genom hänvisningen till 3 § utvidgas försäkringsplikten till att omfatta transporter som inte är konventionsbundna.

För EG-lufttrafikföretag finns krav på ansvarsförsäkring enligt förordningarna (EEG) nr 2407/92 och (EG) nr 2027/97 (se angående begreppet EG-lufttrafikföretag kommentaren till 1 §).

Begreppet ”transportör” inrymmer såväl den som avtalar om en transport som den som utför den. För att den som avtalat om transporten skall anses vara transportör i Montrealkonventionens mening måste denne ha gjort detta ”i eget namn” (”as a principal”, se artikel 39). Låter den som sluter transportavtalet med passageraren eller avsändaren/mottagaren av gods någon annan faktiskt utföra transporten gäller kravet på ansvarsförsäkring för dem båda. Detta följer av att de båda är solidariskt ansvariga enligt artikel 40 i Montrealkonventionen. Vidare inrymmer begreppet inte bara lufttrafikföretag utan i princip var och en som avtalar om eller faktiskt utför en lufttransport mot ersättning. Inträder exempelvis en kommun eller ett landsting, en researrangör eller en speditör i rollen som transportör gäller därför kravet på ansvarsförsäkring även dem. Den svenska staten är dock befriad från kravet på ansvarsförsäkring.

Kravet på ansvarsförsäkring innebär inte att transportören själv måste ha tecknat en försäkring. Det väsentliga är att transportörernas ansvar på något sätt är täckt av försäkring. Detta kan tänkas vara fallet genom att transportören står med som medförsäkrad i en försäkring som någon annan transportör har tecknat.

Montrealkonventionen lämnar frågan om hur en transportörs nationalitet skall bestämmas öppen (se härom i avsnitt 8.6.2). Vid tillämpningen av denna paragraf kan de transportörer som är hemmahörande i Sverige betraktas som svenska. Detta torde normalt vara fallet om transportören har sitt säte eller sitt huvudkontor här eller om dess huvudsakliga verksamhet bedrivs här.

7 §

En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till, från eller inom Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar som det följer av 2 eller 3 §.

I paragrafen regleras i vilken utsträckning utländska transportörer skall ha ansvarsförsäkring. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.2.

Bestämmelsen har sin bakgrund i artikel 50 i Montrealkonventionen, enligt vilken en fördragsslutande stat får kräva av en utländsk transportör som trafikerar statens territorium att transportören visar att den har en tillräcklig försäkring som täcker transportörens ansvar enligt konventionen. Genom hänvisningen till 3 § utvidgas försäkringsplikten till att omfatta transporter som inte är konventionsbundna.

För EG-lufttrafikföretag finns krav på ansvarsförsäkring enligt förordning (EEG) nr 2407/92 och förordning (EG) nr 2027/97 (se angående begreppet EG-lufttrafikföretag kommentaren till 1 §).

Begreppet ”transportör” har samma innebörd här som i 6 §.

Vad som anförs i kommentaren till 6 § om att kravet på ansvarsförsäkring inte innebär att transportören själv måste ha tecknat en försäkring gäller även beträffande utländska transportörer.

Något undantag görs inte i paragrafen för främmande stater.

8 §

Luftfartsverket skall ha tillsyn över försäkringsplikten enligt 6 och 7 §§.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva närmare bestämmelser om försäkringsplikten enligt 6 och 7 §§.

Det ankommer enligt första stycket på Luftfartsverket att utöva tillsyn över att transportörerna uppfyller sin skyldighet att ha försäkring. Övervägandena finns i avsnitt 8.6.2.

När det gäller försäkringsnivå kan ledning sökas i ECAC:s rekommendation från den 15 oktober 2001 om försäkring för passagerarskador, men om det är påkallat av den allmänna utvecklingen inom ersättningsområdet bör högre nivåer kunna krävas.

I fråga om transporter som utförs av främmande stater torde en deklARATION om egenförsäkring i regel kunna accepteras.

När det gäller transportörer som inte är lufttrafikföretag finns det anledning att uppmärksamma att det inte finns någon klar gränsdragning för vilka som skall anses vara avtalsslutande transportör utan att vara lufttrafikföretag. Var denna gräns går är en fråga som lämpligen inte bör avgöras i Luftfartsverkets tillsynsverksamhet. Mot den bakgrunden bör tillsyn kunna underlåtas i tveksamma fall.

Vid tillsynen bör Luftfartsverket beakta vad som anförs i kommentaren till 6 § om att kravet på ansvarsförsäkring inte innebär att transportören själv måste ha tecknat en försäkring.

I andra stycket ges ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva närmare bestämmelser om försäkringsplikten.

Tillämpning av vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 2027/97

9 §

Artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för andra lufttrafikföretag än EG-lufttrafikföretag.

Artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag.

Artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

Bestämmelsen i första stycket innebär att artikel 3a i den angivna förordningen görs tillämplig även på andra lufttrafikföretag än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag. Övervägandena finns i avsnitt 10.3.

Med EG-lufttrafikföretag menas ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92 (se artikel 2 i förordning (EG) nr 2027/97). Utvidgningen av tillämpningsområdet för artikel 3a i förordning (EG) nr 2027/97 innebär att artikeln blir gällande för samtliga lufttrafikföretag som ombesörjer incheckning av bagage vid svenska flygplatser, oavsett var företaget är hemmahörande.

Bestämmelsen i andra stycket innebär att artikel 5 i den angivna förordningen görs tillämplig även för andra svenska transportörer än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag. Övervägandena finns avsnitt 10.2.

Begreppet transportör i andra stycket har samma innebörd som i de övriga bestämmelser i 9 kap. där begreppet förekommer. Innebörden bestäms av Montrealkonventionen (se kommentaren till 6 §). Vilka transportörer som skall anses svenska får bedömas på samma sätt här som i 6 §.

Bestämmelsen i tredje stycket innebär att artikel 6 i den angivna förordningen görs tillämplig även på den som annat än tillfälligtvis och utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn. Övervägandena finns i avsnitt 10.4.

Detta betyder att artikel 6 gäller för alla de transportörer som är att betrakta som avtalsslutande transportör enligt Montrealkonventionen (se artikel 39 i konventionen) när det gäller transport av passagerare och deras bagage. En inskränkning av tillämpningsområdet innefattas emellertid i kravet på att verksamheten skall ske annat än tillfälligtvis. Det innebär att kravet på information enbart gäller för transportörer som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter som en del av sin normala affärsverksamhet. Av artikel 6 följer vissa särskilda skyldigheter för EG-lufttrafikföretag, nämligen att använda det informationsmeddelande som finns i bilagan till förordningen. Eftersom de aktuella transportörerna inte är EG-lufttrafikföretag är de inte skyldiga att använda just detta meddelande. Inget hindrar dock att de gör det där så är adekvat.

Den ifrågakvarande lufttransporten behöver inte omfattas av Montrealkonventionen för att paragrafen skall vara tillämplig. Den är tillämplig oavsett om lufttransporten är konventionsbunden eller ej.

10 §

Konsumentverket skall ha tillsyn över transportörernas skyldigheter enligt artiklarna 3a och 6 i förordning (EG) nr 2027/97. Detta gäller även när bestämmelserna är tillämpliga genom 9 §.

Vid underlåtelse att uppfylla dessa skyldigheter skall marknadsföringslagen (1995:450) tillämpas.

Det ankommer på Konsumentverket att utöva tillsyn över att transportörerna uppfyller sina skyldigheter enligt artiklarna 3a och 6 i den angivna förordningen eller enligt 9 §. Övervägandena finns i avsnitt 11.2.

Andra stycket innebär att marknadsdomstolen, efter ansökan från Konsumentombudsmannen, kan ålägga transportörer att efterfölja bestämmelserna i artikel 3a eller 6 i förordningen, oavsett om bestämmelserna är tillämpliga direkt eller genom 9 §. I enklare fall kan konsumentombudsmannen uppnå detsamma genom ett föreläggande enligt 21 § marknadsföringslagen.

Utländska stats- och militärtransporter

11 §

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

Bestämmelsen är motiverad av den möjlighet till reservation avseende militära flygningar och flygningar för statsändamål som finns i artikel 57 i Montrealkonventionen. Den gör undantag för sådana flygningar som omfattas av en främmande stats reservation enligt denna artikel. Undantaget är beroende av om flygningen utförs av en viss stat. På detta sätt följer bestämmelsen inte huvuddregeln i Montrealkonventionen, enligt vilken det är avgångs- och destinationsorten som avgör om Montrealkonventionen är tillämplig.

Samtliga bestämmelser i kapitlet undantas från tillämpningen. Detta innebär att om svensk rätt skulle vara tillämplig i ett fall som omfattas av en reservation så får allmänna avtals- och ersättningsrättsliga regler tillämpas.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

2. Så länge konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess ursprungliga lydelse är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Vidare skall 9 kap. 9 och 10 §§ luftfartslagen i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt protokollet den 28 september 1955 med ändring av Warszawakonventionen (Haagprotokollet) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall 9 kap. i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297). Vidare skall 9 kap. 9 och 10 §§ luftfartslagen i deras lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 den 5 september 1975 med ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet (Montrealprotokoll nr 4) är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall 9 kap. i dess lydelse före denna lag gälla i stället för denna lag för sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på. Dock

skall 9 kap. 6 och 7 §§ i deras lydelse enligt denna lag tillämpas. Hänvisningen till transportörens ansvar skall därvid avse transportörens ansvar enligt 9 kap. i dess lydelse före denna lag.

5. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse, i dess lydelse enligt Haagprotokollet eller i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna i svensk författningssamling.

I första stycket ges regeringen bemyndigande att sätta lagen i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 14.

I andra, tredje och fjärde punkten görs undantag i tillämpningen för de transporter som omfattas av det s.k. Warszawasystemet i dess olika versioner.

Det kan noteras att Montrealprotokoll nr 4, vilket behandlas i fjärde punkten, enbart reglerar transport av gods. Detta innebär att 9 kap. i dess lydelse enligt lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen enbart blir tillämpligt för godstransporter.

I andra, tredje och fjärde punkterna föreskrivs att 6 och 7 §§ i deras nya lydelse skall gälla oavsett om Warszawakonventionen i sina olika lydelse är tillämpliga. Detta innebär att kravet på ansvarsförsäkring som följer av dessa paragrafer även gäller med avseende på lufttransporter som faller under Warszawasystemet. En justering görs emellertid med hänsyn till att transportörens ansvar i sådana fall inte gäller i enlighet med 2 eller 3 § i deras nya lydelse. Hänvisningen till transportörens ansvar skall i stället avse transportörens ansvar enligt lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg respektive äldre lydelse av 9 kap. luftfartslagen.

När det i andra, tredje och fjärde punkten talas om att de nämnda bestämmelserna är tillämpliga på vissa lufttransporter, bör tillämpligheten avgöras med hänsyn till de generella bestämmelserna om tillämplighet i respektive lydelse av Warszawakonventionen. Detta får betydelse i de fall en stat gjort en reservation i enlighet med äldre konventionsbestämmelser motsvarande artikel 57 i Montrealkonventionen. I sådana skall de äldre lydelse av luftfartslagstiftningen (inbegripet inskränkningar i dessas tillämpning på grund av reservationer från främmande stater) tillämpas. Detta innebär att Montrealkonventionens regler inte blir tillämpliga i de nämnda fallen med stöd av 3 § i denna lag, trots att ifrågavarande lufttransporter inte är konventionsbundna.

I andra och tredje punkten föreskrivs vidare att 9 och 10 §§ skall tillämpas oavsett att Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse eller i dess lydelse enligt Haagprotokollet är tillämplig. Eftersom paragraferna inte är relevanta då det är fråga om transport av gods innehåller den fjärde punkten ingen motsvarande föreskrift.

16.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

18 §

Ändringen är föranledd av att EG-lufttrafikföretags ansvar för skador regleras av bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97 vid sidan av bestämmelserna i luftfartslagen. Övervägandena finns i avsnitt 12.2.

Den nya lydelsen innebär att skador som omfattas av bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97 skall ersättas enligt dessa bestämmelser i stället för enligt paketreselagen.

16.3 Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

15 §

Genom ett tillägg till bestämmelsen i paragrafens första stycke skall regress i fortsättningen kunna utövas också när ersättning för atomolycka har betalats på grund av förordning (EG) nr 2027/97. Övervägandena finns i avsnitt 13.3.2.

Bestämmelsen innebär att ansvaret för atomskada i sista hand kommer att bäras av atomanläggningens innehavare, även när den skadebringande händelsen har inträffat under en sådan transport som omfattas av EG-förordningen. Syftet med kanaliseringsregeln i 14 § atomansvarighetslagen tillgodoses således oavsett om den ansvariga transportören är ett EG-lufttrafikföretag eller inte.

Konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter

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,

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la "Convention de Varsovie" et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

KONVENTION OM VISSA ENHETLIGA REGLER FÖR INTERNATIONELLA LUFTTRANSPORTER

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 lufttransporter och av att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen,

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:	SONT CONVENUS DE CE QUI S'UIT:	HAR KOMMIT ÖVERENS OM FÖLJANDE.
CHAPTER I	CHAPITRE I	KAPITEL I
GENERAL PROVISIONS	GÉNÉRALITÉS	ALLMÄNNA BESTÄMMELSER
<i>Article 1</i>	<i>Article 1</i>	<i>Artikel 1</i>
Scope of application	Champ d'application	Tillämpningsområde
<p>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.</p>	<p>1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>2. Au sens de la présente convention, l'expression transport international s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.</p>	<p>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.</p>

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 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

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2

Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

CHAPITRE II

DOCUMENTS ET OBLIGATIONS DES PARTIES RELATIFS AU TRANSPORT DES PASSAGERS, DES BAGAGES ET DES MARCHANDISES

Article 3

Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:
 a) l'indication des points de départ et de destination;
 b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen

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 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

Bilaga 1

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 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 record preserved by such other means.

Article 5

Contents of air waybill or cargo receipt

constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

Article 4

Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5

Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

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

Artikel 4

Gods

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

<p>The air waybill or the cargo receipt shall include:</p>	<p>La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:</p>	<p>Flygfraktsedeln eller godskvittot skall innehålla:</p>
<p>(a) an indication of the places of departure and destination;</p>	<p>a) l'indication des points de départ et de destination;</p>	<p>a) uppgift om avgångsort och destinationsort;</p>
<p>(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</p>	<p>b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;</p>	<p>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;</p>
<p>(c) an indication of the weight of the consignment.</p>	<p>c) la mention du poids de l'expédition.</p>	<p>c) uppgift om försändelsens vikt.</p>

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.

Article 6

Document relatif à la nature de la marchandise

L'expéditeur peut être tenu pour accomplir les formalités nécessaires de douane, de police et d'autres autorités publiques d'émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

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.

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.

Article 7

Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention "pour le transporteur"; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention "pour le destinataire"; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

Artikel 7

Beskrivning av flygfraktsedeln

1. Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre original exemplar.

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. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped. 3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre. 3. Avsändarens och transportörens underskrifter får vara tryckta eller stämplade.

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. 4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur. 4. Om inte annat visas, skall transportören anses ha handlat på avsändarens uppdrag om transportören upprättat flygfraktsedeln på dennes begäran.

Article 8

Article 8

Artikel 8

Documentation for multiple packages

Documents relatifs à plusieurs colis

Transporthandling för flera godsenheter

When there is more than one package:

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

När transporten avser flera godsenheter

(a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

a) har transportören rätt att begära att avsändaren upprättar separata flygfraktsedlar;

(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.

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

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.

Article 9

Article 9

Artikel 9

Non-compliance with documentary requirements

Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

Bristfälliga handlingar

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.

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

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 ansvarsbegränsning.

Article 10

Article 10

Artikel 10

Responsibility for particulars of documentation

Responsabilité pour les indications portées dans les documents

Ansvar för uppgifterna i handlingarna

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

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de

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

Bilaga 1

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

celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11

Valeur probante des documents

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume

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

and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as 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.

et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

anses ha bevisvärde endast under förutsättning att transportören i avsändarens närvaro har kontrollerat dem och på flygfraktsedeln eller godskvittot intygat detta, eller om uppgifterna avser godsets synliga skick.

Article 12

Article 12

Artikel 12

Right of disposition of cargo

Droit de disposer de la marchandise

Rätt att förfoga över godset

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.

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

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

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

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

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.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

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. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à

4. Avsändarens rätt upphör när mottagarens rätt inträder i enlighet med artikel 13. Om mottagaren

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.

l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

vägrar att ta emot godset eller om denne inte är anträffbar, får dock avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Article 13

Article 13

Artikel 13

Delivery of the cargo

Livraison de la marchandise

Avlämnande av gods

1. Except when the consignor has exercised 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.

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

1. Utom i de fall då avsändaren har utövat 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. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

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

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.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

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 anlänt, får mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot transportören.

Article 14

Article 14

Artikel 14

Enforcement of the rights of consignor and consignee

Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

Avsändarens och mottagarens utövande av sina rättigheter

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.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

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.

Article 15

Article 15

Artikel 15

Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties

Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

Förhållandet mellan avsändare och mottagare och gentemot tredje män

1. Articles 12, 13 and 14 do not

1. Les articles 12, 13 et 14 ne

1. Artiklarna 12-14 inverkar

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 information 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

portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

Article 16

Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR ÉTENDUE L'INDEMNISATION PRÉJUDICE

Article 17

Mort ou lésion subie par le passager - Dommage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la

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 godskvittot.

Artikel 16

Skyldigheter enligt tullens, ordningsmaktens och andra myndigheters föreskrifter

1. Avsändaren skall lämna de upplysningar och skriftliga handlingar som behövs för att uppfylla tullens, polisens och andra myndigheters föreskrifter 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

DU FRAKTFÖRARENS ET SKADESTÅNDSANSVAR OCH DE ERSÄTTNINGENS DU 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

Bilaga 1

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 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

lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme "bagages" désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18

Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de

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 tjugo dagar efter den dag då det skulle ha anlänt, har passageraren rätt att göra sina rättigheter 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:

Bilaga 1

from one or more of the following:	la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:	
(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;	a) la nature ou le vice propre de la marchandise;	a) godsets egenskaper eller av en inneboende defekt eller svaghet hos det;
(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;	b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;	b) bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än transportören eller transportörens anställda eller uppdragstagare;
(c) an act of war or an armed conflict;	c) un fait de guerre ou un conflit armé;	c) krigshandling eller väpnad konflikt; eller
(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.	d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.	d) myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur en stat eller transiteras.
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.	3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.	3. Med "lufttransport" i första stycket avses den tid under vilken godset är i transportörens vård.
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.	4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.	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.

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

Article 19

Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable

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

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.

du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

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.

Article 20

Article 20

Artikel 20

Exoneration

Exonération

Jämkning

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.

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

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.

Article 21

Article 21

Artikel 21

Compensation in case of death or injury of passengers

Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

Ersättning för passagerares dödsfall eller skada

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.

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

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. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100000 Special

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100000 droits de tirage spéciaux

2. För sådana skador som avses i artikel 17.1 är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 100000 särskilda dragningsrätter för varje enskild passagerare om

<p>Drawing Rights if the carrier proves that:</p> <p>(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or</p> <p>(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.</p>	<p>par passager, s'il prouve:</p> <p>a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou</p> <p>b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.</p>	<p>transportören visar:</p> <p>a) att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet; eller</p> <p>b) att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.</p>
---	---	--

Article 22

Article 22

Artikel 22

Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

Ansvarsbegränsning beträffande försening, bagage och gods

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.

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4150 droits de tirage spéciaux par passager.

1. För skador på grund av försening enligt artikel 19 vid transport av passagerare är transportörens skadeståndsansvar begränsat till 4150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

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.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

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. 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

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au

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

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 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

transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de

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 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 karendens rättegångskostnader och för andra

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 national 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 1500000 monetary units per

procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 23

Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur

utgifter som käranden 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 käranden 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 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 1500000 monetära enheter per passagerare vid rättsliga

passenger in judicial proceedings in their territories; 62500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15000 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 millesimal 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 Article, 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

leur territoire, à la somme de 1500000 unités monétaires par passager; 62500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24

Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont

förfaranden inom deras territorium, 62500 monetära enheter per passagerare när det gäller artikel 22.1, 15000 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 meningen 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 sådant 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

the Depository 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 Depository 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 Depository shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depository 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 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

révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit

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 stater 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, förutsatt att inflationsfaktorn enligt första stycket överstiger 30 % sedan den senaste ändringen eller, om det ännu inte gjorts någon ändring,

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.

supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

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.

Article 25

Article 25

Artikel 25

Stipulation on limits

Stipulation de limites

Avtal om ansvarsgränser

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.

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

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.

Article 26

Article 26

Artikel 26

Invalidity of contractual provisions

Nullité des dispositions contractuelles

Ogiltiga avtalsvillkor

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.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

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.

Article 27

Article 27

Artikel 27

Freedom to contract

Liberté de contracter

Frihet att ingå avtal

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.

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport, de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

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.

Article 28

Article 28

Artikel 28

Advance payments

Paiements anticipés

Förskott

In the case of aircraft accidents

En cas d'accident d'aviation

Vid flygolyckor som medför att

resulting 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.

entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29

Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30

Préposés, mandataires Montant total de la réparation

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne

passagerare 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, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt 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

doit pas dépasser lesdites limites. de nämnda gränserna.

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 knowledge that damage would probably result.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

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 skada troligen skulle bli följden.

Article 31

Article 31

Artikel 31

Timely notice of complaints

Délais de protestation

Tidsfrist för reklamationer

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.

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

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. 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.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

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

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

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

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.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

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

Article 32

Article 32

Artikel 32

Death of person liable

Décès de la personne responsable

Skadeståndsansvarigs död

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.

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

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

Article 33

Article 33

Artikel 33

Jurisdiction

Jurisdiction compétente

Jurisdiktion

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

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

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

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.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

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. For the purposes of paragraph 2,

3. Aux fins du paragraphe 2:

3. I punkt 2 avses med

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

a) "accord commercial" signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs

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

for carriage of passengers by air; de transport aérien de passagers;

(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.

b) "résidence principale et permanente" désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

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

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

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

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

Article 34

Article 34

Artikel 34

Arbitration

Arbitrage

Skiljeförfarande

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.

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

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

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

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

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

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

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

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of 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.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

4. Bestämmelserna i punkterna 2 och 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.

Article 35

Article 35

Artikel 35

Limitation of actions

Délai de recours

Begränsning av talan

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.

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

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. 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, 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

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36

Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Article 37

Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses

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 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

a right of recourse against any other person. dispositions a ou non un recours contre toute autre personne. bestämmelser har regressrätt gentemot någon annan person.

CHAPTER IV

CHAPITRE IV

KAPITEL IV

COMBINED CARRIAGE

TRANSPORT INTERMODAL

KOMBINERADE
TRANSPORTER

Article 38

Article 38

Artikel 38

Combined carriage

Transport intermodal

Kombinerad transport

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.

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

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. 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.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

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

CHAPTER V

CHAPITRE V

KAPITEL V

CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER

TRANSPORT AÉRIEN EFFECTUÉ PAR UNE PERSONNE AUTRE QUE LE TRANSPORTEUR CONTRACTUEL

LUFTTRANSPORTER SOM UTFÖRS AV NÅGON ANNAN ÄN DEN AVTALSSLUTANDE TRANSPORTÖREN

Article 39

Article 39

Artikel 39

Contracting carrier actual carrier

**Transporteur contractuel
Transporteur de fait**

**Avtalsslutande transportör
faktisk transportör**

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 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

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée "transporteur contractuel") conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée "transporteur de fait") effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel,

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 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

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

tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40

Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41

Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune

avseende på sin del inte är en successiv transportör i konventionens mening. Ett sådant uppdrag skall anses föreligga, 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,

declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

genom vilken 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.

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 42

Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

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.

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 43

Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

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.

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

Article 44

Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne

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

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 applicable to that person.

peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

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.

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 seised of the case.

Article 45

Notification des actions en responsabilité

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

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.

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 46

Jurisdiction annexe

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

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.

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

Article 47

Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent

Artikel 47

Ogiltiga avtalsvillkor

Varje avtalsvillkor som har till syfte att befria den avtalsslutande transportören eller den faktiska transportören från ansvar enligt

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 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

chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

Article 48

Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

CHAPITRE VI

AUTRES DISPOSITIONS

Article 49

Obligation d'application

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

Article 50

Assurance

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

Article 51

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 artikel 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

Carriage Performed in Extraordinary Circumstances	Transport effectué dans des circonstances extraordinaires	Transporter som utförs under extraordinära förhållanden
--	--	--

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.

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

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.

Article 52

Article 52

Artikel 52

Definition of days

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

Définition du terme "jour"

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Definition av dagar

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

CHAPTER VII

CHAPITRE VII

KAPITEL VII

FINAL CLAUSES

DISPOSITIONS
PROTOCOLAIRES

SLUTBESTÄMMELSER

Article 53

Article 53

Artikel 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.

Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

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. 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

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une "organisation régionale d'intégration économique" est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter,

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,

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 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.

approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un "État partie" ou "d'États parties" s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'"une majorité des États parties" et d'"un tiers des États parties" ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

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.

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

Bilaga 1

		deponeras.
8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:	8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:	8. Depositarien skall omgående underrätta de fördragsslutande staterna om
(a) each signature of this Convention and date thereof;	a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;	a) varje undertecknande av denna konvention och den dag då detta sker,
(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;	b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;	b) varje deponering av ett ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och den dag då detta sker,
(c) the date of entry into force of this Convention;	c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;	c) den dag då konventionen träder i kraft,
(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;	d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;	d) den dag då en ändring av ansvarsgränserna enligt denna konvention träder i kraft,
(e) any denunciation under Article 54.	e) toute dénonciation au titre de l'article 54.	e) varje uppsägning enligt artikel 54.

Article 54

Article 54

Artikel 54

Denunciation

Dénonciation

Uppsägning

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

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

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

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

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingt jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

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

Article 55

Article 55

Artikel 55

Relationship with other Warsaw Convention Instruments

Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

Förhållande till Warszawakonventionens instrument

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

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

Denna konvention skall ha företräde framför andra regler för internationell lufttransport

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

1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

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

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12

a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre

a) Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell

Bilaga 1

- | | | |
|--|--|---|
| October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention"); | 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie); | luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 (nedan kallad Warszawakonventionen), |
| (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); | b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye); | 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) 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); | c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara); | 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) 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); | d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala); | d) Protokollet inebärande 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 Guatemalaprotokollet), |
| (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 | e) Protocoles additionnels nos 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou | e) tilläggsprotokollen nr 1-3 och Montrealprotokoll nr 4 inebärande 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. 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. | 2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus. | 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 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

Article 56

États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la "monnaie nationale" sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;

b) à l'article 28, la référence à la "loi nationale" est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

Article 57

Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales

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

Bilaga 1

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.

relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

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.

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

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

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

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.

FAIT à Montréal le 28e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le depositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

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.

Det huvudsakliga innehållet i Ds 2002:2 Ersättning vid flygolyckor

Denna promemoria innehåller förslag till bättre ersättning till dem som skadas vid flygolyckor. Förslagen gäller såväl passagerare som flyger med kommersiella flygbolag som alla andra som färdas med luftfartyg. När det gäller de kommersiella transporterna förbättras också ersättningen för skada på bagage och gods. Utöver detta behandlas bland annat frågor om förskottsbetalningar vid olyckor, transportörers försäkringar och information för passagerarna.

Luftfarten är av stor vikt i det moderna samhället. Flygpassagerarna bör ha ett fullgott ersättningsrättsligt skydd. Det är viktigt att den som drabbas av en flygolycka får rimlig ersättning för sina skador. Men skyddet är också av stor betydelse för allmänhetens förtroende för luftfarten. Den senaste tidens händelser – inbegripet terrorattackerna den 11 september 2001 – har givit ytterligare aktualitet åt behovet av goda ersättningsregler.

Förslagen innebär att det skadeståndsrättsliga skyddet för passagerarna förbättras avsevärt. Såväl vid kommersiella som vid icke-kommersiella lufttransporter kommer den som skadas att ha rätt till full ersättning för sina skador. Detta innebär att de beloppsgränser som nu gäller för flygpassagerare avskaffas. Dessutom kommer det att bli lättare för passagerare att få ersättning, eftersom transportörernas ansvar kommer att vara strikt upp till omkring 1,45 miljoner kr. Skador som överstiger detta belopp skall transportören ersätta om han eller hon inte kan visa att han eller hon inte vållat skadorna. Vid icke-kommersiell luftfart finns idag rätt till obegränsad ersättning, men bara om den skadelidande kan visa att transportören eller någon annan vållat skadorna. Förslaget innebär att denna grupp som fördas med icke-kommersiella lufttransporter i detta avseende kommer att omfattas av samma lika goda skyddsregler som flygpassagerarna.

Den icke-kommersiella luftfarten omfattar såväl privatflyg som firmaflyg och bruksflyg. Även militära flygningar och andra flygningar som utförs av staten eller av kommuner och landsting innefattas i denna grupp. Det förbättrade ersättningsrättsliga skyddet på detta område kommer därmed bland annat att omfatta personer som inom ramen för sin anställning färdas med luftfartyg samt värnpliktiga.

Skälet till att frågor om lufttransportörers skadeståndsansvar behandlas är att det föreslås att Sverige skall ratificera den så kallade Montrealkonventionen. Denna konvention reglerar vissa civilrättsliga frågor avseende internationell lufttransport, t.ex. ersättning när passagerare, bagage eller gods skadas. Syftet är att den skall ersätta det så kallade Warszawasystemet.

I och med att Sverige ratificerar Montrealkonventionen måste dess regler införas i svensk rätt. Det finns sedan tidigare gemenskapsrättsliga regler om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Kommissionen lade i juni 2000 fram ett förslag till ändring av förordningen, vilket har behandlats i rådet och parlamentet.

Vissa av Montrealkonventionens regler införs genom förordningen (EG) nr 2027/97. I de delar som konventionen inte införs genom denna förordning föreslås det att den skall införas i svensk rätt i 9 kap. luftfartslagen. Detta föreslås ske genom att konventionen inkorporeras i svensk rätt. Inkorporering innebär att man genom en hänvisning i lag gör den internationella överenskommelsen direkt tillämplig i Sverige.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag då Montrealkonventionen träder i kraft för Sverige. Detta kan förväntas ske senast den 1 mars 2003.

De regler som avser ersättning vid icke-kommersiella lufttransporter skall dock träda i kraft samtidigt som vissa nya regler om skadeståndsansvar för skador på marken träder i kraft.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957:297)¹
dels att 9 kap. 1–14 §§ samt att rubrikerna närmast före 1, 3 och 12 §§
 skall ha följande lydelse,
dels att det skall införas nya rubriker närmast före 2, 4–11 samt 13 och
 14 §§ med följande lydelse,
dels att 9 kap. 15–38 samt 40 och 41 §§ samt rubrikerna närmast före
 17, 31, 37 och 38 §§ skall upphävas.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

9 kap. Lufttransporter

*Bestämmelsernas
tillämpningsområde**Bestämmelser
gemenskapsrätten**i*

*Detta kapitel gäller transporter
med luftfartyg av passagerare,
resgods eller gods som utförs av
lufttrafikföretag. Kapitlet gäller
också om sådana transporter
utförs av andra mot ersättning.*

1 §

*Bestämmelser om
lufttrafikföretags
skadeståndsansvar,
försäkringsskyldighet och
informationsplikt finns i rådets
förordning (EG) nr 2027/97 av
den 9 oktober 1997 om
lufttrafikföretags
skadeståndsansvar vid olyckor.²
Bestämmelser om
lufttrafikföretags
försäkringsskyldighet finns även i
rådets förordning (EEG) nr
2407/92 av den 23 juli 1992 om
utfärdande av tillstånd för
lufttrafikföretag. I den
utsträckning en fråga regleras av
rådets förordning (EEG) nr
2407/92 eller av rådets förordning
(EG) nr 2027/97 skall detta kapitel
inte tillämpas.*

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

² Kommissionen lade i juni 2000 fram ett förslag till ändring av förordningen, vilket har behandlats i rådet och parlamentet, se vidare nedan avsnitt 6.1. Denna promemoria bygger på förordningen så som den kommer att se ut om så sker.

Internationell lufttransport

2 §³

Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postbefordringsföretaget. Ansvarat regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel. Bestämmelserna i 3--8 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Artiklarna 1–22, artikel 23, första stycket första, andra och tredje meningen, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 och artiklarna 51–52 i konventionen den 28 maj 1999 om enhetliga regler för lufttransport (Montrealkonventionen) skall gälla som lag här i landet. Om beloppsgränserna enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, skall de nya beloppsgränserna gälla vid tillämpning av första stycket. De engelska, franska, spanska, ryska, kinesiska och arabiska texterna av Montrealkonventionen skall ha samma giltighet. Montrealkonventionen på svenska, engelska och franska finns intagen som bilaga till denna lag.

Transporthandlingar

Inrikes lufttransport, m.m.

3 §⁴

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. Sådana biljetter kan vara individuella eller kollektiva. En biljett skall innehålla 1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, samt 2. uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning. Biljetter behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt. Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel

Vid inrikes lufttransporter mot ersättning där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet eller vid andra sådana lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen skall konventionens bestämmelser tillämpas så som anges i 2 §. Vid skada på passagerare skall dock 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen. Vid transport som avses i första stycket skall artikel 22 andra stycket i Montrealkonventionen tillämpas som om det enbart avsåg incheckat bagage och femte

³ Senaste lydelse 1993:1686.

⁴ Senaste lydelse 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

stycket i samma artikel som om det även avsåg gods. Denna paragraf gäller även vid gratis lufttransporter som utförs av ett lufttrafikföretag.

Skadeståndsansvar vid övriga lufttransporter

4 §⁵

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas. Ett resgodsbevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket, skall innehålla 1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, samt 2. uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning. Resgodsbevis behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt. Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

Den som brukar ett luftfartyg skall ansvara för skada som drabbar en person vid en olycka ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen. Den som är inskriven som ägare till ett luftfartyg i luftfartygsregistret skall anses bruka det, om inte någon annan har skrivits in eller antecknats som nyttjanderättshavare i detta register. Är ett luftfartyg antecknat i ett bihang till luftfartygsregistret är den som är antecknad som ägare där att anse som brukare. Den som ansvarar enligt första stycket är dock inte ansvarig för skada som överstiger 100 000 av Internationella Valutafondens särskilda dragningsrätter, om han eller hon visar att 1. skadan inte orsakats av hans eller hennes vårdslösa eller uppsåtliga handling eller underlåtenhet; eller 2. skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslösa eller uppsåtliga handling eller underlåtenhet. Ansvar enligt denna paragraf gäller inte för skada som omfattas av ansvar enligt 2 eller 3 §.

Försäkringsplikt för svenska transportörer

⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

5 §⁶

För godstransporter skall flygfraktsedlar upprättas. Flygfraktsedlar behöver dock inte upprättas, om uppgifterna angående transporten registreras på något annat sätt och avsändaren samtycker till detta förfarande. I sådana fall skall fraktföraren lämna avsändaren ett godskvitto, om denne begär det. Godskvittot skall innehålla sådana uppgifter att godset kan identifieras. Godskvittot skall medföra rätt att ta del av uppgifterna angående transporten. Om någon fraktsedel inte har upprättats, får fraktföraren inte vägra att ta emot gods för transport med hänvisning till att det system som har använts för att registrera uppgifter om transporten inte finns tillgängligt på en omlastningsort eller på bestämmelseorten.

En svensk transportör skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar enligt 2 eller 3 §. Ansvarsförsäkringen skall även täcka sådan förskottsbetalning som följer av artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 eller av 12 §. Staten är inte skyldig att ha försäkring enligt denna paragraf.

Försäkringsplikt för utländska transportörer

6 §⁷

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när godset har tagits emot. Underskrifterna kan vara tryckta eller ersättas med en stämpel. Om inte annat visas, anses fraktföraren handla för avsändarens räkning, om han på dennes begäran upprättar

En utländsk transportör som transporterar passagerare, bagage eller gods till, från eller inom Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar enligt 2 eller 3 §.

⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

*Försäkringsplikt vid övriga
lufttransporter*

7 §⁸

När transporten avser flera kollin, skall särskilda flygfraktsedlar upprättas, om fraktföraren begär det. Används ett sådant registreringsförfarande som avses i 5 § andra stycket, skall fraktföraren lämna över särskilda godskvitton, om avsändaren begär det.

Den som brukar ett luftfartyg skall ha en ansvarsförsäkring som täcker dennes ansvar enligt 4 §. Staten är inte skyldig att ha en sådan försäkring.

*Behörig domstol vid
passagerarskador*

8 §⁹

Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla 1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, 2. uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning, samt 3. uppgift om försändelsens vikt.

I de fall talan om ersättning får föras i Sverige enligt artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen, skall talan väckas vid den domstol inom vars domkrets passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sitt hemvist.

Dokument vid inrikestransporter

9 §¹⁰

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i 5-8 §§ inte har följts.

Biljetter, bagagekvitton eller flygfraktsedlar behöver inte utfärdas vid inrikes transporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet, även om uppgifter om transporten inte registreras på annat sätt.

*Utländska stats- och
militärtransporter*

⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

10 §¹¹

Avsändaren svarar för riktigheten av de uppgifter som han eller någon som har handlat på hans vägnar har lämnat i flygfraktsedeln eller för registrering eller för införing i godskvittot. Är uppgifterna om godset oriktiga eller ofullständiga, svarar avsändaren för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne ansvarar mot. Är avsändaren inte ansvarig enligt första stycket för oriktiga eller ofullständiga uppgifter vid registrering eller utfärdande av godskvittot, svarar fraktföraren för de skador som oriktigheten eller ofullständigheten medför för avsändaren eller någon som denne ansvarar mot. Detsamma gäller om någon annan på fraktförarens vägnar har fört in uppgifterna i godskvittot eller har registrerat dem.

Bestämmelserna i detta kapitel skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en reservation enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

Tilläggsavgift för bättre ersättningsskydd vid bagageskada

11 §¹²

Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln eller godskvittot som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om de villkor för transporten som har tagits in i fraktsedeln eller godskvittot. Flygfraktsedelns eller godskvittots uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kollin gäller, om inte annat visas. Andra uppgifter i fraktsedeln om godsets mängd eller volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han i avsändarens närvaro har

Artikel 3 a i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för andra lufttrafikföretag än gemenskapens.

¹¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹² Senaste lydelse, se not till 3 §.

kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedeln intygar detta eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset, m.m.

Förskott vid personskada

12 §¹³

Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, kan han återta godset på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan. Detta gäller dock inte, om åtgärden medför skada för fraktföraren eller någon annan avsändare. Under samma förutsättningar kan avsändaren bestämma att godset under resan eller på bestämmelseorten skall lämnas ut till någon annan än den som har angetts som mottagare eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen. Avsändaren skall ersätta de extra kostnader som uppkommer genom en åtgärd enligt denna paragraf. Om avsändarens order inte kan verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta denne. Om fraktföraren verkställer avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns eller godskvittots rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren. Avsändarens rätt till godset upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot

Artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för staten samt för svenska landsting och svenska kommuner och för den svenska person eller det svenska företag som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

¹³ Senaste lydelse, se not till 3 §.

godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Informationsplikt

13 §¹⁴

Om avsändaren inte har utövat sin befogenhet enligt 12 § första eller andra stycket, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och även i övrigt uppfyller villkoren enligt transportavtalet. Om inte något annat har avtalats, skall fraktföraren genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

Artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för den som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

Bemyndigande avseende försäkringsplikten

14 §¹⁵

Om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot fraktföraren. Detsamma gäller om fraktföraren erkänner att godset har kommit bort.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver närmare bestämmelser om försäkringsplikten enligt 5-7 §§.

15 §¹⁶

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12—14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln eller godskvitto

16 §¹⁷

Avsändaren skall lämna de upplysningar och handlingar som

¹⁴ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

behövs för att skyldigheter enligt tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset avlämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta de skador som uppstår för fraktföraren på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är oriktiga eller ofullständiga. Detta gäller dock inte om fraktföraren, någon av dennes anställda eller någon som denne har anlitat har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

Fraktförarens ansvar

17 §¹⁸

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som tillfogas passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Fraktföraren ansvarar dock inte för personskador som orsakas uteslutande av passagerarens hälsotillstånd.

18 §¹⁹

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgodts förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget eller under den tid resgodset är i fraktförarens vård. Fraktföraren ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av resgodsets egen

¹⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

19 §²⁰

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att gods förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar under lufttransport. Han ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av 1. godsets egen beskaffenhet eller fel i godset, 2. bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än fraktföraren eller dennes anställda eller någon som denne har anlitat, 3. krigshandling eller väpnad konflikt, eller 4. myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur ett land eller transiteras. Med lufttransport avses i denna paragraf den tid som godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns. Lufttransport omfattar inte sådana transporter till lands eller sjöss 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.

20 §²¹

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid lufttransporter av passagerare, resgods och gods, om han inte visar att han, hans anställda och de som han har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidta åtgärderna.

²⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

21 §²²

Skadestånd med anledning av en transport av passagerare eller resgods skall jämkas, om den skadelidande själv har medverkat till skadan genom vållande. Har en passagerare dödats eller skadats och begär någon annan än passageraren skadestånd med anledning därav, skall skadeståndet också jämkas, om passageraren genom vållande har medverkat till skadan. Begär någon skadestånd med anledning av en godstransport, skall skadeståndet jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Jämknings av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvållande. För inrikes lufttransporter vid vilka mellanlandning inte skall ske utom landet gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

22 §²³

Vid passagerartransporter är fraktförarens sammanlagda ansvar för varje skadad eller dödad passagerare begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR). När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. För skador på grund av dröjsmål vid transport av passagerare är fraktförarens ansvar begränsat till 4 150 SDR för varje passagerare. Vid transport av resgods är fraktförarens ansvar för skada på grund av att resgodset förstörs, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs begränsat till 1 000 SDR för varje

²² Senaste lydelse, se not till 3 §.

²³ Senaste lydelse, se not till 3 §.

passagerare. Vid godstransporter är fraktförarens ansvar begränsat till 17 SDR per kilogram. Om avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten och betalar fastställda tilläggsavgifter, gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte, om fraktföraren visar att intresset är lägre än detta belopp. Om bara en del av godset förstörs, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda kollin när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om även värdet av andra kollin som omfattas av samma flygfraktsedel påverkas, skall dock också dessa kollin medräknas. Vid tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i denna paragraf skall rättegångskostnader inte beaktas. Detta gäller dock inte vid godstransport, om fraktföraren inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet. Med "särskilda dragningsrätter" avses de särskilda dragningsrätter som används av Internationella valutafonden. När talan förs om ersättning, skall omräkning till svenskt mynt ske efter kursen den dag domen meddelas. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

23 §²⁴

Förbehåll, som inskränker fraktförarens ansvar eller som anger lägre gränser för ansvaret än 22 §, är ogiltiga. Detta gäller dock inte vid transport av gods, om förbehållet avser förlust, minskning eller skada som beror på det transporterade godsets egen beskaffenhet eller på fel i godset.

24 §²⁵

Gränserna för ansvar enligt 22 § får inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

25 §²⁶

Förs talan om ersättning mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för skador som har vållats under utövning av tjänsten eller uppdraget, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa. Bestämmelser om jämkning av skadeersättning finns i 10 kap. 3 §.

26 §²⁷

När inte annat visas, anses inskrivet resgods och gods som tas emot utan anmärkning vara oskadat och i överensstämmelse med transporthandlingen. Skador och minskningar skall anmärkas hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten. Anmärkningen skall alltid göras senast sju dagar från mottagandet, när det gäller resgods, och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Dröjsmål skall anmärkas inom 21 dagar från den dag då resgodset

²⁴ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

eller godset ställdes till mottagarens förfogande. Anmärkning skall göras genom anteckning på transporthandlingen eller i en särskild skrift, som skall avsändas inom den tid som anges i andra stycket.

27 §²⁸

Om inte en anmärkning enligt 26 § har framställts i tid, är rätten till talan mot fraktföraren förlorad. Detta gäller dock inte, om fraktföraren har handlat svikligt.

28 §²⁹

Talan om ansvar enligt detta kapitel skall väckas vid domstolen i den ort där fraktföraren har sitt hemvist, fraktförarens huvudkontor finns, eller det kontor som har medverkat vid avtalets tillkomst finns. Talan får också väckas vid domstolen i bestämmelseorten. Vid skador på grund av att passagerare har dödats, skadats eller försenats eller på grund av att resgods har förstörts, kommit bort, minskats, skadats eller fördröjts får talan också föras vid domstolen i den ort där fraktföraren har ett kontor, om passageraren har hemvist eller är stadigvarande bosatt här i landet. Talan får väckas bara vid svenska domstolar eller vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller dock inte, om enligt avtalet avgångs- eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har tillträtt konventionen.

²⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

29 §³⁰

Rätten till talan om ansvar är förlorad, om inte talan väcks inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten, från den dag det skulle ha ankommit eller från den dag transporten avbröts.

30 §³¹

Har det avtalats att en transport som i olika delar skall utföras av flera fraktförare efter varandra skall anses som en enhet, ansvarar varje fraktförare för sin del av transporten sedan han har tagit emot det som skall transporteras. När transporten avser inskrivet resgods eller gods, får avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren, även om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har inträffat medan godset var i en annan fraktförares vård. Den som har rätt att få ut godset kan hålla sig till den siste. Om två fraktförare på grund av detta är ansvariga, svarar de solidariskt. Transporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren.

Transporter som utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren.

31 §³²

I fråga om en transport som helt eller delvis utförs av någon annan än den avtalsslutande fraktföraren gäller 32--36 §§, om det inte visas att transporten har utförts utan bemyndigande från denne. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ gäller dock bara i fråga om de delar av transporten som utförs av den andre.

³⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³² Senaste lydelse, se not till 3 §.

32 §³³

Den avtalsslutande fraktföraren anses som fraktförare för hela transporten. Den som utför transporten anses som fraktförare i fråga om den del av transporten som han utför.

33 §³⁴

Vid tillämpningen av bestämmelserna om fraktförarens ansvar jämföras vardera fraktföraren, hans anställda och de som han har anlitat med den andre fraktförarens anställda och dem som denne har anlitat. Detta medför dock inte att ansvaret för den som utför transporten i den avtalsslutande fraktförarens ställe överstiger gränserna i 22 §. Om den avtalsslutande fraktföraren har åtagit sig förpliktelser utöver bestämmelserna i detta kapitel är den som utför transporten i hans ställe inte bunden av detta utan sitt eget godkännande. Detsamma gäller, om en passagerare eller en avsändare i enlighet med 22 § andra stycket särskilt har angett det intresse som är knutet till transporten.

34 §³⁵

Anvisningar eller anmärkningar som enligt detta kapitel tillställs den ene fraktföraren gäller också mot den andre. En order enligt 12 § gäller dock bara om den ges till den avtalsslutande fraktföraren.

35 §³⁶

Den sammanlagda ersättning som de båda fraktförarna, deras anställda och de som fraktförarna har anlitat kan åläggas att utge får inte överstiga det högsta belopp

³³ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁴ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

som gäller för någon av fraktförarna. Varje skadeståndsskyldig ansvarar bara upp till den gräns som gäller för honom.

36 §³⁷

Talan mot endera av eller båda fraktförarna får föras vid en domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av dem.

Sammansatta transporter

37 §³⁸

När en transport skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel, gäller bestämmelserna i detta kapitel bara lufttransporten. Villkor för den andra delen av transporten får tas in i lufttransporthandlingen.

Övriga bestämmelser

38 §³⁹

Förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet som avviker från bestämmelserna i detta kapitel är ogiltiga, om de görs innan någon skada har inträffat. Ett skiljeavtal i fråga om godstransport gäller dock alltid, om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en behörig domstols domkrets och om tvisten, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen är tillämpliga, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

39 §

har upphävts genom lag (1986:619).

³⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

40 §⁴⁰

Vid inrikes lufttransporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet behövs inte biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar, även om uppgifterna om transporten inte registreras på något annat sätt.

41 §⁴¹

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella lufttransporter som utförs direkt av en viss stat om denna stat, när den tillträdde den konvention som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, lämnade en sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen. Detsamma gäller om transporten utförs direkt av ett territorium för vars utländska angelägenheter en sådan stat svarar. Under förutsättning att en stat som har tillträtt Warszawakonventionen har avgett en förklaring enligt artikel XXVI i Haagprotokollet den 28 september 1955, artikel XXIII punkt 1 b) i Guatemalaprotokollet den 8 mars 1971, artikel XI punkt 1 b) i tilläggsprotokoll nr 3 den 25 september 1975 eller artikel XXI punkt 1 a) i Montrealprotokoll nr 4 sistnämnda dag gäller bestämmelserna i detta kapitel inte heller i fråga om en lufttransport som utförs för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. De nya bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tidpunkter. Regeringen får

⁴⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

⁴¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

meddela de övergångsbestämmelser som behövs, om bestämmelserna sätts i kraft vid olika tidpunkter.

2. Så länge Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse från den 12 oktober 1929 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Dock skall 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen i dess lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt det i Haag den 28 september 1955 avslutade ändringsprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla 9 kap. i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297). Dock skall 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen i dess lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla 9 kap. i dess lydelse enligt lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

5. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse, i dess lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll eller i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1992:1672) om paketresor att 18 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de *lagarna* i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda *lagarna*.

Föreslagen lydelse

18 §¹

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), luftfartslagen (1957:297), *rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor*, järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de *bestämmelserna* i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda *bestämmelserna*.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1994:1029.

Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över promemorian Ds 2002:2 Ersättning vid flygolyckor

Efter remiss har yttrande över promemorian avgivits av Hovrätten för Västra Sverige, Linköpings tingsrätt, Justitiekanslern, Försvarmakten, Räddningsverket, Luftfartsverket, Konkurrensverket, Konsumentverket, Lunds Universitet, Stockholms Universitet, Svenskt Näringsliv, Internationella handelskammarens Svenska ICC, Svenska Flygföretagens Riksförbund SFR, Föreningen Svenskt Flyg, Svenska Allmänflygföreningen, Sveriges Försäkringsförbund, Flygarbetsgivarna, Saab AB, SAS, International Insurance Company of Hannover Ltd.

Det huvudsakliga innehållet i promemorian Ändring i atomansvarighetslagen

Det förekommer att substanser som omfattas av atomansvarighetslagen (1968:45) transporteras med luftfartyg. Vid en sådan transport kan det inträffa att passagerare, bagage och gods som också transporteras med luftfartyget skadas av substansen.

I denna promemoria görs bedömningen att en skadelidande i ett sådant fall även fortsättningsvis bör ha rätt att vända sig antingen mot den innehavare av atomanläggning som svarar för skadan enligt atomansvarighetslagen eller mot den transportör som svarar för skadan enligt regler om lufttransportörers ansvar med sitt ersättningsanspråk.

I promemorian föreslås vidare att ett lufttrafikföretag som tvingats utge ersättning för en atomskada skall ha rätt att återkräva ersättningen från den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt atomansvarighetslagen.

Lagändringen föreslås träda i kraft samtidigt som de lagändringar som läggs fram med anledning av förslagen i Ds 2002:2.

Lagförslaget i promemorian Ändring i atomansvarighetslagen

Förslag till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45)

Häri genom föreskrivs i fråga om atomansvarighetslagen (1968:45) att 15 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av luftfartslagen (1957:297) eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Föreslagen lydelse

15 §¹

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage² eller räddningstjänstlagen (1986:1102) eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § icke är berättigad till ersättning enligt denna lag, äger han återkräva skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i annan konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet ej längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har

¹ Senaste lydelse 1991:1585 (jmf 1992:93)

² EGT L 285, 17.10.1997, s. 1 (Celex 31997R2027), ändrad genom EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889)

skadan uppkommit under transport av atomsubstans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet icke förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten. Bilaga 6

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer icke den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förteckning över remissinstanserna som yttrat sig över promemorian Ändring i atomansvarighetslagen

Efter remiss har yttrande över promemorian avgetts av Statens Kärnkraftsinspektion, Justitiekanslern, Svenska Atomförsäkringspoolen, Svensk Energi, SAS.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta, med beaktande av kommissionens förslag(1), med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande(2), efter att ha hört Regionkommittén, i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget(3), och av följande skäl:

(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är det viktigt att säkerställa en rimlig ersättningsnivå för passagerare som är inblandade i flygolyckor.

(2) En ny konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter ingicks i Montreal den 28 maj 1999, i vilken fastställs nya globala bestämmelser om skadeståndsansvar vid olyckor under internationella lufttransporter som ersätter bestämmelserna i 1929 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna(4).

(3) Warszawakonventionen kommer att fortsätta att gälla vid sidan av Montrealkonventionen under en obestämbar tid.

(4) I Montrealkonventionen fastställs bestämmelser om obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada.

(5) Gemenskapen har undertecknat Montrealkonventionen och visat sin avsikt att bli part i konventionen genom att ratificera den.

(6) Det är nödvändigt att ändra rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar vid olyckor(5) för att anpassa förordningen till bestämmelserna i Montrealkonventionen och därigenom skapa ett enhetligt ansvarssystem för internationella lufttransporter.

(7) Skyddet för passagerare och deras anhöriga stärks genom denna förordning och Montrealkonventionen vilka inte kan tolkas så, att de försvagar dessa personers skydd i förhållande till existerande lagstiftning vid datum för denna förordnings antagande.

(8) På den interna luftfartsmarknaden görs inte längre någon skillnad mellan nationell och internationell transport, och det är därför lämpligt att såväl omfattningen som nivån av skadeståndansvaret är detsamma för både internationella och nationella transporter inom gemenskapen.

(9) I enlighet med subsidiaritetsprincipen är åtgärder på gemenskapsnivå önskvärda för att skapa ett enhetligt regelverk för samtliga EG-lufttrafikföretag.

(10) Ett system för obegränsat skadeståndsansvar vid passagerares dödsfall eller skada är lämpligt för ett säkert och modernt system för lufttransport.

(11) Ett EG-lufttrafikföretag bör kunna åberopa artikel 21.2 i

Montrealkonventionen endast om det visar att skadan inte vållats av transportörens eller dennes anställdas eller uppdragstagares vårdslöshet eller annan oriktig handling eller underlåtenhet.

(12) Enhetliga gränser för skadeståndsansvar vid förlust, skada eller förstörelse av bagage samt för skador som orsakats av förseningar, vilka gränser tillämpas för alla resor som görs med EG-lufttrafikföretag, kommer att säkerställa enkla och tydliga regler för både passagerare och flygbolag samt göra det möjligt för passagerare att avgöra när tilläggförsäkring är nödvändig.

(13) Det skulle vara opraktiskt för EG-lufttrafikföretag och förvirrande för deras passagerare om de skulle tillämpa olika system för skadeståndsansvar för olika flygningar inom samma trafiknät.

(14) Det är önskvärt att befria olycksoffer och deras anhöriga från kortfristiga finansiella problem under den period som följer direkt efter en olycka.

(15) I artikel 50 i Montrealkonventionen föreskrivs det att parterna skall se till att lufttrafikföretagen är tillräckligt försäkrade, och det är nödvändigt att beakta artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag(6) för att följa denna bestämmelse.

(16) Det är önskvärt att varje passagerare tillhandahålls grundläggande information om tillämpliga regler för skadeståndsansvar så att passagerarna om nödvändigt kan teckna tilläggförsäkring för resan.

(17) Det kommer att bli nödvändigt att se över de belopp som fastställs i denna förordning med hänsyn till inflationen och eventuella ändringar av gränserna för skadeståndsansvar i Montrealkonventionen.

(18) I den mån som ytterligare regler krävs för att genomföra Montrealkonventionen på de punkter som inte omfattas av förordning (EG) nr 2027/97, åligger det medlemsstaterna att fastställa sådana bestämmelser.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 2027/97 ändras på följande sätt:

1. Titeln skall ersättas med följande: "Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage."

2. Artikel 1 skall ersättas med följande: "Artikel 1

Genom denna förordning genomförs de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, och i densamma fastställs vissa tilläggbestämmelser. Genom förordningen utvidgas dessutom tillämpningsområdet för dessa bestämmelser till att också omfatta lufttransport inom en enda medlemsstat."

3. Artikel 2 skall ersättas med följande: "Artikel 2

1. I denna förordning avses med

- a) lufttrafikföretag: ett lufttransportföretag med giltig operativ licens,
- b) EG-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92,
- c) ersättningsberättigad: en passagerare eller varje annan person

berättigad att framställa krav som kan härledas från passageraren, i enlighet med tillämplig lag,

d) bagage: om inget annat anges, både incheckat bagage och handbagage i den mening som avses i artikel 17.4 i Montrealkonventionen,

e) SDR: en särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens definition,

f) Warszawakonventionen: konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929 eller Warszawakonventionen så som den ändrats i Haag den 28 september 1955 och den tilläggskonvention till Warszawakonventionen som ingicks i Guadalajara den 18 september 1961,

g) Montrealkonventionen: konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, undertecknad i Montreal den 28 maj 1999.

2. De begrepp som används i denna förordning och som inte definieras i punkt 1 motsvarar begreppen i Montrealkonventionen."

4. Artikel 3 skall ersättas med följande: "Artikel 3

1. Ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för sådant skadeståndsansvar.

2. Den försäkringsskyldighet som föreskrivs i artikel 7 i förordning (EG) nr 2407/92 skall såvitt gäller skadeståndsansvar för passagerare förstås så att det krävs att ett EG-lufttrafikföretag skall vara 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 denna förordning."

5. Följande artikel skall införas: "Artikel 3a

Det tilläggsbelopp som i enlighet med artikel 22.2 i Montrealkonventionen kan utkrävas av EG-lufttrafikföretag när en passagerare gör en särskild förklaring om det intresse som är knutet till att bagaget avlämnas på destinationsorten, skall 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."

6. Artikel 4 skall utgå.

7. Artikel 5 skall ersättas med följande: "Artikel 5

1. Ett EG-lufttrafikföretag skall utan dröjsmål och under alla omständigheter inte senare än femton dagar efter att den skadeståndsberättigade fysiska personens identitet har fastställts göra sådana förskottsutbetalningar som kan behövas för att tillgodose dennes omedelbara ekonomiska behov i proportion till dennes umbäranden.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 1 skall en sådan förskottsutbetalning inte understiga ett belopp på 16000 SDR uttryckt i euro per passagerare vid dödsfall.

3. En förskottsutbetalning skall inte utgöra medgivande av skadeståndsansvar och får avräknas mot eventuella senare belopp som utbetalas på grundval av ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar, men skall inte återbetalas, utom i de fall som föreskrivs i artikel 20 i Montrealkonventionen eller om den person som mottagit förskottsutbetalningen inte var en person som hade rätt till ersättning."

8. Artikel 6 skall ersättas med följande: "Artikel 6

1. Alla lufttrafikföretag skall när de säljer lufttransport i gemenskapen se till att en översikt över de viktigaste bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage, inbegripet uppgift om tidsfristerna för att väcka talan om ersättning och möjligheten att göra en särskild förklaring avseende bagage, görs tillgänglig för passagerarna på alla försäljningsställen inbegripet telefonförsäljning och försäljning via Internet. För att uppfylla detta informationskrav skall EG-lufttrafikföretagen använda det informationsmeddelande som ingår i bilagan. En sådan översikt eller ett sådant informationsmeddelande kan inte användas som grund för ersättningskrav och inte heller för tolkning av bestämmelserna i denna förordning eller i Montrealkonventionen.

2. Utöver de krav på information som fastställs i punkt 1 skall alla lufttrafikföretag när det gäller lufttransport som tillhandahålls eller köps inom gemenskapen ge samtliga passagerare en skriftlig uppgift om följande:

- Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid dödsfall eller kroppsskada, om en sådan gräns finns.

- Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets skadeståndsansvar vid förstörelse, förlust av eller skada på bagage, samt en varning om att bagage, vars värde överstiger denna siffra bör anmälas till lufttrafikföretaget vid incheckningen eller helförsäkras av passageraren före resan.

- Den gräns som beträffande flygningen i fråga gäller för lufttrafikföretagets ansvar för skada som orsakats av försening.

3. Vid all transport som utförs av EG-lufttrafikföretag skall de gränser som anges i överensstämmelse med informationskraven i punkterna 1 och 2 vara desamma som de som fastställs i denna förordning om inte EG-lufttrafikföretaget frivilligt tillämpar högre gränser. Vad gäller den transport som utförs av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag skall punkterna 1 och 2 gälla endast för transport till, från eller inom gemenskapen."

9. Artikel 7 skall ersättas med följande: "Artikel 7

Kommissionen skall senast tre år efter det att förordning (EG) nr 889/2002(7) börjar tillämpas sammanställa en rapport om tillämpningen av denna förordning. Kommissionen skall särskilt undersöka behovet av att ändra de belopp som nämns i relevanta artiklar i Montrealkonventionen mot bakgrund av den ekonomiska utvecklingen och underrättelser från Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO)."

10. Följande bilaga skall läggas till:

"BILAGA

Flygbolags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage

I detta informationsmeddelande sammanfattas de regler för skadeståndsansvar som tillämpas av EG-lufttrafikföretag enligt gemenskapslagstiftningen och Montrealkonventionen.

Ersättning vid dödsfall eller kroppsskada

Det finns inga ekonomiska gränser för skadeståndsvaret vid passagerares kroppsskada eller dödsfall. För skador upp till 100000 SDR

(ungefärligt belopp i lokal valuta) kan flygbolaget inte bestrida ersättningskrav. Om beloppet är högre kan flygbolaget motsätta sig krav om det kan bevisa att det inte vållat skadan.

Förskottsbetalningar

Om en passagerare dödas eller skadas, skall flygbolaget betala det förskott som behövs för att tillgodose omedelbara ekonomiska behov inom 15 dagar från det att den person som har rätt till ersättning har identifierats. En sådan förskottsutbetalning skall vid dödsfall vara minst 16000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta).

Förseningar av passagerare

Vid förseningar av passagerare är flygbolaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadan eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar av passagerare är begränsat till 4150 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta).

Förseningar av bagage

Vid förseningar av bagage är flygbolaget skadeståndsansvarigt, om det inte vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika skadorna eller om det var omöjligt för det att vidta sådana åtgärder. Skadeståndsansvaret vid förseningar av bagage är begränsat till 1000 SDR (ungefärligt belopp i den lokala valutan).

Förstörelse, förlust av eller skada på bagage

Flygbolaget är ansvarigt för skada vid förstörelse, förlust av eller skada på bagage upp till 1000 SDR (ungefärligt belopp i lokal valuta). Vad gäller incheckat bagage är flygbolaget skadeståndsansvarigt även om det inte vållat skadan, utom då bagaget var defekt. Vad gäller handbagage, är flygbolaget skadeståndsansvarigt endast om det vållat skadan.

Högre gränser för bagage

En passagerare kan få rätt till en högre ekonomisk gräns för skadeståndsansvar genom att göra en särskild förklaring senast vid incheckningen och genom att betala en tilläggsavgift.

Klagomål avseende bagage

Om bagaget är skadat, försenat, förlorat eller förstört, måste passageraren snarast möjligt skriftligen klaga hos flygbolaget. Vid skada på incheckat resgodis, måste passageraren skriftligen klaga inom sju dagar, och vid försening inom 21 dagar, i båda fallen från den dag då bagaget ställts till passagerarens förfogande.

Utförande och avtalsslutande flygbolags skadeståndsansvar

Om det flygbolag som faktiskt utför flygningen inte är detsamma som det avtalsslutande flygbolaget, har passageraren rätt att rikta ett klagomål eller ett ersättningskrav till endera flygbolaget. Om ett flygbolags namn eller kod är angivet på biljetten, är detta flygbolag det avtalsslutande flygbolaget.

Tidsfrist för att väcka talan

Talan vid domstol om ersättning måste väckas inom två år från den dag då luftfartyget ankom eller borde ha ankommit.

Grunden för informationen

Grunden för de ovan beskrivna reglerna är Montrealkonventionen av den 28 maj 1999, som genomförs i gemenskapen genom förordning (EG) nr 2027/97, ändrad genom förordning (EG) nr 889/2002 och medlemsstaternas nationella lagstiftning."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

Den skall tillämpas från och med den dag den träder i kraft eller från och med den dag Montrealkonventionen träder i kraft beroende på vilket som sker senast.

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

Utfärdad i Bryssel den 13 maj 2002.

På Europaparlamentets vägnar

P. Cox

Ordförande

På rådets vägnar

J. Piqué I Camps

Ordförande

(1) EGT C 337 E, 28.11.2000, s. 68 och

EGT C 213 E, 31.7.2001, s. 298.

(2) EGT C 123, 25.4.2001, s. 47.

(3) Europaparlamentets yttrande av den 5 april 2001 (EGT C 21, 24.1.2002, s. 256), rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 december 2001 (EGT C 58 E, 5.3.2002, s. 8) och Europaparlamentets beslut av den 12 mars 2002.

(4) EGT L 194, 18.7.2001, s. 38.

(5) EGT L 285, 17.10.1997, s. 1.

(6) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

(7) EGT L 140, 30.5.2002, s. 2.