



Regeringens proposition 1985/86: 119

om flygfraktförarens ansvar för passagerare
och gods

Prop.
1985/86: 119

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 20 februari 1986.

På regeringens vägnar

Olof Palme

Sten Wickbom

Propositionens huvudsakliga innehåll

Bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen (1957:297) om flygfraktförarens transporträttsliga skadeståndsansvar bygger på den s. k. Warszawakonventionen från år 1929.

Warszawakonventionen har reviderats ett flertal gånger, senast genom fyra överenskommelser som undertecknades i Montreal den 25 september 1975, de s. k. Montrealprotokollen nr 1–4. Sverige har tillträtt Montrealprotokollen nr 1 och nr 2.

De ändringar som görs i konventionen genom Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 innebär huvudsakligen att det införs s. k. strikt ansvar för flygfraktföraren när det gäller skador som uppkommer på passagerare och gods, att konventionens ansvarsgräns för passagerarskador höjs samt att det öppnas en möjlighet att använda ADB-teknik vid flygtransporter.

I propositionen föreslås att Sverige skall tillträda Montrealprotokollen nr 3 och nr 4. Samtidigt läggs fram förslag till de ändringar i luftfartslagen som är nödvändiga vid ett sådant tillträde. Vidare föreslås en ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).

Enligt förslaget bemyndigas regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdande av lagstiftningen.

Lagförslagen i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 16), lagrådets yttrande (s. 50) och föredragande statsrådets ställningstagande till lagrådets synpunkter (s. 53).

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Häriigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957: 297)¹

*dels att 9 kap. 39 § skall upphöra att gälla,
dels att 9 kap. 2–13, 15–22, 24, 25, 28, 40 och 41 §§ samt 14 kap. 5 §
skall ha följande lydelse.*

Nuvarande lydelse²

Föreslagen lydelse

9 kap.

2 §

Detta kapitel gäller inte transporter av post.

Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postförvaltningen. Ansvaret regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel utan av de särskilda regler som gäller mellan fraktföraren och postförvaltningen.

Bestämmelserna i 3–8 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

3 §

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. En biljett skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

b) uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för personskador och för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. *Sådana biljetter kan vara individuella eller kollektiva.* En biljett skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämelseorten, samt

2. uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning.

¹ Lagen omtryckt 1979: 643.

² Lydelse enligt prop. 1984/85: 212, TU 1985/86: 6, rskr. 71.

Om inte annat styrks, gäller biljetten som bevis om att ett transportavtal har träffats och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om någon biljett inte har utfärdats, om en utfärdad biljett inte har föreskrivet innehåll eller om biljetten har kommit bort. Om passageraren med fraktförarens samtycke har gått ombord på luftfartyget utan att någon biljett har utfärdats eller om en utfärdad biljett saknar ett meddelande enligt första stycket c), får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 §.

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 skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

4 §

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

a) uppgift om avgångs- och bestämmelseorten,

b) 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,

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks, gäller resgodsbeviset som bevis om att resgodset har skrivits in och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om något resgodsbevis inte har utfärdats, om ett utfärdat bevis inte har föreskrivet innehåll eller om beviset har kommit bort. Om fraktföraren har tagit

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.

emot resgodset i sin vård utan att något resgodsetsbevis har utfärdats får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket. Detsamma gäller om ett utfärdat bevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket c), saknar meddelande enligt första stycket c).

5 §

För godstransporter kan fraktföraren kräva att avsändaren upprättar och lämnar en flygfraktsedel. Avsändaren får kräva att fraktföraren tar emot en sådan handling.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel med det undantag som följer av 9 § skall tillämpas, även om någon flygfraktsedel inte har utfärdats, om en utfärdad fraktsedel inte har föreskrivet innehåll eller om fraktsedeln har kommit bort.

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.

6 §

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och lämnas tillsammans med godset. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren", undertecknas av avsändaren och fraktföraren och följer med godset. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och läm-

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.

nas till avsändaren när fraktföraren har tagit emot godset. Fraktföraren skall skriva under fraktsedlarna innan godset tas ombord.

Avsändarens underskrift kan vara tryckt. Såväl fraktförarens som avsändarens underskrift kan ersättas med en stämpel.

Om inte annat visas, anses fraktföraren handla för avsändarens räkning, om han på dennes begäran upprättar flygfraktsedeln.

Underskrifterna kan vara tryckta eller ersättas med en stämpel.

7 §

När transporten avser flera kolli, skall särskilda flygfraktsedlar upprättas, om fraktföraren begär det.

När transporten avser flera kolli, 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.

8 §

Flygfraktsedeln skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

b) uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att gods kommer bort, minskas eller skadas.

Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

2. uppgift, när avgångs- och bestämelseorten 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.

9 §

Om gods har tagits ombord på ett luftfartyg med fraktförarens samtycke utan att någon flygfraktsedel har utfärdats eller om en utfärdad fraktsedel saknar meddelande enligt 8 § c), får fraktföraren inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i 5–8 §§ inte har följts.

10 §

Om avsändaren i flygfraktsedeln har lämnat uppgifter i fråga om godset som är oriktiga eller ofullständiga, svarar han för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne har ansvaret mot.

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.

11 §

Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om villkoren för transporten.

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 uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kolli gäller, om inte annat visas. Andra uppgifter i fraktsedeln om godsets mängd eller volym eller om godsets tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han på flygfraktsedeln intygar, att han har kontrollerat uppgifterna i avsändarens närvaro, eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Flygfraktsedelns eller godskvittots uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kolli 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 kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedeln intygar detta eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

12 §

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 är *angiven* som mottagare *på flygfraktsedeln* 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 visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot *flygfraktsedlar* eller godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

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.

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 godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 §

Om *inte annat följer av 12 §*, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut *flygfraktsedeln* och godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och uppfyller *flygfraktsedelns villkor för transporten*.

Om inte något annat har avtalats, skall fraktföraren genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

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*.

15 §

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln.

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln *eller godskvittot*.

16 §

Avsändaren skall lämna de upplysningar och till flygfraktsedelns foga de handlingar som 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 försummelser.

Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

17 §

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som drabbar passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Skadeståndet bestäms enligt skadeståndslagen (1972:207).

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 §

Fraktföraren ansvarar för skador genom att inskrivet resgods eller gods kommer bort, minskas eller skadas medan godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgods 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 beskaffenhet eller av fel i godset.

Om en transport vid lastning, avlämnande eller omlastning utförs till lands eller sjöledes utanför en flygplats och transporten sker på grund av transportavtalet, skall skador på resgodset eller godset anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten om inte annat visas.

19 §

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid transporter med luftfartyg av passagerare, in-skrivet resgods eller gods.

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 §

Fraktföraren ansvarar inte för uppkomna skador, om han 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 vidtaga åtgärderna.

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.

21 §

Om fraktföraren visar att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande, gäl-

Skadestånd med anledning av en transport av passagerare eller resgods skall jämkas, om den skadeli-

ler 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

dande 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.

Jämkning 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 §

Vid passagerartransporter är fraktförarens ansvar för varje passagerare begränsat till 16 600 särskilda dragningsrätter. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Om transporten utförs av ett svenskt lufttrafikföretag, är gränsen för ansvaret i stället 100 000 särskilda dragningsrätter. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för transporter utfästa sig att tillämpa denna gräns. Vid en transport som bara delvis utförs av ett svenskt företag gäller reglerna om det senare begränsningsbeloppet och om utfästelse att tillämpa detta bara i fråga om den del av transporten som det svenska företaget utför. Avtal kan träffas om högre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta stycke.

Fraktförarens ansvar för inskrivet resgods eller gods är begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilo. Om passageraren eller avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten

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 passagerare.

Vid godstransporter är fraktfö-

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 *det inskrivna resgodset eller godset* kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda *kolli*, när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om *värdet* av även andra *kolli* som omfattas av samma *resgodsbevis eller flygfraktsedel* påverkas, skall dock även dessa *kolli* medräknas.

Ansvaret för sådana föremål som passagerarna behåller i sin vård är begränsat till 332 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

Fraktföraren kan åläggas att utge ersättning för rättegångskostnader, även om gränserna för hans ansvar därigenom överskrids. Detta gäller dock inte, om han skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda beloppet frånsett rättegångskostnaderna. Erbjudandet skall ha lämnats inom sex månader från den händelse som medförde skadan eller innan talan har väckts, om detta har skett senare.

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.

24 §

Gränserna för ansvar enligt 22 § gäller inte om det visas att fraktföraren, någon av hans anställda eller någon som han har anlitat i tjänsten har orsakat skadan uppsåtligt eller genom att, med insikt om att skador sannolikt skulle upp-

*rarens 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.

Gränserna för ansvar enligt 22 § får inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

stå, grovt åsidosätta den aktsamhet och hänsyn som kan krävas.

25 §

Om talan förs mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för att han har vållat skador genom lindrigare fel eller försummelse i tjänsten än som avses i 24 §, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

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 §.

28 §

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 avgångsorten eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har biträtt konventionen.

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.

40 §

Biljetter och resgodsbevis behövs inte vid inrikes lufttransporter, om luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket.

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.

Vid sådana lufttransporter får begränsningen av fraktförarens ansvar enligt 22 § åberopas även om biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar inte är utfärdade eller om de saknar meddelande om begränsningen. Att meddelande om begränsningen skall finnas i standardvillkoren för passagerartransporter följer av 22 § första stycket.

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 *förklarat att konventionen inte skall gälla* 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, *gäller inte bestämmelserna i detta kapitel beträffande en sådan lufttransport.*

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.

14 kap.

5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses

med *Chicagokonventionen* den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

med *Genèvekonventionen* den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

med *Warszawakonventionen* den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och reviderades genom det

med *Warszawakonventionen* den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och *som* reviderades ge-

i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet och

nom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet, *genom det i Guatemala City den 8 mars 1971 avslutade protokollet samt genom de i Montreal den 25 september 1975 avslutade protokollen nr 3 och nr 4* och

med Guadalajarakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren, som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen får bestämma att lagen tills vidare skall gälla endast för inrikes luftfart och luftfart som inte faller under Warszawakonventionen.

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. För svenska lufttrafikföretag skall dock tillämpas bestämmelserna i 9 kap. 22 § första stycket i deras äldre lydelse såvitt gäller begränsningsbeloppet för sådana företag och skyldigheten att utfästa sig att tillämpa detta belopp.

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 äldre lydelse.

4. I förhållande till en stat, som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokoll nr 3 den 25 september 1975 men inte av konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 samma dag, skall beträffande transport av gods 9 kap. i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

5. I förhållande till en stat, som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 men inte av konventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokoll nr 3, skall beträffande transport av passagerare och resgods 9 kap. i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

6. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse eller i dess lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

2 Förslag till

Lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45)

Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968: 45) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*15 §¹

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av 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.

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av *luftfartslagen (1957:297)* 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 stat än 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 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.

¹ Senaste lydelse 1974: 249.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 januari 1986

Närvarande: statsrådet Feldt, ordförande, och statsråden Sigurdsen, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet Wickbom

Lagrådsremiss om flygfraktförarens ansvar för passagerare och gods

1 Inledning

I 9 kap. luftfartslagen (1957: 297) finns bestämmelser om flygfraktförarens skadeståndsansvar vid befordran av passagerare och gods. Bestämmelserna bygger i huvudsak på 1929 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om internationell luftbefordran, den s. k. Warszawakonventionen. Denna konvention har reviderats vid flera tillfällen. Ändringsprotokoll till konventionen har sålunda utarbetats åren 1955, 1971 och 1975. Av ändringsprotokollen har hittills endast det från år 1955, det s. k. Haagprotokollet, trätt i kraft. Sverige har tillträtt detta protokoll, och den svenska lagstiftningen grundas på konventionen i dess lydelse efter Haagprotokollets ändringar. Sverige har emellertid inte sagt upp konventionen i dess ursprungliga lydelse. I förhållande till vissa stater är Sverige därför fortfarande bundet av den ursprungliga konventionen.

År 1971 antogs i Guatemala City ett ändringsprotokoll till Warszawakonventionen, det s. k. Guatemalaprotokollet. Ändringarna avsåg enbart passagerarbefordran. Protokollet har ännu inte vunnit tillräcklig anslutning för att träda i kraft.

Ett fortsatt revisionsarbete följde kort efter det att Guatemalaprotokollet hade antagits, och år 1975 antogs fyra ändringsprotokoll vid en diplomatisk konferens i Montreal.

Montrealprotokoll nr 1 och nr 2 innebär att den beräkningsenhet som används i den ursprungliga konventionen resp. i Haagprotokollet, guldfrancs, byts ut mot internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR). Sverige har tillträtt dessa protokoll och har införlivat deras bestämmelser i den svenska lagstiftningen. Protokollen har ännu inte trätt i kraft.

Även Montrealprotokoll nr 3 innebär till synes bara en ändring av beräkningsenheten från guldfrancs till SDR. Ett tillträde till protokollet har dock i realiteten en annan viktig följd. Montrealprotokoll nr 3 bygger nämligen vidare på Guatemalaprotokollet. En stat som tillträder Montrealprotokoll nr 3 blir därför bunden även av de materiella bestämmelserna i 1971 års Guatemalaprotokoll.

Montrealprotokoll nr 4 avser befordran av gods och innefattar åtskilliga

materiella ändringar. Till skillnad från Montrealprotokoll nr 3 bygger det inte vidare på Guatemalaprotokollet utan grundar sig på Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet. Inte heller Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 har trätt i kraft.

Frågan om Sveriges tillträde till Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 har behandlats i departementspromemorian (Ds Ju 1985: 3) Flygfraktförarens ansvar för passagerare och gods. I promemorian läggs också fram förslag till de ändringar i luftfartslagen som är nödvändiga vid ett sådant tillträde. Promemorian har remissbehandlats.

Till protokollet i detta ärende bör fogas dels promemorians lagförslag som *bilaga 1*, dels en sammanställning av remissyttrandena som *bilaga 2*, dels Guatemalaprotokollet samt Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 i deras franska och engelska lydelse jämte en svensk översättning, som har gjorts inom justitiedepartementet, som *bilagorna 3–5*.

Beträffande en närmare redogörelse för innehållet i de nämnda protokollen hänvisas till departementspromemorian (s. 39–54).

I lagstiftningsärendet har samråd skett med företrädare för vederbörande departement i de övriga nordiska länderna.

2 Allmän motivering

2.1 Frågan om tillträde till Montrealprotokollen nr 3 och nr 4

Mitt förslag: Sverige bör tillträda Montrealprotokollen nr 3 och nr 4.

Departementspromemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissyttrandena: De flesta tillstyrker promemoriaförslaget eller lämnar det utan erinran. Konsumentverket anser dock att vissa regler i protokollet knappast är godtagbara, även om verket samtidigt förklarar sig inte kunna bedöma värdet totalt sett av ett tillträde till protokollen.

Skälen för mitt förslag: Warszawakonventionen har vunnit bred anslutning. Drygt 140 stater har tillträtt konventionen, de allra flesta i den lydelse som gäller enligt Haagprotokollet. Konventionen har medfört en långt driven uniformitet i lagstiftningen på det rättsområde som den reglerar. Den har också haft betydelse för utvecklingen av det internationella trafikflyget genom att flygföretagen har kunnat operera under ansvarsregler som väsentligen är desamma i de flesta av jordens stater.

Vid de revisioner av konventionen som har gjorts har man försökt att anpassa regelverket till utvecklingen på området. Av ändringarna är det emellertid hitintills endast de från år 1955 som har trätt i kraft. Dessa regler har numera blivit föråldrade på ett antal punkter. De förändringar som följer av Montrealprotokollen skulle i väsentliga avseenden modernisera konventionen. Det gäller särskilt de förenklingar som görs av ansvarsreglerna och i fråga om bestämmelserna om befodringshandlingar. En annan viktig modernisering är utbytet av beräkningsenheten för begränsningsbeloppen.

Trots att det nu har förflutit åtskilliga år sedan Montrealprotokollen antogs har de ännu inte trätt i kraft. Om de inte gör det inom en nära framtid, är det en uppenbar risk att de blir överspelade. Det innebär i så fall att Warszawasystemet kan komma att bryta samman.

Ett sådant sammanbrott för Warszawasystemet skulle betyda ett stort steg tillbaka för det internationella luftträttssamarbetet. Det framstår inte som sannolikt att det inom överskådlig framtid skulle gå att ersätta Warszawasystemet. I stället torde följa en tid med splittring mellan staterna. I bästa fall kan ett visst regionalt samarbete ta vid.

Inför frågan om tillträdet till Guatemalaprotokollet, och senare även till Montrealprotokoll nr 3, har diskussionen kommit att fokuseras på storleken av begränsningsbeloppet vid passagerarskador. Olika synsätt har därvid gjort sig gällande. Medan t. ex. USA redan år 1971 ansåg det nya begränsningsbeloppet för lågt, har många utvecklingsländer tvärtom funnit samma belopp för högt. Det framstår bl. a. mot denna bakgrund som olyckligt, om frågan rörande ett begränsningsbeloppets storlek skulle bli den som spränger Warszawasystemet. Detta system innehåller så många andra väsentliga inslag än just regleringen av fraktförarens maximala skadeståndsskyldighet vid passagerarskador.

Till lösningen av utvecklingen har också bidragit det förhållandet att många stater har velat vänta på hur andra stater – och då främst USA – ställer sig till Montrealprotokollen. Passiviteten särskilt från de europeiska staterna har dock haft den negativa effekten att den i USA har åberopats som ett tecken på ointresse för protokollen och som argument för att det inte skulle brådska med en amerikansk ratifikation.

Efter hand har emellertid en omsvängning i attityderna kunnat märkas. Insikten att Warszawasystemet riskerar att bryta samman, om Montrealprotokollen inte snart träder i kraft, har medfört att man i de västeuropeiska staterna nu mer allmänt anser att protokollen bör ratificeras oberoende av vilken inställning till denna fråga som USA slutligt kan komma att inta.

I april 1983, vid det tjugofemte mötet med den juridiska kommittén vid Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization), antogs en rekommendation som innebar att de stater som ännu inte hade ratificerat Montrealprotokollen skyndsamt borde göra det.

En fortsatt avvaktande hållning kan enligt min mening inte längre försvaras. Mellan de nordiska länderna har överläggningar hållits om lämpliga åtgärder från dessa länder. Enighet har uppnåtts om att de nordiska länderna nu bör försöka påverka utvecklingen genom att själva tillträda protokollen. För ikraftträdande krävs att trettio stater har ratificerat protokollet. Hittills har dock endast sex resp. nio stater anslutit sig till dem. En samlad nordisk ratifikation innebär fem ytterligare ratifikationer. Detta skulle utgöra ett inte obetydligt steg framåt i arbetet på att få protokollen i kraft. Möjligen kan de nordiska ratifikationerna också påverka andra stater som har avvaktat utvecklingen att skrida till handling.

Övervägande skäl talar således enligt min mening för att Sverige nu bör tillträda protokollen. I fortsättningen kommer jag dock att diskutera vissa bestämmelser i protokollen mot vilka kritik har riktats och som skulle kunna påverka Sveriges inställning i tillträdesfrågan.

De ändringar som Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 innefattar kan i stort sett inte anses medföra förpliktelser som är oförenliga med svenska intressen. I ett par hänseenden innehåller dock protokoll nr 3 en reglering som för närvarande saknar direkt motsvarighet i svensk rätt. Det första gäller bestämmelsen att fraktföraren skall ha rätt att begränsa sitt ansvar även när han har vållat en skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

I svensk rätt gäller som en allmän princip att ett skadeståndsansvar inte kan begränsas när skadan har vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Jag har därför förståelse för att en ansvarsbegränsning i dessa fall när det gäller lufttransporter kan väcka kritik. Den absoluta ansvarsbegränsning som Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 innehåller får emellertid ses som det pris som det vid tiden för protokollens tillkomst var nödvändigt att betala för att uppnå de praktiska fördelar som principen om strikt ansvar innebär. I praktiken torde inte heller några stötande resultat av denna reglering behöva befaras.

Mot bakgrund av vad jag tidigare har nämnt om värdet av Warszawasystemet anser jag således att ett tillträde från svensk sida till protokollen inte bör hindras av att den absoluta ansvarsbegränsningen kommer att gälla också vid uppsåtligt och grovt vårdslöst handlande.

Begränsningsbeloppet vid passagerarskador

Systemet med ett fast begränsningsbelopp för med sig risken att beloppet med tiden urholkas genom inflation. Även om beloppet för passagerarskador – 100 000 SDR, vilket för närvarande motsvarar omkring 835 000 kr – kan framstå som relativt tillfredsställande är det inte säkert att bilden är densamma om något årtionde. I och för sig finns givetvis alltid möjligheten att på nytt revidera konventionen. Det kan emellertid bli en långdragen process. Med Montrealprotokoll nr 3 bortfaller också möjligheten för staterna att ålägga sina nationella flygfördrag högre begränsningsbelopp.

Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3 erbjuder emellertid en annan möjlighet att kompensera en urholkning av begränsningsbeloppet. Från Guatemalaprotokollet förs sålunda vidare en bestämmelse som ger konventionsstaterna rätt att införa nationella kompletterande ersättningssystem för passagerarskador (art. 35 A).

I likhet med vad ett antal remissinstanser har anfört anser jag att ett sådant försäkringssystem kan ha intresse för svenskt vidkommande. Diskussioner om utformningen av en sådan försäkringsordning har också inletts mellan företrädare för justitiedepartementet, försäkringsbranschen och flygbolagen. Kontakter har vidare tagits om nordiskt samarbete i frågan. Huvuddragen i ett försäkringssystem har berörts i prop. 1984/85: 105 om ändring i luftfartslagen (1957: 297); jfr LU 1984/85: 21.

Jämkning vid medvållande

I ytterligare ett avseende avviker konventionen enligt Montrealprotokoll nr 3 från svensk skadeståndslagstiftning. Det gäller möjligheten till jämk-

ning vid medvållande på den skadelidandes sida. Enligt 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207) får skadestånd med anledning av personskada jämkas endast om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. I Montrealprotokoll nr 3 föreskrivs emellertid att skadestånd skall jämkas även då vårdslöshet som inte är grov har förelegat.

När de nuvarande jämningsreglerna i skadeståndslagen infördes (prop. 1975: 12) diskuterades i vilken utsträckning avsteg från dessa regler skulle kunna göras när ersättning utgår enligt speciallagstiftning. Föredraganden framhöll (s. 135) att de nya reglerna borde slå igenom också i dessa fall om inte starka skäl talade mot detta. Som exempel på sådana skäl nämndes hänsyn till internationella konventioner.

Guatemalaprotokollet lämnar inte något utrymme för konventionsstaterna att inskränka möjligheten till jämkning vid medvållande. Någon reservation på denna punkt är inte heller tillåten. Vid ett svenskt tillträde till Montrealprotokoll nr 3 – och därmed också till de materiella bestämmelserna i Guatemalaprotokollet – skulle det vara nödvändigt att i luftfartslagen införa en regel om jämkning vid personskada som går längre än de principer som gäller för den skadeståndsrättsliga regleringen i övrigt.

Konsumtverket har i sitt remissyttrande framhållit att konventionens bestämmelse om jämkning vid medvållande inte kan anses godtagbar. Med anledning därav vill jag peka på att bestämmelsen torde ha begränsad praktisk betydelse. Den skulle som framhållits i promemorian inte heller behöva tillämpas på inrikes trafik där någon mellanlandning inte skall äga rum utom riket. På grund av dessa förhållanden och med beaktande av uttalandena i prop. 1975: 12 om den hänsyn som kan behöva tas till internationella konventioner anser jag att jämningsregeln bör kunna accepteras. Den bör således inte hindra en svensk anslutning till protokollet i fråga.

Slutsatser

Frånsett de avsteg från vanliga skadeståndsregler som en absolut ansvarsbegränsning och regeln om jämkning vid medvållande skulle medföra torde den ändrade konventionen inte innehålla bestämmelser som avviker från de rättsliga principer som tillämpas i svensk lagstiftning. Samtidigt måste ett tillträde till Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 anses medföra önskvärda moderniseringar i lagstiftningen om luftbefordran. Jag har tidigare pekat på den förenkling för den skadelidande som principen om strikt ansvar för med sig. För fraktflygets del får det vidare anses som en betydande fördel att fraktdokumentet kan ersättas med ADB-registrering. Härigenom skulle hanteringen av fraktdokumentet förenklas avsevärt och bidra till att åstadkomma snabbare och billigare godsleveranser. Även utökningen av antalet domstolar där talan om ersättning får föras är en viktig ändring av konventionen.

Vid en sammantagen bedömning av det anförda förordar jag således att Sverige tillträder Montrealprotokoll nr 3 och nr 4.

Ett tillträde till Montrealprotokoll nr 3 innebär att vederbörande stat blir bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse efter de ändringar som

har gjorts i Haag år 1955 och i Guatemala City år 1971 samt genom protokollet i fråga. Det saknas därför anledning att tillträda Guatemalaprotokollet separat. Det bör vidare observeras att det inte heller är någon förutsättning för Montrealprotokollets ikraftträdande att Guatemalaprotokollet träder i kraft.

Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse och Haagprotokollet införlivades båda med den svenska rättsordningen genom s. k. transformation, dvs. konventionstexten arbetades om till svensk lag. Det saknas anledning att välja en annan ordning i fråga om införlivandet av de materiella delarna av Montrealprotokollen nr 3 och nr 4. Dessa ändringar av Warszawakonventionen bör således införas i den svenska lagstiftningen genom ändringar i 9 kap. luftfartslagen.

I det följande avser jag att behandla frågor om

atomskada i avsnitt 2.2,

reservationer i avsnitt 2.3,

samordnad nordisk ratifikation av protokollen i avsnitt 2.4,

uppsägning av tidigare lydelse av Warszawakonventionen i avsnitt 2.5,

och

ikraftträdande av lagstiftningen i avsnitt 2.6.

Mina kommentarer till de enskilda lagbestämmelserna återfinns i specialmotiveringen (avsnitt 4).

2.2 Atomskada

Mitt förslag: Den som har betalt ersättning för atomskada på grund av luftfartslagen skall ha regressrätt gentemot innehavaren av atomanläggningen.

Departementspromemorians förslag: Övrensstämmor med mitt förslag.

Remissinstanserna: Har inte berört denna fråga.

Skälen för mitt förslag: Montrealprotokoll nr 4 innehåller inte något undantag från ansvaret för atomskada (jfr promemorian, avsnitt 2.4). Det skulle med hänsyn härtill kunna hävdas att Sverige genom att tillträda detta protokoll skulle bryta mot sina folkrättsliga förpliktelser enligt Paris- och Wienkonventionerna om ansvar för atomskada. Dessa konventioner föreskriver nämligen att innehavaren av en atomanläggning från eller till vilken atomsubstans transporteras ensam skall bära ansvaret för atomska- dor som inträffar under transporten.

Frågan om den beskrivna konflikten mellan Montrealprotokoll nr 4 och de båda ansvarighetskonventionerna har diskuterats bl. a. inom OECD i dess expertkommitté för atomansvarighetsfrågor. Den har också tagits upp i samband med nordiska lufträttsöverläggningar. I dessa sammanhang har det rått enighet om att det är nödvändigt att respektera Montrealprotokollet och alltså behålla ett ansvar för flygfraktföraren också beträffande atomska- dor, även om en sådan lösning skulle strida mot de principer som gäller enligt atomansvarighetskonventionerna.

Sverige har ställt sig bakom denna uppfattning. Vid de nordiska överläggningarna har samtidigt pekats på möjligheten att i den lagstiftning som

grundas på atomansvarighetskonventionerna medge flygfraktföraren regressrätt gentemot innehavaren av en atomanläggning för ersättning som avser atomskador. Genom en sådan ordning skulle man tillgodose det syfte som ligger bakom atomansvarighetskonventionernas bestämmelser om kanalisering av ansvaret, nämligen att kostnaderna för atomskador skall slutligt bäras av anläggningsinnehavaren. Samtidigt kan konstateras att Warszawakonventionen inte hindrar att den som är ansvarig enligt dess bestämmelser kan rikta återkrav mot någon annan (art. 30 A).

Jag föreslår därför att det införs en regressrätt i den beskrivna situationen. Detta bör ske genom en ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45). En liknande ordning torde komma att genomföras i de övriga nordiska länderna.

2.3 Reservationer

2.3.1 Militära lufttransporter

Mitt förslag: Något undantag för militära lufttransporter skall inte göras.

Departementspromemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Försvarets civilförvaltning, som är den enda remissinstansen som har uttalat sig i frågan, tillstyrker promemorieförslaget.

Skälen för mitt förslag: Både Montrealprotokoll nr 3 och Montrealprotokoll nr 4 innehåller bestämmelser om att konventionsstaterna genom en särskild reservation får undanta militära lufttransporter från konventionens tillämpningsområde. En motsvarande bestämmelse finns i Haagprotokollet. Vid sitt tillträde till detta protokoll fann Sverige inte anledning att undanta sina militära lufttransporter från konventionens tillämpningsområde (jfr prop. 1960: 34 s. 94). Inte heller därefter har någon sådan begränsning av konventionens tillämpningsområde gjorts beträffande svenska militära lufttransporter. Enligt min uppfattning saknas fortfarande anledning att från svensk sida göra någon reservation beträffande sådana lufttransporter.

Den omständigheten att Sverige inte för egen del gör något undantag innebär dock inte att frågan saknar betydelse för utformningen av den svenska lagstiftningen. Sverige måste sålunda respektera de reservationer som andra stater kan göra. I gällande lagstiftning finns bestämmelser som innebär att 9 kap. luftfartslagen inte avser sådan luftbefordran som andra stater har undantagit från konventionens tillämpningsområde med stöd av de konventionsbestämmelser som hittills har trätt i kraft (9 kap. 41 §). Denna paragraf bör nu kompletteras så att den omfattar även undantag från konventionen i dess lydelse enligt något av Montrealprotokollen nr 3 eller nr 4.

Mitt förslag: Sverige bör göra erforderliga reservationer vad gäller tillämpligheten av protollen i förhållande till stater som har tillträtt endast ett av protokollen.

Departementspromemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Har inte berört frågan.

Skälen för mitt förslag: För att undvika att bli bunden av dubbla regelsystem som inte är förenliga kan en stat som tillträder både Montrealprotokoll nr 3 och nr 4 avge reservationer (art. XI.1. c i Montrealprotokoll nr 3, resp. art. XXI.1. b i Montrealprotokoll nr 4). Såvitt gäller transport av passagerare och resgodis blir en sådan stat genom reservationerna bunden endast av bestämmelserna i Montrealprotokoll nr 3, medan bestämmelserna i Montrealprotokoll nr 4 skall tillämpas på gods- och posttransporter. Reservationerna får också betydelse när det gäller att undgå sinsemellan oförenliga konventionsförpliktelser gentemot stater som tillträder endast ett av protokollen. Av dessa skäl bör Sverige enligt min mening utnyttja möjligheten att göra reservationer av detta slag.

I det inbördes förhållandet mellan sådana stater som har tillträtt både protokoll nr 3 och protokoll nr 4 behövs däremot inte någon reservation. I denna situation undviks nämligen konflikt genom en särskild bestämmelse i protokoll nr 4 (art. XXIV).

2.4 Samordnad nordisk ratifikation av protokollen

Mitt förslag: Sverige bör sträva efter att ratificera protokollen samtidigt som de övriga nordiska länderna.

Departementspromemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Har inte berört frågan.

Skälen för mitt förslag: Med hänsyn till det luftfartssamarbete som inom SAS bedrivs mellan Sverige, Norge och Danmark måste det fortsatta lagstiftningsarbetet, liksom ratifikationerna av Montrealprotokollen, samordnas mellan dessa länder. Även om Finland och Island inte medverkar i SAS råder en långt driven rättslikhet mellan dessa länder och de tre övriga nordiska staterna när det gäller regleringen av flygfraktförarens ansvar. Detta nordiska lagstiftningsamarbete inom lufträtten är enligt min mening värdefullt och bör på allt sätt främjas. Strävan bör därför vara att protokollen skall ratificeras samtidigt av alla nordiska länder.

2.5 Frågan om uppsägning av tidigare lydelse av Warszawakonventionen

Prop. 1985/86: 119

Mitt förslag: Sverige bör inte nu säga upp någon av de tidigare lydelseerna av Warszawakonventionen.

Departementspromemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Har inte berört denna fråga.

Skälen för mitt förslag: Vid ett svenskt tillträde till Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 uppkommer naturligen frågan om Sverige bör säga upp någon av de äldre lydelseerna av konventionen.

För närvarande är Sverige i förhållande till de flesta andra stater bundet av konventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet. Gentemot några få stater, däribland USA, gäller dock konventionen i dess ursprungliga lydelse, dvs. från år 1929. Såvitt gäller förhållandet till USA bör emellertid beaktas att avtalsförhållandet har kompletterats genom Montrealöverenskommelsen från år 1966 (jfr promemorian, avsnitt 2.1).

Flygtrafiken till och från USA utgör en betydande del av den totala internationella flygtrafiken. Även för Sverige liksom för de övriga nordiska länderna har denna trafik väsentlig betydelse. Det kan därför inte anses önskvärt med ett konventionslöst läge i förhållande till USA. Så länge USA inte har ratificerat Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 utan är bundet av konventionen i dess ursprungliga lydelse bör Sverige därför enligt min mening inte säga upp konventionen i den lydelsen. Om USA tillträder Montrealprotokollen saknas däremot anledning för Sverige att stå kvar vid den ursprungliga Warszawakonventionen. Detsamma gäller givetvis om USA utan att tillträda Montrealprotokollen säger upp Warszawakonventionen.

En framtida svensk uppsägning av Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse bör, med hänsyn till det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS, samordnas med motsvarande uppsägningar från dansk och norsk sida.

Såvitt gäller konventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet ställer sig saken något annorlunda. Även om Montrealprotokollen samlar tillräckligt många ratifikationer för att träda i kraft, kan det knappast förutsättas att en majoritet av världens stater inom en kort tid därefter skulle ansluta sig till protokollen. Det finns tvärtom anledning tro att det kan komma att ta tid innan det finns fler stater som har ratificerat Montrealprotokollen än de stater som står kvar vid konventionens lydelse enligt Haagprotokollet. En uppsägning av Haagprotokollet på ett tidigt stadium efter Montrealprotokollens ikraftträdande skulle därför sannolikt resultera i att det för ganska lång tid skulle uppkomma ett konventionslöst förhållande gentemot ett betydande antal stater. En sådan situation är inte tillfredsställande. Den skulle dessutom direkt strida mot önskemålet att bevara och hålla samman Warszawasystemet. En väsentlig del av detta systems värde ligger i att det har en bred anslutning.

Sammanfattningsvis anser jag att Sverige inte heller bör säga upp kon-

ventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet förrän anslutningen till Montrealprotokollen har blivit sådan att en fortsatt bundenhet av den äldre lydelsen framstår som praktiskt obehövlig.

2.6 Ikraftträdande

Mitt förslag: Regeringen bemyndigas att sätta den nya lagstiftningen i kraft i den omfattning och vid den tidpunkt regeringen bestämmer.

Departementspromemorians förslag: Överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: En remissinstans anser att lagstiftningen bör träda i kraft samtidigt för såväl inrikes som internationell trafik. Övriga remissinstanser har inte berört denna fråga.

Skälen för mitt förslag: När det gäller sådan internationell trafik som omfattas av Warszawasystemet kan den föreslagna lagstiftningen inte sättas i kraft förrän Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 har trätt i kraft och Sverige har blivit bundet av dessa protokoll. Det står däremot Sverige fritt att dessförinnan tillämpa de nya reglerna på sådan internationell trafik som inte omfattas av Warszawasystemet och på inrikes trafik.

Den internationella trafik som faller utanför Warszawasystemet är av obetydlig omfattning. Det finns därför inte anledning att enbart för denna trafik välja en tidigare tidpunkt för ikraftträdandet av den nya lagstiftningen än den som bör gälla i övrigt. Situationen kan dock givetvis ändras snabbt, om t. ex. USA skulle välja att lämna Warszawasystemet.

Annorlunda ställer sig saken när det gäller inrikestrafiken. Denna trafik är numera omfattande. Det är självfallet önskvärt att de transporträttsliga reglerna för denna trafik är moderna och ändamålsenliga. Sedan förhållandevis lång tid tillbaka har reglerna för inrikes flygtrafik i princip varit desamma som för utrikes trafik. På senare tid har emellertid för inrikestrafikens del slopats kravet på att fraktföraren skall ha utfärdat befordringshandlingar för att få åberopa ansvarsbegränsningen.

Det är visserligen rationellt att ha enhetliga regler för inrikes och utrikes flygtrafik. Fördelarna med ett enhetligt regelkomplex kan dock inte utan vidare anses vara så stora att det är självklart att nyare och mer ändamålsenliga regler skall få anstå till dess att de kan införas över hela linjen. Den nya lagstiftningen bör därför enligt min mening sättas i kraft för inrikes trafik oberoende av om de konventionsändringar som har föranlett den nya lagstiftningen har trätt i kraft. Det framstår då som lämpligt att förordna att lagstiftningen från samma tidpunkt skall gälla också sådan utrikes trafik som inte omfattas av Warszawasystemet.

Det finns anledning räkna med att en del stater till en början kommer att tillträda bara ett av Montrealprotokollen nr 3 och nr 4. Därmed följer att ikraftträdandebestämmelserna måste utformas på ett sådant sätt att de nya reglerna i förhållande till sådana stater skall gälla bara ett visst slags befordran, medan äldre regler skall fortsätta att gälla beträffande andra slag av befordran.

Regeringen bör bemyndigas att närmare bestämma tidpunkten för ikraft-

trädande av den nya lagstiftningen enligt de riktlinjer jag nu har redogjort för. Lagstiftningen bör också kunna sättas i kraft vid olika tidpunkter i förhållande till olika stater alltefter de folkrättsliga bindningar som gäller mellan dessa stater och Sverige. Med hänsyn till det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS bör vidare dessa åtgärder samordnas mellan Sverige, Danmark och Norge. Samordning i detta hänseende med de övriga nordiska länderna bör också eftersträvas.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
 2. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45).
- Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 6*.

4 Specialmotivering

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

På grundval av förslagen i prop. 1984/85: 212 har riksdagen nyligen beslutat om vissa ändringar i luftfartslagstiftningen, bl. a. i luftfartslagen (TU 1985/86: 6, rskr. 71). Den nya lagstiftningen träder i kraft den 1 januari 1987.

De ändringar som har genomförts i 9 kap. luftfartslagen är uteslutande av språklig – eller i ett avseende formell – natur och påverkar alltså inte det sakliga innehållet i förevarande lagstiftningsärende. Vid utformningen av den lagstiftning som föranleds av ett tillträde till Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 har det dock varit naturligt att bygga vidare på den modernisering av bestämmelserna som sålunda redan har genomförts.

Svea hovrätt har i sitt remissyttrande framhållit att den lagtext som har föreslagits i promemorian har genomgått en kraftig språklig bearbetning, som avlägsnat den från konventionstexten. Det kan enligt hovrätten ifrågasättas om inte skillnaderna i en del fall har blivit onödigt stora, även om det inte säkert kan fastställas att texterna har olika betydelse. Liknande synpunkter har framförts av Sveriges advokatsamfund.

Den kritik remissinstanserna har fört fram på denna punkt torde framför allt avse de ändringar som redan har genomförts – och som har granskats av lagrådet. De nya ändringarna är i språkligt hänseende av mindre omfattning. Samtidigt har utgångspunkten även nu varit att lagtexten inte får avlägsna sig från konventionstexten på ett sådant sätt att det kan råda något tvivel om överensstämmelsen mellan innehållet i luftfartslagen och Warszawakonventionen. Förslagen har vidare tillkommit efter ingående överläggningar på det nordiska planet och enighet har därvid rått i fråga om utformningen av lagtexten och om dess konventionsenlighet.

2 §

Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postförvaltningen. Ansvaret regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel utan av de särskilda regler som gäller mellan fraktföraren och postförvaltningen.

Bestämmelserna i 3–8 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartssamhet.

Första stycket

Ändringarna i detta stycke bygger på Montrealprotokoll nr 4. Genom detta protokoll har Warszawakonventionens bestämmelse om postbefordran (art. 2) ändrats.

Enligt Haagprotokollet, som ligger till grund för paragrafens nuvarande lydelse, gäller konventionen inte vid befordran av brev och postpaket. Med anledning av de skadeståndskrav som i vissa länder har riktats mot flygfraktförare från postkunder har bestämmelsen förtydligats. Sålunda gäller enligt Montrealprotokoll nr 4 att fraktföraren vid postbefordran bara är ansvarig gentemot vederbörande postförvaltning och då uteslutande enligt de särskilda regler som gäller mellan transportören och postförvaltningen. Paragrafen har ändrats i enlighet med den nya konventionsbestämmelsen.

Bestämmelsen innebär att en postkund inte får föra talan om skadestånd mot den flygfraktförare som vid transport av post har orsakat skador på eller förluster eller förseningar av posten. Postkunden har alltså att hålla sig till sin postförvaltning. Vilken postförvaltning som fraktföraren i sin tur kan bli ansvarig mot följer av de avtal som i varje särskilt fall gäller mellan postförvaltningarna och fraktföraren.

Andra stycket

Ändringen i andra stycket gäller hänvisningen till de paragrafer som innehåller bestämmelser om utfärdande av transporthandlingar. Den är en följd av ändringen i 9 § som innebär att den bestämmelsen inte längre innehåller någon föreskrift om verkan av att en flygfraktsedel inte har upprättats.

3 §

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 skall tillämpas, även om *föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.*

Bestämmelserna om biljetter har ändrats med hänsyn till Montrealprotokoll nr 3. De konventionsbestämmelser som ligger till grund för ändringarna tillkom genom Guatemalaprotokollet. De står oförändrade kvar i konventionens lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3. Paragrafens avfattning ansluter nära till konventionsbestämmelsens utformning (art. 3).

Första stycket

I jämförelse med nu gällande föreskrifter har kraven beträffande biljetter lättats. I fråga om biljettens innehåll kvarstår kravet att biljetten skall innehålla uppgift om avgångs- och bestämmelseort samt i vissa fall också uppgift om platsen för mellanlandning. Borta är däremot kravet att biljetten skall innehålla en erinran om att befodringsavtalet kan vara underkastat Warszawakonventionen eller motsvarande lagstiftning.

Enligt gällande rätt får fraktföraren åberopa ansvarsbegränsningen endast under förutsättning att en biljett har utfärdats och att den innehåller en erinran om Warszawakonventionen eller lagstiftning med motsvarande innehåll. Bestämmelsen härom finns för närvarande i tredje stycket andra meningen. Även denna bestämmelse tas nu bort. Fraktförarens rätt till ansvarsbegränsning blir sålunda inte längre beroende av om någon biljett har utfärdats och av biljettens utformning.

Det öppnas vidare en möjlighet att utfärda kollektiva biljetter. I vilken utsträckning denna möjlighet kan utnyttjas beror på omständigheterna i det enskilda fallet. Fraktföraren kan givetvis inte ensidigt välja att utfärda en kollektiv biljett som praktiskt sett berövar passageraren de rättigheter denne har enligt transportavtalet, t. ex. rätten att individuellt ändra res-tider.

Enligt de nya bestämmelserna i art. 3.2 får varje annan metod som säkerställer upplysning ("constatant les indications"; "would preserve a record of the information") angående avgångsort och bestämmelseort samt i förekommande fall om mellanlandningsplats ersätta utfärdandet av befodringsinstrumentet. Bestämmelsen har tillkommit med tanke på användningen av ADB. Den gör emellertid inte någon skillnad mellan ADB och andra metoder att säkerställa upplysningar om avgångs- och bestämmelseorterna samt om mellanlandningsplats. Det är sålunda fullt tillräckligt att fraktföraren registrerar dessa upplysningar med manuella metoder.

Den omständigheten att biljetter inte behöver utfärdas innebär givetvis inte att fraktföraren kan neka passageraren kvitto på betalning för transporten. Det finns inte heller anledning befara att ADB-registrering kommer att helt eliminera behovet av biljetter eller någon form av utskrift av de uppgifter som har registrerats. Som konsumentverket har framhållit i sitt remissyttrande har biljetten inte bara ett informationsvärde från konsumentens synpunkt utan framför allt ett värde som bevis om transportavtalet. Dessa förhållanden bör självfallet beaktas när det gäller att utveckla rutiner för användningen av ADB i framtiden. Någon särskild bestämmelse i detta hänseende har emellertid inte ansetts erforderlig.

Underlåtenhet att ta in uppgifter om avgångs- och bestämmelseorten samt mellanlandningsplats i befodringshandlingen eller att registrera upp-

gifter om detta på något annat sätt medför inte några speciella påföljder. Underlåter fraktföraren att utfärda befodringshandling eller att registrera uppgifter om avgångs- och bestämmelseorten samt mellanlandningsplats på annat sätt eller utfärdar han en biljett utan föreskrivet innehåll, skall befodringsavtalet ändå gälla och vara underkastat konventionens bestämmelser.

Man kan dock räkna med att underlåtenhet att efterkomma konventionens krav i denna del kommer att räknas fraktföraren till nackdel vid bevisvärderingen i ett mål där tvisten gäller huruvida konventionen är tillämplig på en viss befodran.

Andra stycket

Bestämmelsen har utformats i nära anslutning till formuleringen i den nya konventionsbestämmelsen i art. 3.2. Denna innehåller inte längre någon föreskrift om biljettens bevisverkan rörande transportavtalet. Föreskriften härom i det nuvarande andra stycket har därför tagits bort. En sådan bestämmelse skulle för övrigt inte vara meningsfull när biljetten kan ersättas med ADB-upptagningar.

I detta sammanhang bör framhållas att konventionen inte innehåller några bestämmelser om skyldighet för fraktföraren att bevara registreringarna under viss tid eller att hålla dem tillgängliga för passagerarna eller deras anhöriga. Att fraktföraren är skyldig att bevara registreringarna under skälig tid får emellertid anses följa av konventionen. Det är uppenbart att bestämmelsen om skyldighet för fraktföraren att registrera vissa uppgifter blir meningslös, om fraktföraren kan förstöra registreringarna omedelbart.

Tredje stycket

Bestämmelsen motsvarar första meningen i det nuvarande tredje stycket. Som har angetts i kommentaren till första stycket har andra meningen i det nuvarande tredje stycket tagits bort.

4 §

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.*

Paragrafen innehåller liksom i sin gällande lydelse bestämmelser om resgodsbevis för inskrivet resgods. Bestämmelserna har emellertid ändrats något genom Montrealprotokoll nr 3. De ändringar beträffande resgodsbeviset som innefattas i Montrealprotokoll nr 3 härrör från Guatemalaprotokollet.

Ändringarna motsvarar i huvudsak dem som har gjorts beträffande biljetter. Sålunda har kravet på erinran om Warszawakonventionen eller motsvarande lagstiftning tagits bort. Borta är vidare bestämmelsen om att utfärdande av resgodsbevis med föreskrivet innehåll är en förutsättning för ansvarsbegränsning, liksom bestämmelsen om resgodsbevisets verkan som bevisning rörande transportavtalet.

På samma sätt som beträffande biljetter har det öppnats en möjlighet att ersätta resgodsbeviset med annan registrering, i praktiken ADB-rutiner.

När det gäller fraktförarens skadeståndsansvar för resgods görs i konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3 inte någon åtskillnad mellan inskrivet resgods och resgods som passageraren själv behåller i sin vård, där inte annat särskilt anges i konventionen (jfr den föreslagna lydelsen av 22 §). Bestämmelserna i förevarande paragraf om resgodsbevis avser emellertid naturligt nog bara det inskrivna resgodset.

5 §

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 omlastnings- eller bestämmelseort.

Bestämmelserna om gods baseras på föreskrifterna i Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4. Paragrafens innehåll svarar mot bestämmelserna i konventionens art. 5.

Första stycket

Regeln om att en flygfraktsedel skall upprättas vid befordran av gods ersätter de nuvarande bestämmelserna om att fraktföraren och avsändaren får fordra att fraktsedel upprättas resp. tas emot.

Andra stycket

Den möjlighet att ersätta transportdokumenten med ADB-registrering som öppnas genom den nya lydelsen har förutsatts få sin egentliga betydelse just på godssidan. De nu gällande bestämmelserna om flygfraktsedeln har uppgetts kraftigt försena godstransporterna och även öka kostnaderna för sådana transporter.

Om flygfraktsedeln ersätts med annan registrering, har avsändaren rätt att få ett godskvitto. Godskvittot medför rätt för avsändaren att ta del av de registrerade uppgifterna. Detta avser naturligen bara sådana uppgifter som fraktföraren är skyldig att registrera och inte sådana andra uppgifter som fraktföraren har lagt till för sitt eget behov och som kan utgöra hans affärshemligheter eller annan information som är avsedd för fraktförarens interna bruk. Innehav av godskvittot utgör vidare legitimation för att utöva avsändarens rätt att förfoga över godset (jfr 12 § 5 st.). Det är med hänsyn härtill av vikt att godskvittot innehåller sådan information att man snabbt och säkert kan få fram de uppgifter som har registrerats om transporten.

Tredje stycket

Användning av ADB-system vid flygfrakter försvåras givetvis om erforderlig teknisk utrustning inte finns på omlastningsorter eller på bestämmelseorten eller om det inte går att kommunicera med de anläggningar som finns på dessa platser. Vid arbetet på Montrealprotokoll nr 4 befarade en del länder att flygföretagen skulle bli ovilliga att transportera gods utan fraktsedel till sådana platser där registreringssystemet inte kunde användas. Med anledning härav infördes i konventionen en bestämmelse att fraktföraren inte får vägra att ta emot gods bara därför att registreringssystemet inte finns att tillgå på omlastnings- eller bestämmelseorten. En bestämmelse med detta innehåll har tagits in i förevarande stycke. Bestämmelsen tar självfallet sikte endast på det fallet att någon flygfraktsedel inte har upprättats. Även om denna förutsättning inte direkt har angetts i konventionstexten (art. 5.3) har detta förtydligande tillägg gjorts i lagtexten.

Värdet av bestämmelsen torde dock vara begränsat, eftersom fraktföraren inte har någon befordringsplikt. Han kan alltså vägra att åta sig en transport på vilken annan grund som helst.

6 §

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 flygfraktsedeln.

Om en flygfraktsedel utfärdas, skall den alltjämt upprättas i tre exemplar. Montrealprotokoll nr 4 medför dock vissa förenklingar. Det krävs inte längre att fraktsedeln avlämnas tillsammans med godset, och det krävs inte heller att mottagarens exemplar åtföljer godset. Borta är även kravet att fraktförarens underskrift skall tecknas på fraktsedeln innan godset tas ombord. Både fraktförarens och avsändarens underskrifter kan vara tryckta eller ersättas med en stämpel.

Liksom tidigare gäller att en fraktförare som på avsändarens begäran upprättar fraktsedeln anses ha gjort det för avsändarens räkning. Prop. 1985/86: 119

7 §

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.

Första stycket

Bestämmelsen motsvarar den som gäller för närvarande enligt paragrafen.

Andra stycket

I detta stycke har tagits in en ny bestämmelse om godskvitton. Avsändaren kan t. ex. för en större godssändning kräva att ett särskilt kvitto utfärdas för ett av de *kollin* som ingår i sändningen, medan övriga *kollin* omfattas av ett gemensamt kvitto. Bestämmelsen föranleds av den ändring i konventionens art. 7 som görs genom Montrealprotokoll nr 4.

8 §

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.

Ändringen i paragrafen föranleds av Montrealprotokoll nr 4. Föreskriften att fraktsedeln skall innehålla en erinran om att Warszawakonventionen eller motsvarande lagstiftning kan vara tillämplig har tagits bort. I stället har i punkt 3 tagits in en föreskrift om att fraktsedeln skall innehålla uppgift om försändelsens vikt (art. 8. c).

9 §

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i 5–8 §§ inte har följts.

Bestämmelsen överensstämmer med konventionens art. 9 i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4.

Den nya lydelsen av 9 § motsvarar 3 § tredje stycket och 4 § tredje stycket. Som har nämnts under 8 § har kravet att transporthandlingarna skall innehålla en hänvisning till Warszawakonventionen slopats. Som en följd härav har 39 § samtidigt upphävts.

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 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 och ofullständiga uppgifter som har tagits in i godskvittot eller som registrerats, svarar fraktföraren för de skador som detta medför för avsändaren eller någon som denne ansvarar mot. Detsamma gäller om någon annan på fraktförarens vägnar har fört in uppgifterna på godskvittot eller har registrerat dem.

Paragrafen innehåller bestämmelser om avsändarens ansvar för de uppgifter han lämnar fraktföraren antingen i fraktsedeln eller för sådan registrering som ersätter fraktsedeln. Den innehåller också bestämmelser om fraktförarens ansvar för sådana brister i registreringen eller i godskvittot som inte beror på avsändaren. Ändringarna i paragrafen föranleds av de ändringar i Warszawakonventionens art. 10 som har gjorts genom Montrealprotokoll nr 4.

Första stycket

Bestämmelserna svarar i sak mot de regler om avsändarens ansvar för uppgifter i fraktsedeln som finns i den gällande lydelsen av paragrafen. Nu sägs dock uttryckligen att avsändaren också svarar för personer som har handlat på hans vägnar. I detta stycke regleras också avsändarens ansvar för sådana uppgifter som han, eller någon på hans vägnar, lämnar till fraktföraren för sådan registrering som ersätter fraktsedeln eller för införing i godskvittot. Avsändaren har sålunda samma ansvar för dessa uppgifter som för dem han lämnar i en flygfraktsedel.

Andra stycket

Även dessa bestämmelser rör ansvaret för uppgifter i sådan registrering som ersätter fraktsedeln och i godskvittot. Här är det emellertid fråga om fraktförarens ansvar för att uppgifterna blir ordentligt införda. Skulle det finnas brister i uppgifterna som avsändaren inte är ansvarig för, blir sålunda fraktföraren ansvarig för den skada bristerna kan orsaka avsändaren eller någon som denne i sin tur är ansvarig mot. Fraktförarens ansvar avser endast de fall då felet beror på att han eller någon som han ansvarar för har begått ett misstag vid införingen av avsändarens uppgifter i godskvittot eller vid registreringen.

11 §

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 kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedeln intygar detta* eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Paragrafen innehåller, liksom tidigare, bestämmelser om flygfraktsedelns funktion som bevis om befodringsavtalet och bestämmelser om det vitsord vissa sakuppgifter i fraktsedeln har. Med Montrealprotokoll nr 4 har art. 11 i Warszawakonventionen ändrats så att godskvittot och uppgifter i godskvittot i de nu nämnda hänseendena jämsställs med fraktsedeln och uppgifter i fraktsedeln. Paragrafen har justerats i enlighet härmed.

Övriga ändringar är av redaktionell art. Sista meningen i andra stycket har formulerats om för att klarare markera att uppgifterna om godsets mängd, volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren först sedan båda villkoren om kontroll i avsändarens närvaro och intyg på flygfraktsedeln är uppfyllda.

12 §

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 är angiven som mottagare i flygfraktsedeln *eller godskvittot* 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 godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Bestämmelserna i denna paragraf rör avsändarens rätt att förfoga över godset under transporten. De är i sak väsentligen desamma som i gällande rätt. Genom Montrealprotokollet nr 4 har emellertid gjorts några justeringar i Warszawakonventionens art. 12. De har föranletts av att någon fraktsedel inte längre behöver utfärdas. Om så inte sker har godskvittot samma funktion i legitimationshänseende som fraktsedeln.

Om inte annat följer av 12 §, 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.

Medan mottagaren enligt gällande regler har rätt att få ut såväl fraktse-deln som godset sedan godset har anlänt till bestämmelseorten, får motta-garen nu helt enkelt rätt att få ut godset. Som har nämnts tidigare är inte fraktsedeln obligatorisk enligt de nya reglerna.

15 §

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln eller godskvittot.

Paragrafen har ändrats som en följd av att inte bara flygfraktsedeln utan också godskvittot i fortsättningen skall utgöra legitimationshandling.

16 §

Avsändaren skall lämna de upplysningar och handlingar som behövs för att skyldigheter enligt tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgö-ras 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 hand-lingarna är riktiga och fullständiga.

Paragrafen har justerats med hänsyn till Montrealprotokoll nr 4. Efter-som flygfraktsedeln inte längre är obligatorisk har skyldigheten för avsän-daren att foga vissa handlingar till flygfraktsedeln ersatts med en skyldig-het att förse fraktföraren med motsvarande handlingar (art. 16).

17 §

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 passa-gerarens hälsotillstånd.*

Paragrafen grundas på bestämmelserna i Warszawakonventionen art. 17.1. Denna artikel har ändrats genom Guatemalaprotokollet. Den nya lydelsen ingår härigenom i konventionen sådan den skall läsas enligt Mon-trealprotokoll nr 3.

I Guatemalaprotokollet uttrycks principen om fraktförarens strikta ansvar på det sättet att fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer i fall då passagerare dödas eller tillfogas kroppsskada endast om ("par cela seul que"; "upon condition only") den händelse som orsakade dödsfallet eller kroppsskadan inträffade ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren gick ombord på fartyget eller lämnade detta. Konventionen lägger sålunda ett långtgående ansvar på fraktföraren. Det fordras inte att skadan hänger samman med något riskmoment som är typiskt för flygning eller med fraktförarens handhavande av luftfartyget. Fraktföraren kan t. ex. bli ansvarig oberoende av om vållande föreligger, ifall en passagerare blir matförgiftad eller skadar en tand på ett hårt föremål i den mat som serveras under flygningen. Även skador som helt och hållet kan tillskrivas handlande från en medpassagerares sida omfattas av konventionens bestämmelse. Om en passagerare misshandlar en annan ombord på luftfartyget, kan fraktföraren mycket väl tänkas bli ansvarig för detta. Till och med om det kan ledas i bevis att en passagerare smittats av en allvarlig sjukdom kan ansvar tänkas inträda för fraktföraren.

Från fraktförarens ansvarighet undantas dock dödsfall och kroppsskador som orsakas *uteslutande* av passagerarens hälsotillstånd. Ordet uteslutande ("uniquement"; "solely") torde innebära att fraktföraren kan bli skadeståndsskyldig om skadan beror på en kombination av passagerarens hälsotillstånd och en yttre händelse som inträffar under flygningen. Om t. ex. en hjärtsjuk passagerare har blivit uppskrämd av en onormal händelse under flygningen och det kan ledas i bevis att rädslan utlöste en hjärtattack med påföljd att passageraren avlidit, torde fraktföraren sålunda kunna bli skadeståndsskyldig. En viss begränsning av fraktförarens ansvarighet ligger emellertid också i kravet på att skadan skall ha orsakats av en händelse ("fait"; "event") ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren gick ombord på fartyget eller lämnade detta. Om en person med svag rygg åsamkas en ryggskada genom stillasittandet under en lång flygresa, kan skadan inte anses bero på enbart passagerarens hälsotillstånd. Fraktföraren bör emellertid inte hållas ansvarig för skadan eftersom denna inte kan hänföras till någon speciell händelse under resan.

Konventionens uttryck att den händelse som orsakat skadan skall ha inträffat "ombord på luftfartyget eller i samband med att passagerare gick ombord på fartyget eller lämnade detta" ("à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations débarquement ou de débarquement; "on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking") får inte tolkas så att den primära händelsen i en händelsekedja måste ha inträffat medan passagerarna var ombord på luftfartyget för att skadeståndsskyldighet skall inträda. Om en medlem av markpersonalen begår ett misstag innan passagerarna har gått ombord med påföljd att luftförsörjningen blir otillräcklig då dörrarna har stängts och planet satts i rörelse, omfattas personskador till följd av den dåliga luftförsörjningen av konventionen, fastän den första händelsen i orsakskedjan inträffade medan planet var tomt.

Orden "débarquement" resp. "disembarking" innefattar givetvis inte bara avstigning under normala förhållanden utan också nödutrymning av

flygplanet. Om en passagerare skadas vid en sådan utrymning, täcks skadan av konventionen även om den inträffar utanför flygplanet. Nödländar flygplanet på vatten så att passagerarna tvingas lämna det simmande eller ombord på gummiflottar med påföljd att en passagerare drunknar eller fryser ihjäl, blir skada i anledning av dödsfallet ersättningsgill enligt konventionen.

Innebörden av uttrycket "toutes opérations débarquement ou de débarquement" resp. "any of the operations of embarking or disembarking" i fall då av- och påstigning sker under normala förhållanden har diskuterats livligt i den internationella lufträttslitteraturen alltsedan Warszawakonventionens tillkomst. Under senare år har diskussionen komplicerats ytterligare av att den tekniska utvecklingen har gett upphov till nya metoder att föra fram passagerarna till flygplanets dörr. På många flygplatser går passagerarna nu direkt från terminalbyggnaden in i flygplanen via anordningar som ansluts till planen. På andra flygplatser används speciella fordon för transporter till och från flygplanen, vilka direkt ansluts till planen resp. terminalbyggnaden.

Vid diplomatkonferensen i Guatemala City år 1971 diskuterades möjligheten att ändra konventionen på denna punkt så att det av texten tydligare framgick när ansvarsperioden började och slutade i olika situationer. Det visade sig emellertid snart att regleringen i så fall måste göras mycket detaljerad. En sådan reglering riskerade att bli föråldrad efterhand som den tekniska utvecklingen ledde till att nya metoder tas i bruk. Man beslöt därför att liksom tidigare överlämna frågan om konventionens innebörd på denna punkt till den nationella rättstillämpningen.

Den föreslagna nya lydelsen av paragrafen ansluter nära till konventionstexten. Det har emellertid inte ansetts nödvändigt att i den svenska lagtexten välja en formulering som ordagrant motsvarar konventionens uttryck "par cela seul que" resp. "on condition only".

Konventionens uttryck "skada som uppkommer i fall då passagerare dödas eller tillfogas kroppsskada" återges i lagtexten liksom för närvarande med uttrycket personskada. Detta begrepp är visserligen inte definierat vare sig i skadeståndslagen (1972: 207) eller i annan lagtext. Den avgränsning begreppet har getts i den allmänna skadeståndsrätten – se prop. 1975: 12 s. 20 – är emellertid väl förenlig med konventionens uttryck och bör för svensk rätts vidkommande tillämpas även på passagerarskador vid transporter.

Skadeståndet bestäms enligt grunderna i skadeståndslagen. Detta följer av 1 § i den lagen. Någon särskild hänvisning till skadeståndslagen har inte ansetts nödvändig.

18 §

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgodis 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 resgodiset är i fraktförarens vård. Fraktföraren ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av resgodsets egen beskaffenhet eller av fel i godset.

Paragrafen rör fraktförarens ansvar för resgod. Den har ändrats med hänsyn till de ändringar som har gjorts i motsvarande bestämmelser i Warszawakonventionen. I konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3 finns reglerna om resgodset i art. 17.2 och 17.3. De var tidigare placerade tillsammans med reglerna om gods i art. 18. Den artikeln avser i sin nya lydelse bara gods. Regleringen av fraktförarens ansvar för resgod enligt Montrealprotokoll nr 3 går tillbaka på Guatemalaprotokollet. Med Montrealprotokoll nr 4 har vidare reglerna om ansvaret för gods i art. 18 ändrats. Motsvarande regler tas nu upp i 19 §.

En nyhet är att någon åtskillnad inte längre görs mellan inskrivet resgod och sådant resgod som passageraren själv bär med sig. Som resgod skall i förevarande sammanhang också räknas föremål som passageraren bär på sig, t. ex. kläder, armbandsur och glasögon.

I fråga om allt resgod gäller att fraktföraren är ansvarig om godset 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 luftfartyget.

Så långt sammanfaller ansvarstiden helt med den tid under vilken fraktföraren är ansvarig för personskador som tillfogas passagerarna. Ansvaret omfattar emellertid vidare resgod under tid som detta är i fraktförarens vård. Det senare har sin största praktiska betydelse beträffande inskrivet resgod. Bestämmelsen kan dock tänkas bli tillämplig även beträffande föremål som fraktföraren tar hand om utan att det rör sig om inskrivet resgod.

Det finns vissa undantag från fraktförarens ansvar för resgodset. Ansvaret gäller sålunda inte skador som orsakas uteslutande av resgodsets egen beskaffenhet, t. ex. skador på ömtåliga glasföremål som har placerats i en resväska och som inte tål påfrestningarna under en normal lufttransport. Fraktföraren ansvarar inte heller för skador som uppkommer enbart på grund av fel i resgodset, t. ex. att en resväska är defekt.

Liksom när det gäller passagerarskador är fraktföraren ansvarig för resgodsskador oberoende av vållande.

19 §

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 införs, utförs eller omlastas.

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 till sjöss som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock

Denna paragraf innehåller i sin nya lydelse enbart bestämmelser om fraktförarens ansvar för gods. Bestämmelserna bygger på den reglering av godsansvaret som finns i Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 (art. 18). Konventionsbestämmelserna på detta område har gjorts mer detaljerade vilket återspeglas i förevarande paragraf.

Första stycket

Fraktförarens ansvar enligt detta stycke är enligt huvudregeln strikt. Avsteg från denna princip gäller dock, om fraktföraren kan visa att skadan uteslutande beror på någon av fyra uppräknade orsaker. Fraktföraren kan sålunda undgå ansvar om skadan beror uteslutande på godsets egen beskaffenhet eller fel i godset (jfr specialmotiveringen till 18 §). En annan grund för att undgå ansvar är att skadan beror uteslutande på bristfällig förpackning av godset. Ytterligare grunder för ansvarsfrihet är krigshandlingar och väpnade konflikter samt myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur riket eller lastas om.

Uttrycket "myndighetsutövning" har ansetts motsvara uttrycken i den franska versionen, "une acte de l'autorité publique" och den engelska versionen "an act of public authority". Uttrycket är att förstå på samma sätt som i 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) där det talas om "fel eller försummelse vid myndighetsutövning". Något krav på "fel eller försummelse" från myndighetens sida ställs dock inte upp i förevarande paragraf. För att flygfraktföraren skall undgå ansvar krävs endast att skadan är en följd av "myndighetsutövning", dvs. åtgärder från en myndighets sida.

Frågan om en myndighet har gjort sig skyldig till fel eller försummelse får däremot betydelse i de fall då flygfraktföraren på grund av föreskriften i 19 § har undgått ansvar och den skadelidande vänder sig mot myndigheten med sina ersättningskrav. Den situationen omfattas emellertid inte av luftfartslagens bestämmelser, utan avgörandet skall i detta fall i stället grundas på skadeståndslagens regler.

Andra stycket

Som nyss har nämnts är fraktföraren ansvarig för godset under den tid lufttransporten varar. I andra stycket har i enlighet med den nya konventionstexten (art. 18.4) tagits in en definition av vad som faller under begreppet lufttransport.

Tredje stycket

Hit har förts över den nuvarande bestämmelsen i 18 § andra stycket i den del bestämmelsen rör godsbefordran.

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.*

Som har framgått av specialmotiveringen till 17, 18 och 19 §§ har fraktföraren ålagts ett strikt ansvar för de skador som behandlas i dessa paragrafer. Presumtionsansvar kvarstår dock i ett hänseende, nämligen när det gäller ansvar för försening. Detta följer av de ändringar i Warszawakonventionens art. 20 som har gjorts i konventionssystemet genom Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 i förening.

Förevarande paragraf har utformats i enlighet med de nya konventionsbestämmelserna.

Till dröjsmål hör också sådana förseningar som är en följd av överbokning. När överbokning görs medvetet torde fraktföraren i allmänhet inte kunna undgå ansvar för de skador som uppkommer till följd av att passagerare nekas befordran med den avtalade flyglägenheten. Oftast kan dock fraktföraren begränsa skadeverkningarna eller rent av helt förebygga dem genom olika åtgärder. Passageraren kan exempelvis erbjudas en alternativ flyglägenhet utan någon längre väntetid. Om passageraren kan använda sig av ett sådant alternativ och därigenom komma fram till sitt resmål med endast obetydlig tidsförlust, torde sällan någon skada kunna påvisas.

21 §

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 fraktföraren visar att 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.

Jämkning 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 riket gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Förevarande paragraf gäller jämkning av skadestånd på grund av medvållande på den skadelidandes sida. Bestämmelserna har delats upp så att frågor som rör passagerare och resgods och frågor som rör gods behandlas var för sig.

Första stycket

Dessa bestämmelser rör jämkning av skadestånd på grund av medvållande vid befordran av passagerare och resgods. Regleringen går tillbaka på de

ändringar som i detta hänseende har gjorts i art. 21 i Warszawakonventionen genom Guatemalaprotokollet och som förts vidare genom Montrealprotokoll nr 3.

Andra stycket

Denna bestämmelse om jämkning av skadestånd på grund av medvållande vid befordran av gods återspeglar motsvarande bestämmelse i art. 21 i konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4.

Att jämkning kan ske inbegriper på vanligt sätt att jämkning kan ske till noll. Till skillnad från nu gällande rätt skall däremot inte bestämmelserna om jämkning i 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207) tillämpas. Det bör observeras att lagtexten – liksom konventionen – föreskriver att jämkning är obligatorisk vid medvållande. Detta är ett avsteg från skadeståndslagens jämkningsbestämmelser enligt vilka skadeståndet under vissa förutsättningar kan, men inte måste, jämkas.

Tredje stycket

Regleringen i detta stycke av hur jämkningen skall ske tar över skadeståndslagens bestämmelser om jämkning. I sak betyder detta att hänsyn inte kan tas till andra omständigheter än graden av medvållande.

Fjärde stycket

För sådan inrikes trafik som faller utanför konventionens tillämpningsområde skall skadeståndslagens regler om jämkning i stället tillämpas. Detta innebär att jämkning får ske endast om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Vidare skall vid jämkningen hänsyn tas inte bara till graden av den skadelidandes medvållande utan också till graden av den skadeståndsansvariges vållande och till övriga omständigheter.

22 §

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 förlust, minskning, skada på godset eller dröjsmål begränsat till 1 000 SDR för varje 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 kommer bort, minskas,

skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda *kollin* när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om värdet av även andra *kollin* som omfattas av samma flygfraktsedel påverkas, skall dock även dessa *kollin* medräknas.

Vid tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i denna paragraf skall rättegångskostnaderna inte beaktas. Detta gäller dock inte vid gods-transport, 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.

I denna paragraf anges liksom för närvarande begränsningsbeloppen för fraktföraren. Bestämmelserna går tillbaka på art. 22 i Warszawakonventionen, delvis i den lydelse artikeln har fått genom Montrealprotokoll nr 3, delvis i artikelns avfattning enligt Montrealprotokoll nr 4.

De begränsningsbelopp som anges för de olika fallen får inte överskridas, oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas. En särskild bestämmelse om detta har förts in i 24 §. Begränsningsbeloppen avser dock bara själva skadeståndet. Rättegångskostnader kan sålunda tillkomma utöver dessa belopp.

Första stycket

Begränsningsbeloppet vid personskador anges i detta stycke. Beloppet är 100 000 SDR. Den bakomliggande konventionsbestämmelsen är art. 22.1. a i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3.

Andra stycket

Bestämmelsen om begränsningsbeloppet vid skador på grund av dröjsmål vid befördran av passagerare grundas på art. 22.1. b i Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3.

Beloppet är 4 150 SDR. Som framhållits i anslutning till 20 § har fraktföraren inte strikt ansvar vid förseningsskador. För sådana skadefall gäller principen om presumtionsansvar även i fortsättningen.

Tredje stycket

Om resgods skadas eller kommer bort gäller begränsningsbeloppet 1 000 SDR för varje passagerare. Ersättningen är alltså inte längre till någon del kopplad till resgodsets vikt. Även denna bestämmelse går tillbaka på Montrealprotokoll nr 3 (art. 22.1. c). Resgods omfattar här, i enlighet med konventionens nya terminologi, både inskrivet resgods och sådana föremål som passageraren bär med sig och har på sig (art. 17.3 i Guatemala-protokollet). Under resgods inbegrips sålunda t.ex. armbandsur och glasögon (jfr 18 §).

Bestämmelserna i detta stycke om begränsningsbeloppen vid godsbe-
fordran är i väsentliga delar desamma som enligt gällande rätt. De grundas
på art. 22.2. b och 22.2. c i Warszawakonventionen enligt Montrealproto-
koll nr 4. De ändringar som har gjorts genom det protokollet består dels i
att begränsningsbeloppet anges i SDR i stället för guldfrancs, dels i en
omnumrering av bestämmelserna inom art. 22 så att godsbestämmelserna
skiljs från resgodsbestämmelserna.

Förevarande stycke gäller alla slag av skador i samband med godsbe-
fordran, såsom förlust av godset, skador på godset och dröjsmål med
befordringen av godset.

Begränsningsbeloppet är som huvudregel 17 SDR för varje kilo av god-
sets vikt. Detta belopp har avsetts svara mot de 250 guldfrancs som
föreskrivs i Haagprotokollet. Liksom tidigare kvarstår möjligheten för
avsändaren att träffa avtal med fraktföraren om en högre ansvarsgräns.
Har avsändaren i samband med att godset överlämnades till fraktföraren
uppgett ett högre värde för transporten och också betalat eventuella
tilläggsavgifter för detta högre värde, gäller sålunda i stället detta värde
som begränsningsbelopp. Fraktföraren har emellertid möjlighet att föra
bevisning om att värdet i verkligheten var lägre. Kan fraktföraren visa
detta, begränsas hans ansvar till det lägre värdet.

Femte stycket

Bestämmelserna i detta stycke om ersättning för rättegångskostnader
utgör en kombination av de hithörande konventionsbestämmelserna enligt
Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 (art. 22.3. c resp. art. 22.4). Bestäm-
melserna är nämligen inte helt förenliga. Detta förhållande uppmärksam-
mades först i samband med att arbete inleddes på att göra en konsoliderad
version av konventionen efter ändringarna i Montreal. I de diskussioner på
det internationella planet som följde på denna upptäckt har dock enighet
rätt om att kombinera bestämmelserna i fråga på det sättet att man ur
Montrealprotokoll nr 3 hämtar de delar som gäller transport av passagera-
re och resgods och ur Montrealprotokoll nr 4 hämtar de delar som gäller
godstransporter. Bestämmelserna i förevarande stycke har utformats med
dessa utgångspunkter.

Liksom tidigare gäller som huvudregel att rättegångskostnaderna inte
skall beaktas vid tillämpningen av begränsningsbeloppen. Undantag från
denna regel skall i fortsättningen göras endast när det är frågan om ansva-
ret vid godstransport. I det fallet kvarstår bestämmelsen att rättegångs-
kostnader inte skall utgå ovanför begränsningsbeloppet, om det utdömda
skadeståndet stannar vid ett belopp som fraktföraren har erbjudit inom sex
månader från skadehändelsen. Vad däremot beträffar passagerarskador
har den möjlighet som i dag finns för fraktföraren att undgå eller begränsa
rättegångskostnader genom ett "raskt och skäligt" förlikningsbud avskaf-
fats.

Guatemalaprotokollet innehåller särskilda bestämmelser angående rätte-
gångskostnader vilka uteslutande riktar sig till sådana stater vars interna
lagstiftning inte annars medger ersättning för rättegångskostnader och

ombudsarvoden (art. 22.3. a och 22.3. b). Dessa bestämmelser saknar intresse för utformningen av den svenska lagstiftningen.

Prop. 1985/86: 119

Undantaget vid godstransporter torde inte ha så stor praktisk betydelse i Sverige. Gällande svenska processrättsliga regler innebär att käranden i ett skadeståndsmål som regel inte tillerkänns några rättegångskostnader, om han inte vinner något utöver vad som erbjudits innan talan väcktes.

24 §

Gränserna för ansvar enligt 22 § får inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

I denna paragraf finns den viktiga bestämmelsen om att begränsningsbepallningen inte får brytas igenom. De bakomliggande konventionsbestämmelserna finns dels i Guatemalaprotokollet (art. 24.2), vilka bestämmelser kvarstår oförändrade enligt Montrealprotokoll nr 3, dels i Montrealprotokoll nr 4 (art. 24.2). Sammantagna ger dessa ändringar helt överensstämmande regler för passagerare och resgods samt för gods. Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 i förening innebär vidare att artikel 25, som ligger till grund för den nu gällande 24 §, upphävs.

Som påpekats i den allmänna motiveringen innebär paragrafen att rätten till ansvarsbegränsning gäller t. o. m. vid uppsåtligt vållande.

25 §

Förs talan om ersättning mot någon av fraktförarens anställda eller mot någon som fraktföraren har anlitat för skador som har vållats under tjänsteutövning, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Bestämmelser om jämkning av skad ersättning finns i 10 kap. 3 §.

Bestämmelserna i denna paragraf går tillbaka på art. 25 A i Warszawa-konventionen. De infördes genom Haagprotokollet men har sedermera ändrats såvitt rör passagerare och resgods genom Guatemalaprotokollet och såvitt gäller gods genom Montrealprotokoll nr 4. Sammantagna ger ändringarna en enhetlig reglering för alla tre slagen av befördran.

Liksom tidigare gäller principen att anställda hos fraktföraren, liksom andra som han har anlitat, får åberopa samma ansvarsgränser som fraktföraren när det gäller deras handlande under tjänsteutövning. Det sammanlagda skadestånd som får utdömas för fraktföraren och anställda hos honom, liksom andra som han har anlitat, får inte heller överskrida de gränser som gäller för fraktföraren. De nya reglerna innebär emellertid att även anställda och uppdragstagare har rätt till ansvarsbegränsning oavsett graden av deras vållande (jfr 24 §). Till följd härav har i första stycket gjorts den ändringen att den särskilda kvalifikationen i fråga om graden av vårdslöshet hos personalen har tagits bort.

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 förse-
nats eller på grund av att resgoods har kommit bort, minskats, skadats eller
försenats 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.

När det gäller talan som avser transport av passagerare och resgoods har de domstolar som är behöriga utökats genom Guatemalaprotokollet (art. 28.2). Denna bestämmelse skall nu gälla enligt Montrealprotokoll nr 3. Talan får sålunda numera föras också vid domstolen i den ort där fraktföraren har ett kontor under förutsättning att passageraren har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatt i den stat där kontoret finns. Denna konventionsbestämmelse har tagits in i ett nytt tredje stycke. Forumbestämmelserna i den svenska lagen kan självfallet endast ange förutsättningarna för att talan skall kunna föras vid svensk domstol. I lagtexten har därför preciserats att bestämmelsen i tredje stycket gäller när passageraren har hemvist eller är stadigvarande bosatt här i landet.

40 §

Vid inrikes lufttransporter *där* luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket *behövs inte biljetter, resgoodsbevis eller flygfraktsedlar, även om uppgifterna om transporten inte registreras på något annat sätt.*

Den särskilda regleringen för inrikes lufttrafik i paragrafens nuvarande lydelse har tillkommit med tanke på sådana transporter av passagerare och gods som sker under primitiva förhållanden och där kravet på transporthandlingar blir praktiskt svårt att iaktta. Det gäller t. ex. varutransporter i fjällen, där godset avhämtas och lämnas utan att avsändare eller mottagare finns på platsen.

Efter ändringarna i Montrealprotokollen innehåller inte konventionen någon sanktion mot den som inte uppfyller föreskrifterna om biljetter, resgoodsbevis och fraktsedlar. Undantaget i första meningen i det nuvarande andra stycket från verkan av att dessa föreskrifter inte har följts är därför obehövligt.

Med de nya konventionsbestämmelserna följer visserligen ett krav att vissa uppgifter skall registreras, om transporthandlingar inte har utfärdats. För inrikes trafik skall emellertid regeln i förevarande paragraf gälla även om någon sådan registrering inte sker. Paragrafen har justerats i enlighet

med detta. Vidare har den erinran om meddelande om ansvarsbegränsning som anges i det nuvarande andra stycket andra meningen inte ansetts erforderlig.

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 eller artikel XXI punkt 1 a) i Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975* 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.

Med Haagprotokollet infördes en möjlighet att från den reviderade konventionens tillämpningsområde undanta vissa militära lufttransporter. Den reservationsmöjligheten ligger bakom bestämmelsen i paragrafens nuvarande andra stycke. Samma reservationsmöjlighet har öppnats vid de revisioner av Warszawakonventionen som har gjorts genom Guatemala-protokollet och Montrealprotokollen nr 3 och nr 4. Med hänsyn härtill har andra stycket byggts ut så att det klart framgår att undantag från bestämmelserna i 9 kap. kan grundas på reservationer enligt olika ändringsprotokoll.

Som påpekats i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.3.1) görs inte något undantag för svenska militära lufttransporter. Paragrafens andra stycke avser således endast undantag som andra stater har gjort för sina militära lufttransporter.

14 kap.

5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses

med *Chicagokonventionen* den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

med *Genèvekonventionen* den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

med *Warszawakonventionen* den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och som reviderades genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet, *genom det i Guatemala City den 8 mars 1971 avslutade protokollet samt genom de i Montreal den 25 september 1975 avslutade protokollen nr 3 och nr 4* och

med Guadalajarakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren, som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

Ändringen av paragrafen innebär att Guatemalaprotokollet samt Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 har lagts till i definitionen av Warszawakonventionen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Som har framhållits i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.5 och 2.6) kan det antas att Sverige, även om Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 träder i kraft, under en tid kommer att vara bundet av Warszawakonventionen i dess äldre lydelse i förhållande till en del stater. Med hänsyn härtill har i övergångsbestämmelserna tagits upp föreskrifter om att lagstiftning som hänför sig till Warszawakonventionen i dess äldre lydelse i vissa fall skall fortsätta att gälla.

Enligt *punkt 1* bemyndigas regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdande av den nya lagstiftningen. Bestämmelsen ger vidare regeringen möjlighet att begränsa ikraftträdandet till att avse endast viss trafik. Av avgörande betydelse för frågan när lagstiftningen kan träda i kraft fullt ut är tidpunkten för ikraftträdande av Montrealprotokollen nr 3 och nr 4. Också möjligheterna att genomföra motsvarande lagstiftning i de övriga nordiska länderna kommer att få betydelse för denna fråga (se vidare avsnitt 2.5 och 2.6).

Under *punkt 2* behandlas det fallet att Sverige är bundet av konventionen i dess ursprungliga lydelse. Den lagstiftning som hänför sig till den lydelsen är den i och för sig upphävda lagen (1937:73) om befordran på luftfartyg. Liksom är fallet för närvarande skall dock den lagen även i fortsättningen tillämpas på internationella lufttransporter som faller under den ursprungliga konventionen. En avvikelse skall emellertid gälla. Sålunda skall för svenska lufttrafikföretag gälla den ansvarsgräns för passagerartransporter som föreskrivs i 9 kap. 22 § första stycket (för närvarande 100 000 SDR).

Punkt 3 avser det fall att Sverige är bundet av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet. I det fallet skall 9 kap. i sin nuvarande lydelse fortsätta att gälla.

Punkterna 4 och 5 innehåller bestämmelser för vissa fall då den nya lagen kan tillämpas bara delvis.

Om en stat tillträder Montrealprotokoll nr 3 men inte Montrealprotokoll nr 4, innebär det att den staten såvitt gäller godstransporter kommer att ha kvar de materiella bestämmelserna från Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Haagprotokollet. Tillträde till protokoll nr 3 medför nämligen tillträde till konventionen sådan den har reviderats genom Haagprotokollet, Guatemalaprotokollet och Montrealprotokoll nr 3. Eftersom godsbestämmelserna i sak inte har ändrats genom Guatemalaprotokollet eller Montrealprotokoll nr 3 kvarstår de i sitt skick från Haagprotokollet. Den nu gällande lydelsen av 9 kap. baseras på Warszawakonventionen enligt

Haagprotokollet. I förhållande till en stat som har tillträtt enbart Montrealprotokoll nr 3 och alltså inte protokoll nr 4 skall därför de nu gällande reglerna om godstransport tillämpas även i fortsättningen.

I förhållande till en stat som endast har tillträtt Montrealprotokoll nr 4 skall omvänt de nu gällande reglerna om passagerare och resgods fortfarande tillämpas. För en sådan stat gäller nämligen att den har tillträtt konventionen sådan den har reviderats genom Haagprotokollet och Montrealprotokoll nr 4. Eftersom reglerna om transport av passagerare och resgods inte i sak har förändrats genom protokoll nr 4 kvarstår de i sitt skick från Haagprotokollet.

Punkt 6 innehåller ett åläggande för regeringen att ge till känna om Sverige – till följd av egen uppsägning – upphör att vara bundet av Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse eller i dess lydelse enligt Haagprotokollet.

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

15 §

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av *luftfartslagen (1957:297)* 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 stat än 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 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 §.

Frågan om konflikten mellan Montrealprotokoll nr 4 och Paris- och Wienkonventionerna har berörts i den allmänna motiveringen (avsnitt 2.2). Som har framhållits där torde det vara nödvändigt att respektera Montrealprotokollet och alltså behålla ett ansvar för flygfraktföraren också beträffande atomskador. Intresset av att ansvaret för sådana skador skall slutligt åvila innehavaren av en atomanläggning tillgodoses dock om flygfraktföraren i det beskrivna fallet medges regressrätt mot anläggningsinnehavaren.

Enligt första stycket i förevarande paragraf kan sådan regressrätt utövas av den som har nödgats utge ersättning på grund av ett internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat. Genom ett tillägg till denna bestämmelse skall regress i fortsättningen kunna utövas också när ersättning har betalats på grund av luftfartslagen. Tillägget 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 luftfartslagens bestämmelser om flygfraktföräres skadeståndsansvar. Bestämmelserna i luftfartslagen innebär dock att den skadelidande för sin del får rikta sitt krav på ersättning mot flygfraktföraren.

Med hänsyn till syftet med ändringen i atomansvarighetslagen bör den inte sättas i kraft förrän de föreslagna ändringarna i luftfartslagen sätts i kraft i förhållande till andra stater inom Warszawasystemet.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
2. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45).

6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Närvarande: f. d. justitierådet Hult, regeringsrådet Dahlman, justitierådet Gad.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 23 januari 1986 har regeringen på hemställan av statsrådet Wickbom beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
2. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av departementsrådet Magnus Göransson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Lag om ändring i luftfartslagen

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Punkt 1

Förslaget under ikraftträdandebestämmelsens första punkt innebär, att regeringen bemyndigas inte bara att bestämma tidpunkten för ikraftträdande utan också att förordna att lagändringarna inledningsvis skall tillämpas uteslutande på viss trafik. Av de motiv som anges i remissprotokollet för den föreslagna ordningen framgår att denna onekligen fyller ett praktiskt behov på grund av osäkerheten om tidpunkten för Montrealprotokollets ikraftträdande och medhänsyn till strävan att samordna ikraftträdandet med övriga nordiska länder.

Lagrådet vill för sin del fästa uppmärksamheten på att förslaget innebär en delegation av riksdagens normgivningskompetens som saknar uttryckligt stöd i regeringsformen. När det gäller bemyndiganden för regeringen att bestämma tidpunkten för ikraftträdande av lagar inom det obligatoriska lagområdet, får dock sägas ha utvecklats en konstitutionell praxis som tillåter denna form av delegation. Vanligen rör det sig om införlivandet av internationella överenskommelser där det vid riksdagsbehandlingen inte går att ange när överenskommelsen träder i kraft. Under den senaste treårsperioden förekommer åtminstone ett tjugotal exempel på sådana bemyndiganden (senast genom SFS 1985: 988). Även önskemål om samordning med övriga nordiska länder har angetts som motiv för delegation av detta slag (se t. ex. SFS 1985: 133; jfr prop. 1984/85: 105, s. 10). Motivet för att acceptera sådana föreskrifter av regeringen torde vara att de betraktas som verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 13 § första stycket 1.

Mot bakgrund av det anförda anser lagrådet, att det inte finns anledning att rikta någon kritik mot denna del av ikraftträdandebestämmelsen.

Förslaget att regeringen skall bemyndigas bestämma om begränsning av tillämpningsområdet för den föreslagna lagstiftningen går visserligen längre än det slag av delegation som har berörts i det föregående. Även

liknande former av delegation har dock godtagits av riksdagen vid flera tillfällen. Det har i dessa fall främst rört sig om bemyndiganden att förordna om tillämpning av en lag eller vissa bestämmelser i lagen i förhållande till andra länder eller till internationella organisationer.

Som exempel på delegationer av senast angivet slag kan nämnas ikraftträdandebestämmelserna till lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land och lagen (1981:7) om verkan av konkurs som har inträffat i annat nordiskt land. Regeringen bemyndigas där att bestämma om respektive lags ikraftträdande samtidigt som regeringen ges befogenhet att sätta lagen i kraft i förhållande till enbart två eller tre av de andra berörda nordiska länderna. Ett annat exempel återfinns i lagen (1982:1134) om ändring i namnlagen (1982:670), där regeringen bemyndigas att bestämma tidpunkten för när lagen skall tillämpas beträffande svenska medborgare som har hemvist i Finland. I 3 § tredje stycket lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall finns ett bemyndigande för regeringen att i förhållande till annan stat föreskriva om undantag från huvudregeln i paragrafens första stycke om immunitet och privilegier.

Den föreslagna delegationsbestämmelsen ger genom sin formulering ett intryck av att skilja sig från bestämmelser av det slag som har godtagits enligt vad nu har angetts. I sak kan den emellertid inte anses innebära något annat än att lagstiftningens tillämpning får begränsas i förhållande till vissa stater, låt vara att tekniken för att ange detta är en annan än den som har använts i de nämnda exemplen. Någon annan teknisk metod torde dock i detta fall inte ha varit lämplig. En uppräknig av de stater gentemot vilka lagen skall tillämpas skulle nödvändiggöra en lagändring – och alltså riksdagsbehandling – vid varje tillfälle någon stat ansluter sig till respektive lämnar Warszawasystemet.

Med hänsyn till det anförda anser lagrådet att den berörda bestämmelsen i sin helhet får sägas ligga i linje med vad som tidigare har godtagits av riksdagen. Det synes inte heller möjligt att på annat sätt åstadkomma en ändamålsenlig ordning, om man samtidigt vill tillgodose syftet med den föreslagna bestämmelsen. Härtill kommer att det i lagrådsremissen utförligt har redovisats under vilka förutsättningar regeringen avses att utnyttja bemyndigandena i fråga. Riksdagen har alltså möjlighet att ta ställning såväl till utformningen av bestämmelsen som till vad som har angetts beträffande dess utnyttjande.

Vid en sammantagen bedömning av det anförda anser sig lagrådet för sin del kunna godta den föreslagna ikraftträdandebestämmelsen. Lagrådet förutsätter emellertid att frågor av det slag som har berörts uppmärksammas, om regeringsformens bestämmelser om normgivningskompetensen ses över i framtiden.

Punkterna 2–5

I punkterna 2, 3, 4 och 5 anges att i förhållande till vissa stater äldre bestämmelser skall tillämpas även i fortsättningen.

Av motiven framgår att med "äldre lydelse" avses de ändringar i 9 kap. som har beslutats av riksdagen på grundval av förslagen i prop.

1984/85: 212 under slutet av år 1985 men som inte träder i kraft förrän den 1 januari 1987. Lagrådet vill med anledning härav framhålla att en förutsättning för att inte något som helst tvivel skall råda om vad som avses med äldre lydelse är att de lagändringar som föreslås i remissen inte sätts i kraft förrän efter den 1 januari 1987. Detta framgår inte uttryckligen av remissen men har enligt vad lagrådet har inhämtat under föredragningen varit en självklar utgångspunkt med hänsyn till nödvändigheten att samordna ikraftträdandet med övriga nordiska länder. Prop. 1985/86: 119

Lag om ändring i atomansvarighetslagen

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 20 februari 1986

Närvarande: statsministern Olof Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Feldt, Lundkvist, Sigurdsen, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Bodström, Göransson, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Hulterström och Lindqvist

Föredragande: statsrådet Wickbom

Proposition om flygfraktförarens ansvar för passagerare och gods

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande (beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde 1986-01-23) över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
2. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45).

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har inte haft någon erinran mot de materiella bestämmelserna i lagförslagen. I sitt yttrande har lagrådet dock ifrågasatt i vad mån de bemyndiganden som har föreslagits i punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen till förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297) kan anses utgöra sådan delegation av riksdagens normgivningskompetens som står i överensstämmelse med regeringsformens bestämmelser. Som lagrådet har konstaterat ligger den berörda bestämmelsen emellertid inom ramen för den konstitutionella praxis som har utvecklats sedan 1974 års regeringsform infördes. Jag kan vidare ansluta mig till vad lagrådet har uttalat beträffande punkterna 2-5 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen. Som jag har angett i remissprotokollet är det både nödvändigt och angeläget att samordna ikraftträdandet av denna lagstiftning med ikraftträdande av motsvarande lagstiftning i de övriga nordiska länderna. Enligt vad jag har inhämtat från dessa länder är det med hänsyn härtill inte möjligt att detta kan ske förrän efter den 1 januari 1987. Det har alltså varit en självklar utgångspunkt att de ändringar i 9 kap. som har beslutats av riksdagen på grundval av förslagen i prop. 1984/85: 212 kommer att träda i kraft före de nu förslagna ändringarna i samma kapitel. Härigenom undanröjs samtidigt eventuella oklarheter om vad som skall förstås med uttrycket "äldre lydelse" i de berörda punkterna i ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen.

Jag vill slutligen nämna att några redaktionella ändringar har gjorts i de remitterade lagförslagen.

2 Hemställan

Prop. 1985/86: 119

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

dels anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

dels godkänna det i Montreal den 25 september 1975 avslutade tilläggsprotokollet nr 3,

dels godkänna det i Montreal den 25 september 1975 avslutade Montrealprotokollet nr 4.

3 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Departementspromemorians lagförslag

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957: 297)¹

dels att 9 kap. 39 § skall upphöra att gälla,

dels att 9 kap. 1–13, 15–38, 40 och 41 §§ samt rubrikerna till 9 och 14 kap. skall ha nedan angivna lydelse

dels att i 14 kap. skall införas en ny paragraf, 5 § av nedan angiven lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 KAP.

Om befordran med luftfartyg

Lufttransporter

Bestämmelsernas tillämpningsområde

1 §

Vad i detta kapitel stadgas gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt.

I detta kapitel förstås med Warszawakonventionen den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran samt med Guadalajarakonventionen den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalslutande fraktföraren.

Detta kapitel gäller sådana lufttransporter av passagerare, resgods eller gods som utföres av lufttrafikföretag. Kapitlet gäller också, om transporten utföres av annan mot ersättning.

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel äga icke tillämpning å postbefordran.

Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postförvaltningen. Ansvaret regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel utan av de särskilda regler som gäller mellan fraktföraren och postförvaltningen.

¹ Lagen omtryckt 1979: 643.

Vad i 3–9 §§ stadgas om befordringshandlingar skall icke gälla i fråga om befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.

Bestämmelserna i 3–6 §§ gäller inte i fråga om transporter som utföres under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Befordringshandlingar

Transporthandlingar

3 §

Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. Sådana biljetter kan vara individuella eller kollektiva. En biljett skall innehålla

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, samt

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

2. uppgift, när avgångs- eller bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning.

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada på person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetter behöver inte utfärdas, om uppgifter enligt första stycket 1 och 2 har registrerats på annat sätt.

Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och om villkoren för befordringen.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel gäller även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändå gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har passageraren med fraktförarens samtycke gått ombord å luftfartyg utan att biljett utfärdats eller innehåller biljetten icke meddelande som avses i första stycket under c), äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

4 §

Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis. Har beviset ej fogats vid biljett som

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas. Ett resgodsbevis som inte har fo-

uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket eller intagits i sådan biljett, skall det innehålla:

a) uppgift om avgångsort och bestämelseort;

b) där avgångsorten och bestämelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbevis skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren för befordringen.

Är resgodsbevis ej utfärdad, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, skall befodringsavtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har fraktföraren mottagit resgodet i sin vård utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller, i fall då beviset icke fogats vid eller intagits i biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket under c), beviset ej meddelande som avses i första stycket under c) av förevarande paragraf, äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

gats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämelseorten, samt

2. uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning.

Resgodsbevis behöver inte utfärdas, om uppgifter enligt första stycket 1 och 2 har registrerats på något annat sätt.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel gäller även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

5 §

Vid befordran av gods äger fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befodringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äger fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befodringsavtalet ändock gälla och, med det

För godstransporter skall flygfraktsedlar upprättas.

Någon flygfraktsedel behöver dock inte upprättas, om uppgifterna angående transporten registreras på något annat sätt än på

undantag som följer av 9 §, vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel.

en flygfraktsedel 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. Det 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 omlastnings- eller bestämmelseort.

6 §

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre original exemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas "för mottagaren"; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset tages ombord å luftfartyget; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Har fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre original exemplar. 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 kan ersättas med en stämpel.

Om inte annat visas, anses fraktföraren handla för avsändarens räkning när han på dennes begäran upprättar flygfraktsedeln.

7 §

Avser befordringen flera kollar, skall avsändaren, där fraktföraren begär det, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

Avser transporten flera kollar, 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.

8 §

Flygfraktsedeln skall innehålla:

a) uppgift å avgångsort och bestämelseort;

b) där avgångsorten och bestämelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befördringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

2. uppgift, när avgångs- och bestämelseorterna ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning, och

3. uppgift om försändelsens vikt.

9 §

Har gods med fraktförarens samtycke tagits ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke meddelande som avses i 8 § under c), äger fraktföraren icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

Såväl transportavtalet som bestämmelserna i detta kapitel gäller även om föreskrifterna i 5–8 §§ inte har följts.

10 §

Avsändaren svarar för skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider till följd av att uppgifter rörande godset, vilka avsändaren upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.

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 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 och ofullständiga uppgifter som har tagits in i godskvittot eller som registrerats, svarar fraktföraren för de skador som detta medför för avsändaren eller någon som denne ansvarar mot. Detsamma gäller om någon annan på fraktförarens vägnar har fört in uppgifterna på godskvittot eller har registrerat dem.

11 §

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Vad i flygfraktsedeln uppgives angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skall, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift i flygfraktsedeln om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift i densamma om godsets tillstånd äga däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och tecknat intyg därom å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande

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 flygfraktsedeln om godsets mängd, volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han på flygfraktsedeln intygar att han har kontrollerat uppgifterna i avsändarens närvaro eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset m. m.

12 §

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befodringsavtalet äger avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, låta på bestämmelseorten eller under resan utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. Avsändaren skall dock gälda kostnad som uppkommer därav. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom därom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till denne avlämnade exemplaret av flygfraktsedeln företes, är fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyn-

Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet och ersätter de extra kostnader som uppkommer, 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 som anges i första stycket kan avsändaren under resan eller på bestämmelseorten lämna ut godset till någon annan än den som i flygfraktsedeln eller godskvittot anges som mottagare eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Kan avsändarens order inte verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta denne om detta.

Om fraktföraren verkställer avsändarens order trots att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot inte visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som där-

das rätte innehavaren av flygfraktsedel, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphör, då mottagarens rätt inträder efter vad i 13 § stadgas. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedel eller godset eller är han icke att träffa, går rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

igenom 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 till det enligt 13 §. Vägrar mottagaren att ta emot godset eller kan han inte nås, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 §

När godset framkommit till bestämmelseorten, äger mottagaren, där ej annat föränledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedel och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de beföringsvillkor som angivits i flygfraktsedel.

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

Om inte annat följer av 12 §, har mottagaren rätt att få ut godset av fraktföraren när detta har kommit fram till bestämmelseorten. En förutsättning för detta är dock att han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och i övrigt uppfyller villkoren enligt transportavtalet.

Om inte annat har avtalats, skall fraktföraren så snart godset har kommit fram underrätta mottagaren om detta.

15 §

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, skall ej gälla, med mindre det intagits i flygfraktsedel.

Förbehåll som avviker från 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedel eller godskvittot.

16 §

Avsändaren är pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedel foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Tillskyndas fraktföraren skada till följd av att sådan upplysning eller handling saknas eller är oriktig eller ofullständig, är avsändaren pliktig att ersätta skadan, utan så är att fel eller försumelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren är icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Avsändaren skall lämna de upplysningar och handlingar som behövs för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset avlämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta 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 hans anställda eller någon som han har anlitat har gjort sig skyldig till fel eller försumelse.

Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna eller handlingarna är riktiga och fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet

Såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas är fraktföraren ansvarig för personskada, vilken drabbar passagerare till följd av händelse som inträffar ombord å luftfartyget eller i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta. Skadeståndet skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunderna.

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till följd av händelse som inträffar medan det är i fraktförarens vård vare sig på flygplats, ombord å luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, är fraktföraren, med nedan stadgade undantag, ansvarig därför.

Har på grund av befodringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befodraren verkställts till lands eller sjöledes utanför flygplats, skall dock, där ej fraktföraren visar annat, skada som drabbat resgodset eller godset anses häröra av händelse som inträffat under den i första stycket avsedda tiden.

För skada till följd av dröjsmål vid luftbefodraren av passagerare, inskrivet resgods eller gods är fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

Fraktförarens ansvar

17 §

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 §

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgods 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 beskaffenhet eller av fel i godset.

19 §

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 han visar att skadan uteslutande beror på

1. godsets egen beskaffenhet eller fel i godset,

2. bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än fraktföraren, någon av dennes anställda eller någon som denne har anlitat,

3. krigshandling eller väpnad konflikt, eller

4. myndighetsutövning i samband med att godset införs, utförs eller omlastas.

Med lufitransport 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.

Lufitransport omfattar inte sådana transporter till lands eller till 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 lufitransporten, om inte annat visas.

20 §

Fraktföraren är fri från ansvarighet, där han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid lufitransporter av passagerare, resgods och gods, om han inte visar att han, hans anställda och andra som han har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidta åtgärderna.

21 §

Visar fraktföraren att den som lidit skadan medverkat därtill genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

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 fraktföraren visar att 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.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter

vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvällande.

För inrikes lufttransporter vid vilka mellanlandning inte skall ske utom riket gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

22 §

Vid befordran av passagerare är fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till sextontusensexhundra särskilda dragningsrätter; och må förty, där ersättningen skall utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Utföres befordringen av svenskt lufttrafikföretag skall gränsen för ansvarigheten dock vara tvåhundrasträttusen kronor. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för befordran utfästa sig att tillämpa denna gräns för ansvarigheten. I fråga om befordran som endast delvis utföres av svenskt lufttrafikföretag skall vad nu sagts om användning av det högre begränsningsbeloppet och om skyldighet att utfästa sig att tillämpa detta belopp gälla endast i fråga om den del av befordringen som utföres av sådant företag. Avtal må träffas om högre gräns för ansvarigheten än som föreskrives i detta stycke.

Beträffande inskrivet resgods eller gods är fraktförarens ansvarighet begränsad till sjutton särskilda dragningsrätter för kilogram. Har passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gäller det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att passagerarens eller avsändarens intresse är lägre. Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet en-

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 förlust, minskning, skada på godset eller dröjsmål begränsat till 1 000 SDR för varje 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 det angivna. Om bara en del av godset kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast

dast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om för-lusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet påverkar värdet av andra kolli som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.

I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin vård, är ansvarigheten begränsad till trehundra-trettio-två särskilda dragningsrätter för envar passagerare.

Skyldighet att gälda rättegångskostnad må åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där fraktföraren inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller före det talan väckts skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning som frånsett rättegångskostnaden ej understiger vad som utdömes.

Med uttrycket "särskilda dragningsrätter" avses i denna lag de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Föres talan om ersättning, skall omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt ske efter kursen den dag dom meddelas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

den sammanlagda vikten av detta eller dessa kollin när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om värdet av även andra kollin som omfattas av samma flygfraktsedel påverkas, skall dock även dessa kollin medräknas.

Vid tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i denna paragraf skall rättegångskostnaderna 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 beloppet.

Med uttrycket "särskilda dragningsrätter" avses i denna lag de särskilda dragningsrätter som används av Internationella valutafonden. Förs talan om ersättning, skall omräkning till svenskt mynt ske efter kursen den dag dom meddelas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

24 §

De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligen eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn.

De gränser för ansvaret som anges i 22 § får inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

25 §

Föres talan mot någon av fraktförarens folk på den grund att han vållat skada genom fel eller försummelse i tjänsten av ringare grad än i 24 § sägs, må vad han och fraktföraren kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning icke överskrida den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av skadeersättning stadgas i 10 kap. 3 §.

Om talan mot någon av fraktförarens anställda eller mot någon som denne har anlitat förs om ersättning för skador som han har vållat under utövningen av sin tjänst, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att betala inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Bestämmelser om jämkning av skadeersättning i vissa fall finns i 10 kap. 3 §.

28 §

Talan om ansvarighet enligt detta kapitel skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämelseorten.

Talan om ansvar för fraktföraren enligt detta kapitel skall väckas vid domstolen i den ort där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor finns eller där han har ett kontor som har medverkat till avtalets tillkomst. Talan får också väckas vid domstolen i bestämelseorten.

Vid skador på grund av att passagerare har dödats, skadats eller försenats eller på grund av att resgods har kommit bort, minskats, skadats eller försenats 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 må icke föras annat än vid svensk domstol eller domstol i annan till Warszawakonventionen ansluten stat, med mindre enligt avtalet avgångsorten eller bestämelseorten är belägen i stat som ej biträtt konventionen.

Talan om ansvar enligt detta kapitel får föras bara vid svensk domstol eller vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller dock inte om avgångs- eller bestämelseorten ligger i en stat som inte har tillträtt konventionen.

40 §

Såvitt angår inrikes luftbefordran, vid vilken mellanlandning utom riket ej avses skola äga rum, äger regeringen meddela bestämmelser, avvikande från vad i 3, 4, 8 och 9 §§ stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Beträffande inrikes lufttransporter vid vilka luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket får regeringen föreskriva att biljett, resgodsbevis eller flygfraktsedel inte behöver utfärdas trots att uppgifterna inte registreras på något annat sätt än på resgodsbeviset eller flygfraktsedeln.

41 §

Har stat, då den biträdde den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran, avgivit förklaring som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skola bestämmelserna i detta kapitel ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten eller av territorium för vars utländska angelägenheter den staten svarar.

Såframt en till den reviderade konventionen ansluten stat förklarar, att konventionen icke skall gälla luftbefordran, som utföres för dess militära myndigheter ombord å luftfartyg vilka äro registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, skola bestämmelserna i detta kapitel ej heller äga tillämpning å sådan befordran.

Detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella transporter som utföres 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 utföres av ett territorium, för vars utländska angelägenheter en sådan stat svarar.

Under förutsättning att en stat som har tillträtt Warszawakonventionen har avgivit en förklaring om det enligt artikel XXVI i Haagprotokollet den 28 september 1955, artikel XXIII punkt 1 b) i Guatemala-protokollet den 8 mars 1971, artikel XI punkt 1 b) i tilläggsprotokoll 3 eller artikel XXI punkt 1 a) i Montrealprotokoll 4 den 25 september 1975 gäller bestämmelserna i detta kapitel inte heller i fråga om en lufttransport som utföres 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.

Lagens tillämpning, bemyndiganden och definitioner

14 kap. 5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses med

Chicagokonventionen den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

Genèvekonventionen den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

Warszawakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och som reviderades genom det i Haag den

28 september 1955 avslutade protokollet, genom det i Guatemala City den 8 mars 1971 avslutade protokollet samt genom de i Montreal den 25 september 1975 avslutade tilläggsprotokollen nr 3 och nr 4, Guadalajarakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen får bestämma att lagstiftningen tills vidare skall gälla endast för inrikes luftfart och luftfart som inte faller under Warszawakonventionen.

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 *dels* lagen (1937:73) om befordran på luftfartyg, *dels* bestämmelserna i 9 kap. 22 § första stycket luftfartslagen i dess lydelse enligt SFS 1985:000 såvitt gäller begränsningsbeloppet för svenskt lufttrafikföretag och skyldigheten för sådant företag att utfästa sig att tillämpa detta belopp.

3. Så länge Warszawakonventionen i sin 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. luftfartslagen i dess äldre lydelse.

4. I förhållande till en stat som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 3 men inte av konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 4 skall beträffande transport av gods 9 kap. luftfartslagen i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

5. I förhållande en till stat som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 4 men inte av konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 3 skall beträffande transport av passagerare och resgodis 9 kap. luftfartslagen i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

6. Upphör Warszawakonventionen i sin ursprungliga lydelse eller i sin lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

Lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45)

Härigenom föreskrivs i fråga om atomansvarighetslagen (1968: 45) att 15 § skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*15 §¹

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av 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.

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av *luftfartslagen (1957:297)* 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 stat än 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 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.

¹ Senaste lydelse 1974: 249.

Sammanställning av remissyttrandena

1 Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av Svea hovrätt, försvarets civilförvaltning, postverket, luftfartsverket, konsumentverket, Göteborgs universitet, justitiekanslern, transportrådet, SAS, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam (gemensamt med Skandia), Sveriges industriförbund, Grossistförbundet, Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté, Sveriges advokatsamfund samt Sveriges speditörförbund.

2 Remissutfallet i sammandrag

Remissutfallet har överlag varit positivt. Sålunda tillstyrker de flesta instanserna förslaget att Sverige tillträder Montrealprotokollen nr 3 och 4, medan de övriga har lämnat det utan erinran eller avstått från att yttra sig. Kritik har dock riktats mot vissa av nyheterna i protokollen, särskilt vad gäller begränsningen av skadeståndsansvaret för personskador vid passagerartrafik samt jämningsregeln vid medvållande. Lagförslagen har lämnats utan erinran, fränsett några påpekanden rörande formuleringar i lagtexten samt frågor kring tolkningen av vissa begrepp i protokollen.

3 Yttrandena

3.1 Sveriges tillträde till Montrealprotokollen nr 3 och 4

3.1.1 Allmänt

Svea hovrätt

Det är för det internationella lufträttssamarbetet av stort intresse att Warszawasystemet inte bryter samman och att systemet moderniseras vad avser begränsningsbeloppens storlek och bestämmelserna om befodringshandlingarna.

Det kommer förmodligen att dröja lång tid innan Montrealprotokollen 3 och 4 vinner en sådan anslutning att de träder i kraft. Fram till dess kommer enligt förslaget olika regelsystem att gälla för inrikes respektive utrikes flygtransporter, vilket är till nackdel på främst godstransportsidan. Det är emellertid angeläget att Sverige – och övriga nordiska länder – främjar en utveckling av Warszawasystemet genom att tillträda protokollen. Hovrätten tillstyrker därför att så sker. Om utvecklingen blir sådan att protokollen inte kan förväntas träda i kraft bör Sverige dock överväga att säga upp dem. Det finns ingen anledning att Sverige skall binda sig för ett system som inte är tillfredsställande om inte syftet – att behålla en internationellt enhetlig reglering – uppnås.

Luftfartslagens tillämplighet vid lufttransporter med militära luftfartyg

Enligt 15 kap. 1 § luftfartslagen (1957: 297) LL gäller bestämmelserna i 9 kap. om befordran av passagerare och gods även i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg.

Det sakliga innehållet i 9 kap. 1 § skall enligt promemorian vara detsamma som förut. Liksom tidigare kommer sålunda alla transporter som utförs av lufttrafikföretag att falla under bestämmelserna i 9 kap. oberoende av om transporten utförs mot ersättning eller gratis. Transporter som utförs av andra än lufttrafikföretag omfattas däremot av bestämmelserna bara om de utförs mot ersättning.

Då reglerna om luftbefordran infogades i LL (SFS 1960: 69) anförde departementschefen (prop. 1960: 34 sid. 94) följande i frågan om det skulle framgå av lagen eller ej att reglerna även var tillämpliga på militär luftfart och om dess betydelse. "Det är måhända ovisst, om detta får någon praktisk betydelse, men det kan tänkas exempelvis att tillfälle beredes militärpersoner eller deras anhöriga att mot någon avgift medfölja militära luftfartyg mellan bosättningsorten och en tillfällig tjänstgöringsort. I vissa lägen skulle det kanske vara möjligt till och med att ett särskilt militärt lufttrafikföretag inrättas, varvid även vederlagsfri befordran skulle falla under konventionen."

Det kan nu konstateras att något militärt lufttrafikföretag inte har inrättats. För att bestämmelserna i 9 kap. LL skall bli tillämpliga vid befordran med svenska militära luftfartyg förutsätts sålunda att transporterna utförs mot ersättning.

För att bestämmelserna i 9 kap. LL skall bli tillämpliga vid transport med militära luftfartyg av gods gäller – liksom vid transport av passagerare – att transporten utförs mot betalning.

Grundläggande villkor för när bl. a. flygtransporter får utföras åt annan än myndighet inom försvarsmakten är angivna i 7 och 9 §§ förordningen (1983: 479) om militär medverkan i civil verksamhet. Civilförvaltningen har i kungörelse (SFS 1984: 1) utfärdat föreskrifter om ersättning till försvarsmyndighet som utför sådana transporter.

Med militära flygplan utförs mot ersättning transport av gods till annan stat några få gånger årligen. De transporter det rör sig om är befordran av förnödenheter för olika hjälporganisationers räkning och av tunga, skrymmande eller explosiva varor med Boförs, FFV eller Hägglund som avsändare. Endast för dessa godstransporter skulle det alltså ha betydelse om Sverige ansluter sig till protokoll nr 4.

Civilförvaltningen kan inte finna att om Sverige tillträder även Montrealprotokoll nr 4 detta har några direkta olägenheter för transporterna av gods med militära flygplan. Civilförvaltningen har därför ingen erinran mot en svensk anslutning till protokollet.

Postverket

De ändringar som berör Postverket är koncentrerade till 9 kap. 2 §. De innebär en anpassning av svensk lagstiftning till Montrealprotokollen nr 3 och 4, som Sverige överväger att tillträda.

För Postens verksamhet är de föreslagna ändringarna av formell karaktär. Enligt vår bedömning är detta fallet även gentemot tredje man.

Vi har därför ingenting att erinra mot att skrivningen ändras enligt förslaget.

Luftfartsverket

Luftfartsverket tillstyrker förslaget i promemorian att Sverige skall tillträda Montrealprotokollen nr 3 och nr 4. Verket har vidare intet att erinra mot förslagen till ändringar i luftfartslagen och atomansvarighetslagen.

Justitiekanslern

I promemorian har redovisats skälen för att Sverige skall tillträda Montrealprotokollen nr 3 och 4. De moderniseringar i Warszawakonventionen som protokollen innebär synes angelägna och det finns därför anledning att Sverige genom att ratificera protokollen bidrar till att de sätts i kraft. De för ett svenskt tillträde nödvändiga ändringarna i den svenska lagstiftningen, som särskilt diskuterats i promemorian och som gäller införandet av en absolut ansvarsbegränsning för fraktföraren och jämkningsregler som avviker från vad som i övrigt gäller enligt svensk skadeståndsrätt, får enligt min mening godtagas av de skäl som anförts i promemorian.

Transportrådet

Transportrådet har inget att erinra mot de i promemorian angivna förslagen.

SAS

1929 års Warszawa-konvention har haft en utomordentligt stor betydelse för skapandet av en internationell enhetlighet ifråga om fraktförarens ansvar tack vare det stora antal stater som anslutit sig till konventionen. Redan ganska snart efter konventionens tillkomst framstod de i konventionen angivna beloppsgränserna för fraktförarens ansvar otillfredsställande med hänsyn till den skadeståndspraxis som utvecklats i vissa länder, i första hand USA. Detta ledde till ett flertal försök att revidera konventionen, varvid den kritiska frågan alltid knutits till beloppsbegränsningens storlek. Något för amerikanerna acceptabelt nytt system kunde därvid inte framtagas förrän 1971 års Guatemala-protokoll, när detta genom en tilläggsbestämmelse, Art 35A, försågs med möjligheter till komplettering av systemet med en s.k. supplementplan. Därigenom trodde man sig ha uppnått den flexibilitet som var nödvändig för att kunna erhålla en amerikansk anslutning till protokollet. Motståndet var emellertid fortsatt stort i USA, främst företrätt av advokat kåren, men har efter hand mjuknat så att den amerikanska regeringen för ett par år sedan kunde lägga fram förslag om USAs anslutning. Förslaget föll visserligen i senaten, där man inte fick erforderlig kvalificerad majoritet, men enligt uppgift arbetas fortsatt inom den amerikanska administrationen på att åter framlägga förslaget.

Som framgår av departementspromemorian har den amerikanska inställningen verkat återhållande på övriga staters beslut om anslutning. Under de senaste åren har emellertid en förändring skett i attityden hos flera sådana stater. Man menar att om protokollen kan bringas ikraft även utan USAs medverkan, vilket numera är formellt möjligt, skulle detta sannolikt leda till att även USA anslöt sig.

SAS har inom flygbolagens internationella samarbetsorgan IATA aktivt arbetat för att Montreal-protokollen så snart som möjligt får en sådan anslutning att de träder ikraft. Det är därför med mycket stor tillfredsställelse vi har kunnat följa det nordiska samarbete som ägt rum för en anslutning från alla fem nordiska staterna till Montrealprotokollen och som lett till den nu framlagda departementspromemorian. Vi vill gärna understryka den stora betydelse det skulle ha för protokollets snara ikraftträdande att ratificering sker från de fem nordiska staterna.

Svenska försäkringsbolags riksförbund

Som framhålles i promemorian har Warszawakonventionen, som vunnit mycket bred anslutning, underlättat mycket för det internationella trafikflyget och därmed för den försäkringsverksamhet som är engagerad på detta område. Ansvarighetsreglerna för flygföretagen har varit väsentligen desamma över hela världen.

Naturligt är att utvecklingen medfört behov av moderniseringar av Warszawasystemet. Genom bl. a. de fyra Montrealprotokollen, som antogs 1975, genomfördes viktiga sådana moderniseringar, och det är beklagligt att de ännu inte trätt i kraft. Riksförbundet delar den farhåga som uttryckts i promemorian att om dessa protokoll inte kommer i kraft inom en nära framtid är det en uppenbar risk att hela Warszawasystemet kan bryta samman. Detta vore mycket allvarligt.

Man kan konstatera, vilket också görs i promemorian, att diskussionerna inför tillträdet av olika protokoll, särskilt Guatemalaprotokollet 1971 och Montrealprotokoll nr 3, på ett olyckligt sätt kommit att fokuseras på storleken av begränsningsbeloppet vid passagerarskada. Enligt riksförbundets mening har denna fråga fått en alldeles oproportionerlig plats. Mot bakgrunden av försäkringsväsendets utveckling och dess större möjligheter idag, jämfört med 1929 då Warszawakonvention tillkom, att avtäckas och hantera stora risker, ter sig fasthållandet vid de principer för begränsning som infördes 1929 föga moderna och realistiska. Man skulle önska ett nytt och mer tidsenligt sätt att angripa begränsningsproblematiken så att den låsning tänkandet i traditionella banor medfört, kan undvikas.

Av det nu anförda följer att riksförbundet starkt stödjer förslaget om ett skyndsamt svenskt tillträde till de nu aktuella Montrealprotokollen nr 3 och 4. Den avvaktande hållning som de europeiska staterna hittills iakttagit – främst i väntan på USA:s ställningstagande – bör överges. I detta sammanhang vill riksförbundet understryka vikten av att det arbete på någon form av kompletterande försäkringssystem som f. n. pågår inom departementet snarast leder till resultat. Särskilt om ett sådant system kan realiseras i nordiskt samarbete skulle detta kunna ge en extra skjuts åt

Folksam och Skandia

Ansträngningarna att modernisera det s. k. Warszawasystemet har pågått länge. Arbetet har försvårats av att själva grundstrukturen i regelkomplexet är starkt föråldrat. De förslag till förändringar som presenterats, framför allt genom 1971 års Guatemalaprotokoll, har föråldrats och i väsentliga stycken blivit överspelade innan ett ikraftträdande aktualiserats.

När Folksam och Skandia yttrade sig över justitiedepartementets PM 1984-05-18 angående höjning av ansvarighetsgränsen för svenska lufttrafikföretag när det gäller passagerarskador underströk vi åtskilliga av de praktiska nackdelar som i dagens samhälle är förenade med nivåbegränsningar av ett skadeståndansvar. Grundtanken att slå vakt om en serviceindustris intressen på konsumentens bekostnad framstår som otidsenlig. På andra transportområden, t. ex. bil- eller järnvägstrafiken, är konsumenternas behov av ett fullgott ersättningsskydd vid personskada tillgodosett utan någon nivåbegränsning.

Om anspråken på ersättning inte kan tillgodoses fullt ut inom ansvars-systemet blir konsekvensen att de skadelidande söker ersättning från annat håll, t. ex. av tillverkare av flygplan och komponenter, eller av ansvariga för flygplatser eller navigationshjälpmedel. Skadeståndssystemet blir lidande genom den tilltagande benägenheten att processa, och detta problem accentueras ju större gap som föreligger mellan ansvarsbegränsningen för flygbolagen och de faktiska personskadekostnaderna.

Den stora bristen i Warszawa-systemet är dock principen att alla länder måste tillämpa samma ansvarsnivå. Denna princip är ogenomförbar om inte regeringen och flygbolag accepterar en avsevärt högre nivå än den nu föreslagna. Detta är i sin tur möjligt endast om man menar att kostnadshöjningarna skulle komma att fördelas på ett rättvist sätt genom prissättningsmekanismen inom internationell försäkring.

Trots nackdelarna med Warszawa-systemet och USA:s vägran att godkänna Montreal-protokollen finns det starka skäl att medverka till att systemet inte faller sönder. Svagheterna sett ur konsumenternas synvinkel skulle kunna undanröjas om ansvarsgränsen eliminerades genom ett särskilt försäkringssystem av det slag som Folksam och Skandia förespråkade i sitt yttrande över 1984 års promemoria.

En svensk anslutning till Montreal-protokollen 3 och 4 i förening med införandet av en försäkring enligt S-planen utgör en välkommen reform sett ur flygpasagerarnas synpunkt. En sådan lösning av bristerna i Warszawa-systemet kan bli en modell också för andra länder i rådande läge. Möjligen öppnas också vägen för ett tillträde av USA till Montreal-protokoll nr 3.

Industriförbundet

Industriförbundet vill erinra om att reglerna för flygfraktförarens ansvar har sin grund i 1929 års bestämmelser om internationell luftbefordran, den s. k.

Warszawakonventionen. Den snabba utvecklingen inom luftfarten – bland annat mot allt större flygplan – har dock successivt gjort 1929 års ansvarsregler föråldrade. Ett antal ändringsprotokoll till konventionen har därför utarbetats, bland annat 1975 års ändringsprotokoll, de s. k. Montreal-protokollen nr 1–4. Förbundet anser det värdefullt att Sverige tillträtt Montreal-protokollen nr 1–2 och införlivat deras bestämmelser i den svenska lagstiftningen.

Förbundet anser det mycket angeläget att en fortsatt modernisering av regelsystemet nu snabbt sker. Förbundet har därför ingen erinran mot att Sverige tillträder Montreal-protokollen nr 3 och nr 4 så snart ske kan. En modernisering av de internationella reglerna om flygfraktförarens ansvar är välbehövlig. Ett tillträde av protokollen innebär bland annat ändring av beräkningsenheten från guldfrancs till SDR, ökade ansvarsgränser och att ökad möjlighet ges till användning av ADB-rutiner i stället för flygfraktse-del.

Antalet tillträdande stater har hittills varit för litet för att Montreal-protokollen nr 3 och 4 skulle kunna träda i kraft. Det måste därför hälsas med tillfredsställelse att ett antal västeuropeiska stater nu synes ompröva sin tidigare avvaktande inställning och gå in för att försöka påverka utvecklingen genom att själva tillträda protokollen. Exempelvis skulle en samlad nordisk ratifikation innebära fem ratifikationer och därmed ett väsentligt steg framåt i arbetet att få protokollen i kraft.

Grossistförbundet

En fortsatt modernisering av regelsystemet är mycket angelägen. Grossistförbundet tillstyrker därför att Sverige tillträder också Montrealprotokoll nr 3 och nr 4.

Hittills har antalet tillträdande stater varit för litet för att protokollen 3 och 4 skulle kunna träda i kraft. En svensk – och än hellre en gemensam nordisk – ratifiering kan komma att påverka andra länder i positiv riktning.

Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté

ICC har under många år följt det internationella lagstiftningsarbetet rörande moderniseringen av Warszawasystemet. Ur ICCs synvinkel har det tätt sig speciellt angeläget att de föråldrade formaliteterna som kringgärdat fraktbefordran ändrades för att möjliggöra en datoriserad och därmed rationellare och billigare hantering av flygfrakten. Sådana förenklande regler har nu införts i Montreal-protokoll nr 4 och ingår i de nu föreslagna lagändringarna. Nationalkommittén hälsar dessa förändringar med tillfredsställelse.

Samtidigt härmed måste emellertid anmärkas att lagförslagets praktiska värde kommer att bero av att Montreal-protokollen får en bred anslutning och att det icke dröjer alltför länge innan man nått det minimistöd som krävs för att protokollen skall träda i kraft. En internationell konvention som saknar bredd och tyngd kunde t. o. m. få till effekt att ytterligare

komplitera ett redan svåröverskådligt rättsläge. Det är, framför allt mot bakgrund av USAs hittills negativa inställning till en ratificering, svårt att se optimistiskt på frågan om Montreal-protokollens framtida praktiska betydelse. Man bör därför tillvarata varje möjlighet att vända den nuvarande amerikanska inställningen.

Sveriges advokatsamfund

Samfundet tillstyrker förslaget i promemorian att Sverige tillträder Montrealprotokollen nr 3 och nr 4. Protokollens ikraftträdande kommer bl. a. att innebära en välmotiverad höjning av de nu relativt låga begränsningsbeloppen vid personskador och en betydande förenkling av dokumenthanteringen vid flygtransporter. När Montrealprotokollen nr 3 och nr 4 träder ikraft kommer den internationella luftfartsregleringen i nu aktuella avscenden att bli mycket svåröverskådlig, vilket bl. a. illustreras av de i promemorian föreslagna övergångsbestämmelserna. Det synes dock ofrånkomligt att så blir fallet, eftersom många länder – däribland USA – intagit en avvaktande attityd till protokollen. Samfundet vill därför understryka att Sverige energiskt bör verka för att åstadkomma en allmän internationell anslutning till protokollen.

Sveriges speditörförbund

Förbundet anser att Sverige bör ansluta sig till Montrealprotokoll Nr 4. Det är enligt förbundet utomordentligt viktigt att man får till stånd enhetliga och tidsanpassade regler för luftbefordran av gods. I detta syfte bör man därför eftersträva en internationell samordning så att man undgår nackdelen att under en längre övergångstid eller för all framtid behöva tillämpa olika regler i olika trafikrelationer.

Som förbundet har understrukt i tidigare remissyttranden är det beklagligt att man vid de internationella konferenser där man diskuterar utformningen av de transporträttsliga reglerna inte lyckats åstadkomma en bättre samordning mellan de regler som gäller för olika transportmedel. Givetvis kan de särskilda förhållanden som råder för ett transportmedel motivera vissa skillnader jämfört med vad som gäller för övriga transportmedel, men åtminstone i detaljerna bör man kunna få till stånd en större överenskomst.

I promemorian (s 68) föreslås att den nya lagstiftningen bör sättas i kraft för inrikes trafik oberoende av ikraftträdandet av konventionsändringarna. Som tidigare nämnts anser förbundet att en *samordning* av ikraftträdandet är utomordentligt viktig. De praktiska olägenheterna att behöva arbeta med olika ansvarssystem i olika trafikrelationer talar enligt förbundets mening för att man också bör avvakta med att införa det nya ansvarssystemet för inrikestransporter eller internationellt för sådan utrikestrafik som inte omfattas av Warszawasystemet.

Svea hovrätt

Några egentliga skäl har inte anförts för att ålägga flygfraktföraren – till skillnad från vad som gäller transportörer i allmänhet – ett i vissa avseenden strikt ansvar för passagerare och gods. Detta strängare ansvar uppvägs till en del av att begränsningsbeloppen aldrig får genombrytas. Redan nu kan dock konstateras att det föreslagna begränsningsbeloppet för passagerarskador inte är tillräckligt högt. Således har på trafikskadeområdet förekommit att invaliditetsskador i värde väsentligt överstigit en miljon kronor. Det är därför särskilt angeläget att ett sådant kompletterande nationellt försäkringssystem ordnas som antyds i promemorian.

Försvarets civilförvaltning

Några transporter av passagerare med militära flygplan mot vederlag eller krav på motprestation förekommer inte. De ändringar i 9 kap. LL som krävs vid ett svenskt tillträde av Montrealprotokoll nr 3 kommer därför i praktiken att sakna betydelse för flygvapnets fraktföransvar vid befordran av passagerare.

För den händelse transport av passagerare med militärt flygplan skulle utföras mot ersättning kommer däremot bestämmelserna i 9 kap. att bli tillämpliga. För sådana transporter blir det av betydelse om Sverige tillträder protokoll nr 3 eller ej. Då det inte kan uteslutas att passagerartransporter med militära luftfartyg kan komma att ske mot ersättning, har civilförvaltningen anledning anförda följande angående frågan om Sverige bör tillträda protokoll nr 3 och därmed bli bunden av de materiella bestämmelserna i Guatemalaprotokollet.

Civilförvaltningen har intet att erinra mot att ge flygfraktföraren strikt ansvar för personskador som tillfogas passagerare. Det överensstämmer bättre med ansvarsreglerna i luftansvarighetslagen liksom med motsvarande regler inom motorfordons och järnvägstrafikens område. Inom dessa områden är det dock en praktiskt taget generell princip att ansvaret omfattar kostnaderna i sin helhet för inträffad skada, efter skadeståndsrättslig värdering. Ansvaret är inte begränsat till viss nivå såsom det föreslås bli för flygfraktförare.

I promemorian sägs att några stötande resultat av ansvarsbegränsningen i praktiken knappast behöver befaras. Civilförvaltningen delar inte denna uppfattning. Begränsningsbeloppet motsvarar f. n. omkring 900 000 kr. I många situationer kan belopp av denna storlek antas räcka till, medan det i andra fall kommer att visa sig att skadekostnaderna överstiger denna nivå t. o. m. i väsentlig grad. Civilförvaltningens erfarenhet från framförallt trafikskador visar att kostnaden för ett enda skadefall kan uppgå till flera miljoner kronor. Det är då fråga om ersättning beräknad enligt 5 kap. skadeståndslagen, där bl. a. kompensation från socialförsäkringen avräknats.

För den enskilde måste det framstå som svårbegripligt varför han vid transport till flygplatsen med järnväg eller bil har obegränsat skydd vid en

olycka, men när han påbörjar flygresan endast har ett begränsat skydd om flygplanet störtar.

Enligt civilförvaltningen är det därför nödvändigt att ta tillvara möjligheten enligt artikel 35 A att införa kompletterande ersättningssystem såvitt gäller transport av passagerare.

Vid en anslutning till protokoll nr 3 kommer skadestånd vid personskada att kunna jämkas redan vid medvållande från skadelidandes sida genom s. k. enkel vårdslöshet. Detta föreslås i promemorian kunna accepteras eftersom medvållande över huvud taget torde sakna praktisk betydelse i dessa situationer. Enligt vad civilförvaltningen erfarit har dock haverier inträffat inom flygvarvet som möjligen kan vara orsakade av passagerare genom vårdslöshet som inte är att anse som grov. Som exempel härpå kan nämnas ett haveri som orsakats av att en passagerares fallskärm fastnat på sådant sätt att planet blev manöverodugligt och störtade varvid passageraren skadades. Civilförvaltningen menar dock att de situationer då jämningsregeln skulle kunna bli aktuell är så utomordentligt få, att det ter sig motiverat att göra ett avsteg från de skadeståndsrättsliga principerna i övrigt.

Konsumentverket

Utan att kunna bedöma värdet totalt sett av att Sverige tillträder de båda Montrealprotokollen ifråga vill Konsumentverket här från konsumentsynpunkt ta upp vissa av de lagändringar som föreslås för att uppnå en anpassning till de nya konventionsreglerna.

Luftfartslagens 17 § föreslås bli ändrad så att fraktföraren skall ansvara oberoende av vållande för personskador, dock inte för skador som orsakats uteslutande av passagerarens hälsotillstånd. I 22 § föreslås ansvaret för varje skadad eller dödad passagerare bli begränsat till sammanlagt 100 000 SDR, vilket idag motsvarar ca 900 000 kr. Enligt 24 § skall denna ansvarsgräns inte kunna genombrytas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

Förslaget om strikt ansvar för fraktföraren innebär en förbättring och en förenkling jämfört med gällande ansvarsbestämmelser som utgår från ett presumtionsansvar. Enligt Konsumentverkets mening är den föreslagna regleringen dock i övrigt tveksam av framförallt två skäl.

För det första löper – som påpekas i promemorian – systemet med ett fast begränsningsbelopp risk att urholkas inom en inte alltför avlägsen framtid pga penningvärdesförsämring. En lösning av problemet med beloppsbegränsningen kan dock vara ett nationellt, kompletterande försäkringssystem som inte förutsätter att passagerarna tecknar individuella försäkringar.

För det andra måste allvarliga principiella invändningar resas mot en konstruktion som innebär att fraktförarens begränsade ansvar gäller även i sådana fall där skadan beror på uppsåtligt handlande eller grov vårdslöshet på fraktförarens sida. En sådan konstruktion strider mot vedertagna obligationsrättsliga principer, sådana dessa kommer till uttryck i bl. a. 194 § sjölagen; se även departementschefens uttalande i prop. 1973:138 med

förslag till konsumentköplag, att enligt gällande rätt en friskrivning från skadeståndsansvar inte kan åberopas när uppsåt eller grov vårdslöshet ligger den skadevållande till last. Även om den föreslagna beloppsgränsen är så tilltagen att den sannolikt är tillräcklig i flertalet skadefall, kan det inte uteslutas att gränsen i vissa fall där skadan är särskilt allvarlig hindrar att den skadelidande får full kompensation. På grund av det anförda finner verket den föreslagna regeln om absolut ansvarsbegränsning betänkelig. Försämringen för passagerarna kan enligt verkets mening knappast uppvägas av det strikta ansvaret för fraktföraren.

I 21 § föreslås en obligatorisk regel om jämkning av skadestånd vid medvållande från den skadelidandes sida. Jämkning skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvållande. Regeln skall endast gälla för utrikestransporter, medan för inrikestransporter skadeståndslagen 6 kap. 1 § alltså skall tillämpas.

Den jämningsregel som sålunda föreslås för utrikestransporter är betydligt oförmånligare för passagerare än gällande svensk rätt, genom att även s. k. enkel oaktsamhet från passagerarens sida skall kunna medföra att ersättningen till honom jämkas. Konsumentverket anser därför inte att konventionsregleringen på denna punkt är godtagbar. Den vittgående möjligheten till jämkning av skadestånd till passagerare ter sig så mycket mera främmande mot bakgrund av att flygbolagets ansvar är begränsat till ett visst belopp o m om skadan berott på grov vårdslöshet eller uppsåt från fraktförarens sida.

Göteborgs universitet

På en punkt önskar emellertid institutionen uttrycka en avvikande mening och det avser de föreslagna ansvarsbeloppen. Ett resultat av detta blir att numera endast sjöfarten och flyget har kvar beloppsbegränsningar vid personskador. Beloppsbegränsningar som avviker från skadeståndslagens ersättningssystem.

Denna fråga har utvecklats vidare i en forskningsrapport som utarbetats vid institutionen nämligen Tullberg Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner. Sjörettsföreningens i Göteborgs skrifter nr 65. (Jfr särskilt s. 54 ff.)

Svenska försäkringsbolags riksförbund

I två avseenden avviker konventionen enligt Montrealprotokoll nr 3 från svensk skadeståndslagstiftning. Det gäller *dels* ansvarsbegränsning vid uppsåtligt vållande vilket – bortsett från atomansvarighetslagen där förhållandena är speciella – inte förekommer i svensk lagstiftning som innehåller ansvarsbegränsningar *dels* jämkning vid medvållande på den skadelidandes sida.

I vad gäller uppsåtligt vållande kan riksförbundet inte oreserverat instämma i vad som sägs i promemorian att i praktiken några stötande resultat av denna reglering knappast torde behöva befaras. I enstaka fall kan i och för sig mycket väl skador bli aktuella som överstiger ansvars-

gränsen, ca 900 000 kronor. En sådan excesskada vid uppsåtligt vållande torde emellertid kunna täckas av ett kompletterande försäkringssystem. Skapandet av ett sådant är således angeläget även från denna speciella synpunkt.

Såvitt angår medvållande på den skadelidandes sida nödvändiggör ett tillträde till Montrealprotokoll nr 3 den ändringen i luftfartslagen att jämkning av skadestånd för personskada ska ske även vid s. k. enkel vårdslöshet. Enligt skadeståndslagen är jämkning möjlig endast vid uppsåt och grov vårdslöshet. Riksförbundet kan instämma i att medvållande i stort sett torde sakna praktisk betydelse i dessa situationer. Möjligen skulle det kunna bli aktuellt i samband med flygplanskapning men riksförbundet kan instämma i att detta inte bör få hindra en svensk anslutning till protokollet.

Folksam och Skandia

I två avseenden avviker konventionen enligt Montrealprotokoll nr 3 från svensk skadeståndslagstiftning. Det gäller *dels* ansvarsbegränsning vid uppsåtligt vållande, vilket – bortsett från atomansvarighetslagen där förhållandena är speciella – inte förekommer i svensk lagstiftning som innehåller ansvarsbegränsningar *dels* jämkning vid medvållande på den skadelidandes sida.

I vad gäller uppsåtligt vållande kan vi inte oreserverat instämma i vad som sägs i promemorian att i praktiken några stötande resultat av denna reglering knappast torde behöva befaras. I enstaka fall kan i och för sig mycket väl skador bli aktuella som överstiger ansvarsgränsen, ca 900 000 kronor. En sådan excesskada vid uppsåtligt vållande torde emellertid kunna täckas av ett kompletterande försäkringssystem. Skapandet av ett sådant är således angeläget även från denna speciella synpunkt.

Såvitt angår medvållande på den skadelidandes sida nödvändiggör ett tillträde till Montreal-protokoll nr 3 den ändringen i luftfartslagen att jämkning av skadestånd för personskada skall ske även vid s. k. enkel vårdslöshet. Enligt skadeståndslagen är jämkning möjlig endast vid uppsåt och grov vårdslöshet. Folksam och Skandia kan instämma i att medvållande i stort sett torde sakna praktisk betydelse i dessa situationer. Möjligen skulle det kunna bli aktuellt i samband med flygplanskapning men vi kan instämma i att detta inte bör få hindra en svensk anslutning till protokollet.

Sveriges advokatsamfund

Protokollen avviker i två hänseenden från svenska skadeståndsprinciper, dels genom att beloppsbegränsningarna gäller även vid uppsåtligt vållande, dels genom att skadestånd för personskada skall jämkas vid medvållande i form av "enkel" vårdslöshet. Samfundet instämmer dock i uttalandet i promemorian att detta är ett pris värt att betala för att slutligen uppnå en likartad reglering på det internationella planet.

Försvarets civilförvaltning

Ett tillfredsställande kompletterande försäkringssystem bör vara en förutsättning för svensk anslutning och det bör inträda samtidigt som Sverige tillträder protokollet. Regeln om fraktförarens rätt att åberopa begränsningsbeloppet även vid uppsåtligt vållande skulle då kunna komma att sakna betydelse för den skadelidande. Regeln som inte har någon motsvarighet i svensk rätt i övrigt kan då också godtas. Under utformningen av en försäkringslösning bör uppmärksammas om även staten bör äga rätt att teckna sådan transportförsäkring.

I sammanhanget kan erinras om att den militära personal som befordras med militära flygplan normalt omfattas av statens personskadeförsäkring. För de fall det rör transport av värnpliktiga omfattas dessa av statligt personskadeskydd och lagen om statlig ersättning vid idcell skada. Då tillstånd lämnas att utan vederlag medfölja som passagerare utan militärt tjänsteuppdrag – då personskadeförsäkringen inte kan anses tillämplig – har passageraren möjlighet teckna frivillig olycksfallsförsäkring för flygning med militärt plan.

SAS

I samband med ratifikationen av Montreal-protokollen har fråga uppstått om det för svenskt vidkommande skulle vara aktuellt att utnyttja den möjlighet till etablerandet av en supplementplan som föreligger enligt Guatemala- protokollets Art 35 A. Skandia och Folksam har gemensamt utarbetat en tilläggsförsäkringsplan, som innebär att passageraren mot en obligatorisk försäkringsavgift, som uttages av flygbolaget i samband med biljettköpet, skulle – utöver det från flygbolagen erhållna ersättningsbeloppet på maximalt 100 000 SDR – vid en olycka erhålla ytterligare kompensation som innebär att han skulle få ersättning fullt ut för de skador han drabbas av.

Vi anser att man ännu ej bör ta ställning till eventuellt införande av en sådan tilläggsförsäkringsplan för svenskt vidkommande av följande skäl:

– Komplettering med en försäkringsplan skulle försinka arbetet med ratifikation av protokollet, vilket vore olyckligt i nuvarande läge;

– Behovet av supplementplan för svenskt vidkommande är inte uppenbart. I departementspromemorian har framhållits att ansvarsgränsen på 100.000 SDR (motsvarande f. n. ca 865 000 SKR) med hänsyn till svenska förhållanden måste betraktas som tillfredsställande hög och att det skulle krävas allvarliga skador för att skadestånd utöver denna gräns överhuvud taget skulle komma ifråga. Vidare framhålles att behovet av supplementplan synes än mindre i de övriga nordiska länderna;

– Kostnaderna för den föreslagna tilläggsförsäkringsplanen är orimligt höga, särskilt med tanke på att den endast lämnar ersättning för den del av skada som överstiger 100.000 SDR: Den samlade årliga premie, som SAS skulle inkassera från passagerarna har beräknats komma att utgöra ca 75 milj. kronor. Passagerarna kommer att uppfatta den obligatoriska försäk-

ringspremien som en ökad biljettkostnad, som f.ö. på sikt sannolikt kommer att inarbetas i biljettpriset. Denna kostnad skall jämföras med SAS' nuvarande premiekostnad på ca 20 MSKR, avseende hela ansvarsdelen (från första ersättningskronan upp till max laglig ersättning) i SAS' ordinarie försäkringsavtal som inte bara omfattar passagerarskada utan jämväl bagage, frakt, post och tredjemansskada. Denna försäkringskostnad minskas inte genom den föreslagna tilläggsförsäkringsplanen;

– För SAS' vidkommande har vi f.ö. numera i vårt försäkringsavtal – som gäller gemensamt för KLM, SAS, Swissair, Austrian Airlines och Finnair – infört en regel om s. k. "unspecified liability", varigenom flygbolagen inom premien äger rätt att i biljettvillkoren införa ersättningsregler med avscende på passagerares dödsfall och kroppsskada utan begränsning ifråga om ersättningsbeloppets storlek. Införes sådana ersättningsregler – vilket blir beroende av utvecklingen av frågan om tilläggsförsäkring – skulle en tilläggsförsäkringsplan bli överflödig för SAS' vidkommande.

Svenska försäkringsbolags riksförbund

I detta sammanhang vill riksförbundet understryka vikten av att det arbete på någon form av kompletterande försäkringssystem som f. n. pågår inom departementet snarast leder till resultat. Särskilt om ett sådant system kan realiseras i nordiskt samarbete skulle detta kunna ge en extra skjuts åt arbetet på ett kompletterande försäkringssystem i USA och därmed öppna vägen för USA:s tillträde till Montrealprotokoll nr 3.

Folksam och Skandia

Trots nackdelarna med Warszawa-systemet och USA:s vägran att godkänna Montreal-protokollen finns det starka skäl att medverka till att systemet inte faller sönder. Svagheter sett ur konsumenternas synvinkel skulle kunna undanröjas om ansvarsgränsen eliminerades genom ett särskilt försäkringssystem av det slag som Folksam och Skandia förespråkade i sitt yttrande över 1984 års promemoria.

Arbetet på ett sådant försäkringssystem, en "Supplementary Plan", har fortskridit. Det kan konstateras att ett system som garanterar full ersättning enligt skadeståndsnormerna vid passagerarskada är fullt möjligt att genomföra. Försäkringen meddelas automatiskt i och med att betalning för flygresan erläggs.

Förslaget till S-plan stöds av den nordiska försäkringsmarknaden och är även förankrat hos ledande försäkringsbolag i USA, Japan och flera europeiska länder. Flygbolagen, som i hög grad berörs av en S-plan, har dock hittills mött förslaget med viss misstro. Vi tror emellertid att försäkringens kostnadsbesparande värde för bolagen, dess skyddseffekt för konsumenterna och dess effekt när det gäller kostnaderna totalt inom det skadeståndsrättsliga systemet skall övertyga bolagen om att S-planen är en förnuftig lösning.

I sin PM 1985-07-01 har departementet uttalat det angelägna i att arbetet med en försäkringslösning inte fördröjs. När det gäller tillvägagångssättet

vill departementet först undersöka möjligheterna att få till stånd en frivillig försäkringslösning innan frågan om lagstiftning aktualiseras.

I anledning härav vill vi uttala att vi kommer att fortsätta ansträngningarna att utforma en lösning som tillgodoser departementets anspråk. Vi är beredda att påvisa sådana rutiner beträffande uppbörd och redovisning av premier att minsta möjliga extra arbete uppkommer för flygbolagen. Några praktiska svårigheter beträffande skaderegleringen kan vi inte förutse. Dessa och andra frågor är vi beredda att lösa i samråd med flygbolagen och deras försäkringsgivare.

Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté

En annan huvudfråga som tilldragit sig stort intresse inom ICC är begränsningen av ansvarsbeloppen för passagerare. Till skillnad från flygfrakten – där som regel fraktköparen besitter god förmåga att bedöma transportriskerna och upphandlar erforderligt försäkringsskydd – rör det sig på passagerarsidan om en konsumentgrupp som inte är lika medveten om de ersättningsnormer som gäller från flygbolagens sida.

I detta sammanhang har ICC i likhet med justitiedepartementet uppmärksammat den möjlighet som föreslås intagen i konventionstexten såsom Artikel 35 A. Bestämmelserna i denna slår en bro mellan flygbolagens önskemål om skydd och staternas önskan att kunna tillgodose passagerarklienteletts krav på en högre limit. Artikel 35 A anvisar därmed en metod – accepterad såväl av flygbolagens ledande intresseorganisationer IATA och ATA som av USA – att kringgå de med en ansvarsbegränsning förknippade principiella betänkligheterna, genom införande av nationella kompletterande ersättningssystem.

Dessa bestämmelser utformades i samband med Guatemalaprotokollets tillblivelse 1971 och bygger därmed formellt på tanken att tilläggsförsäkring skulle erbjudas om och när det införande landet ratificerat protokollet och detta trätt i kraft. Frågan om en sådan tilläggsförsäkring skulle kunna införas redan på ett tidigare stadium förtjänar övervägas.

Slutsatsen av det ovan förda resonemanget är att Nationalkommittén för sin del stöder den föreslagna lagstiftningen. I praktiken torde emellertid de eftersträvade förbättringarna knappast uppnås med mindre det skapas ett kompletterande ersättningssystem som tillgodoser passagerarens intresse av ett tillräckligt skydd. Även om ytterst få flygolycksfall – närmast vissa grava permanenta invaliditetsfall – torde komma att skjuta över nuvarande ansvarsgräns om 100.000 SDR kan enligt ICCs mening en sådan lösning ändock ha intresse för svenskt vidkommande och bör därför närmare övervägas på nordisk basis. Därest flygfraktförarna som kollektiv väljer att inom ramen för sina ordinarie befodringsansvarsförsäkringar lösa frågan om ett eventuellt tilläggskydd, faller i motsvarande grad behovet av en särskild tilläggsförsäkringsplan. Den lösning som slutligen väljs bör vara så smidig och kostnadseffektiv som möjligt.

En viktig nyhet i Montrealprotokollet Nr 4 är även att ansvarsbegränsningen inte kan genombrytas ens i de fall då fraktföraren *avsiktligt* orsakar skadan eller förlusten. Det ifrågasätts i promemorian om detta kan anses förenligt med gällande svensk rätt. Men, såsom också framhålles, sammanhänger detta med ansvarsgränsen. 17 SDR per kilo för godsskador täcker i de ojämförligt flesta fall godsvärdet och dessutom finns möjlighet att genom skärdedeklaration få till stånd en högre ansvarsgräns. Under sådana förhållanden kan man möjligen anse att skadeståndsbelopp över de sålunda fastställda ansvarsmaxima skulle kunna anses inadekvata, dvs ersättning skulle inte kunna krävas oavsett rättsgrund på grund av den allmänna skadeståndsrättsliga begränsningen genom begreppet adekvat kausalitet. Det finns sålunda enligt förbundet möjligheter att acceptera en princip med "unbreakable" ansvarsgränser om själva idén skulle anses ändamålsenlig från allmän synpunkt. I den frågan menar förbundet att man bör anlägga ett försäkringstekniskt synsätt. En ansvarsbegränsning kan inte härkraftigt motiveras genom något slags skälighetsresonemang. Det enda godtagbara syftet är just att säkert fastställa fraktförarens ansvarsmaximum så att man kan bygga ett rationellt försäkringssystem på grundval av detta.

3.1.4 Biljetter m. m.

Konsumentverket

Genom en ändring i 3 § 2 st luftfartslagen föreslås att biljett inte behöver utfärdas om de obligatoriska uppgifter en biljett skall innehålla enligt 1 st registreras "på annat sätt", varmed avses ADB-behandling. Förslaget inger betänkligheter från konsumentsynpunkt. Biljetten har ett informationsvärde från konsumentsynpunkt, men framför allt ett värde som bevis på det befodringsavtal som ingåtts med fraktföraren. Detta bevis innehåller uppgifter om avgångs- och bestämmelseorter, mellanlandningar med flygplansbyte samt dessutom flygnummer och avgångstider för bokade flyg. Särskilt vid utrikesresor skulle avsaknaden av biljett skapa problem för konsumenten när det gäller att hävda sin rätt till transport enligt ett träffat avtal. Likaså har konsumenten behov av ett bevis i form av biljetten vid ombokning eller andra ändringar i befodringsavtalet eller vid restitution av en outnyttjad del av en flygresa. Från konsumentsynpunkt är det därför angeläget att kravet på flygbiljett behålls.

Motsvarande invändningar kan anföras mot förslaget i 4 § 2 st. att resodsbevis skall kunna ersättas av registrering på annat sätt.

3.1.5 Militära transporter

Försvarets civilförvaltning

Vad gäller frågan om Sverige skall undanta militära flygtransporter från konventionens tillämpningsområde kan följande anföras. De transporter till eller från utrikes ort som hittills skett för försvarets myndigheter har

utförts med flygvapnets plan. Det finns därför inte anledning att nu göra någon reservation från svensk sida beträffande militära lufttransporter.

För den händelse militär myndighet skulle finna anledning utföra en lufttransport av gods med ett civilt luftfartyg som är registrerat här i Sverige och reservera hela dess lastförmåga, får det antas vara fråga om gods till betydande värde. Fraktförarens ansvar är enligt konventionen begränsat till 17 SDR per kilogram om inte avsändaren betalt tilläggsavgifter, bestående bl. a. av försäkringspremie. Vederbörande myndighet torde dock enligt K Cirk 1954: 325 inte äga teckna eller låta teckna försäkringen ifråga, varför fraktförarens ansvar blir begränsat till max 17 SDR.

Med hänsyn till statens intressen kan det då vara lämpligt att myndigheten i särskild ordning medges få teckna transportförsäkring. Det bör av förarbetena till ändringarna av 9 kap LL framgå att myndighet hos regeringen kan anhålla om tillstånd att utan hinder av nämnda cirkulär teckna transportförsäkring.

3.2 Lagförslagen

Svea hovrätt

Utöver de ändringar som föranleds av konventionsändringarna har den föreslagna lagtexten genomgått en kraftig språklig bearbetning, som avlägsnat den från konventionstexten. Det kan ifrågasättas om inte skillnaderna i en del fall blivit onödigt stora, även om det inte säkert kan fastställas att texterna har olika betydelse.

I förslaget har 9 kap 11 § 2 st andra meningen luftfartslagen utformats så att dess betydelse avviker från förebilden, Montrealprotokollet 4 Article 11 2. Enligt konventionstexten skall de uppgifter i fraktsedeln och godskvittot om godsets kvalitet, volym eller tillstånd, som avser annat än godsets synliga tillstånd, ha vitsord mot fraktföraren om denne 1) i avsändarens närvaro undersökt uppgifterna och 2) antecknat detta i flygfraktsedeln. Brister en av dessa förutsättningar faller bevispresumtionen. I den föreslagna lagtexten har förutsättningen under 1 fallit bort. Det kan alltså inte utläsas att presumtionen faller om fraktföraren kan visa t. ex. att den av hans anställda som mottog godset förmått teckna intyg på fraktsedeln fastän någon inspektion inte skett. Eftersom sådant sannolikt förekommer i praktiken, kan knappast påstås att avvikelserna helt saknar betydelse.

I övrigt har hovrätten inga invändningar mot de föreslagna lagändringarna.

Göteborgs universitet

De föreslagna lagändringarna verkar väl underbyggda och väl motiverade och tillstyrkes därför av institutionen.

Enligt 9 kap. 17 § luftfartslagen i dess nuvarande lydelse skall fraktförarens skadeståndsansvar bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunderna. I prop. 1984/85:212 föreslås den formella justeringen i paragrafen att hänvisning i stället skall göras till skadeståndslagen. Enligt promemoriaförslaget skall, med hänsyn till konventionsbestämmelser, införas det tillägget att fraktföraren inte ansvarar för personskador som orsakas uteslutande av passagerarens hälsotillstånd. Någon hänvisning till skadeståndslagen görs inte. Avsikten torde dock vara att den lagens grunder i övrigt skall tillämpas i den mån inte annat framgår av andra bestämmelser. Det bör enligt min mening för tydlighets skull också framgå även av den nya lagtexten.

Enligt 19 § första stycket 4 skall fraktföraren till undvikande av ansvar för skador på grund av att gods förkommit m. m kunna göra gällande att skadan uteslutande beror på myndighetsutövning i samband med att godset införs, utförs eller omlastas. Bestämmelsen är tillkommen till fullgörande av åtagande enligt Montrealprotokollet nr 4, artikel 18 3 d). I den engelska versionen talas om "an act of public authority". Innebörden av den föreslagna bestämmelsen har inte närmare utvecklats i specialmotiveringen (s. 82 f). Enligt min mening hade bort diskuteras huruvida det här endast är fråga om fall av fel eller försummelse vid myndighetsutövning och vilket samband prövningen av fraktförarens ansvar i detta sammanhang kan få för ett eventuellt skadeståndsansvar för staten gentemot en skadlidande som inte fått ersättning av fraktföraren. Det är möjligt att bestämmelsen inte tar sikte endast på myndighetsutövning i skadeståndslagens mening utan även på andra beslut och åtgärder av myndigheter. Frågan bör ytterligare belysas, eventuellt mot bakgrund av vad som kan ha förekommit under förarbetena till konventionsbestämmelsen.

SAS

Vi har inga väsentliga synpunkter att lägga på innehållet i den framlagda promemorian. Vi har uppmärksammat att man använt tillfället att också redaktionellt modernisera lagtexten.

Sveriges industriförbund

Förbundet vill i sammanhanget framhålla angelägenheten av att utarbetande av lagförslag på detta område sker i mycket nära samverkan mellan de nordiska länderna, eftersom det är av stort värde om rättslikhet när det gäller flygfraktförarens ansvarighet föreligger mellan dessa länder.

Grossistförbundet

Grossistförbundet vill avslutningsvis framhålla vikten av att utarbetande av lagförslag på detta område sker i nära samarbete mellan de nordiska länderna.

Beträffande den föreslagna lagtexten föreslår samfundet att denna överses och utformas i närmare anslutning till konventionstexterna. Det är också samfundets uppfattning att avvikelser från den nuvarande lagtexten bör undvikas om ändringarna inte är sakligt motiverade av tillträdet till Mont-realprotokollen. Avsteg från dessa principer leder endast till onödigt osäkerhet.

Som exempel på mindre lyckade formuleringar kan påpekas följande.

Enligt 5 § andra stycket får fraktföraren i visst fall inte vägra att ta emot gods för transport "om någon fraktsedel inte har upprättats". De citerade orden förefaller onödiga och kan verka förvirrande och bör därför utgå. Det föreslås därför att bestämmelsen utformas i nära anslutning till den svenska översättningen av artikel 5, punkt 3. I 40 § ges regeringen möjlighet att dispensera från kravet på befodringshandlingar för inrikes trafik. Förslaget till lagtext förefaller ologiskt, eftersom paragrafen avslutas med en hänvisning till handlingar som enligt den tidigare delen av paragrafen inte behöver utfärdas. Regeln torde kunna utformas på ett enklare sätt, förslagsvis med förebild i promemorians motivering till paragrafen.

Sveriges speditörförbund

§ 1. Formuleringen av denna paragraf ansluter sig till gällande rätt. Förbundet vill emellertid föreslå att man nu överväger att även för flygtransporternas del avgöra frågan hur man skall behandla sådana som inte *utför flygtransporten men som ingår i flygtransportavtalet*. I Sverige torde det förhålla sig så att den alldeles övervägande delen (siffran 90 % har nämnts) av godsbefordran med flyg går i speditörernas regi. I Sverige brukar speditörerna i det sammanhanget, precis på samma sätt som gäller för övrig befordran av gods, ingå transportavtalet och ta på sig ansvaret som fraktförare. Såsom lagförslaget nu föreligger tycks speditörerna ha full frihet att utforma transportvillkoren som de önskar. Man skulle med andra ord kunna tänka sig att de kraftigt begränsar ansvaret eller helt friskriver sig från ansvar *trots att* det föreligger ett civilrättsligt flygtransportavtal. Detta skulle möjligen kunna uppfattas som fördelaktigt – de flesta näringsidkare föredrar ju frihet framför tvång – men från allmän synpunkt skulle nog ett utnyttjande av friheten kunna skapa oreda på marknaden. Visserligen kan man ju anse att transportkunderna är skäligen tillgodosedda genom sina möjligheter att vända sig *direkt* mot lufttrafikföretagen som ju vanligen förblir solventa. Men rent principiellt är det inte förenligt med modern transporträttslig lagstiftning att låta den kontraherande – till skillnad från verkställande – fraktföraren helt undgå den tvingande effekten av lagstiftningen. Det kan därför finnas anledning att för svensk rätts vidkommande klargöra detta, t ex genom att låta andra meningen i 1 § få följande lydelse: "Kapitlet gäller också om transportavtal ingåtts med annan mot ersättning".

§ 10. Här föreslås att avsändaren skall svara för riktigheten av de uppgifter som han lämnat. Men i ett andra stycke föreslås att fraktföraren är ansvarig i samtliga de fall då avsändaren inte är ansvarig. Detta betyder att

fraktföraren blir ansvarig gentemot avsändaren även för sådana uppgifter som har införts i flygfraktsedeln av tredje part (tex av en speditör). Detta kan inte vara principiellt riktigt och formuleringen i lagförslaget stämmer för övrigt ej heller med art. 10 i Montrealprotokoll Nr 4 som i tredje punkten förutsätter att det är fraktföraren som sätter in de uppgifter som han skall ansvara för ("statements inserted by the carrier or on his behalf...").

Prop. 1985/86: 119

Bilaga 3

**Protocole
portant modification de la Convention
pour l'unification de certaines règles rela-
tives au transport aérien international sig-
née à Varsovie le 12 octobre 1929 amen-
dée par le Protocole fait à La Haye le 28
septembre 1955**

Les Gouvernements soussignés

Considerant qu'il est souhaitable d'a-
mender 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,

sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la convention

Article premier

La Convention que les dispositions du pré-
sent Chapitre modifient est la Convention de
Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'article 3 de la Convention est supprimé
et remplacé par les dispositions suivantes :

« *Article 3*

1. Dans le transport de 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'une même
Haute Partie Contractante et si une ou plu-
sieurs escales sont prévues sur le territoire
d'un autre Etat, l'indication d'une de ces es-
cales.

2. L'emploi de tout autre moyen constan-
tant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a)
et b), peut se substituer à la délivrance du
titre de transport mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions de l'a-

Protocol

**to Amend the Convention for the Unifica-
tion of Certain Rules Relating to Interna-
tional Carriage by Air Signed at Warsaw
on 12 October 1929 as Amended by the
Protocol Done at The Hague on 28 Sep-
tember 1955**

The Governments undersigned

Considering that it is desirable 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,

Have agreed as follows:

CHAPTER I

Amendments to the Convention

Article I

The Convention which the provisions of
the present Chapter modify is the Warsaw
Convention as amended at The Hague in
1955.

Article II

Article 3 of the Convention shall be deleted
and replaced by the following:

“ *Article 3*

1. In respect of the carriage of passengers
an individual or collective document of car-
riage 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 High Con-
tracting Party, one or more agreed stopping
places being within the territory of another
State, an indication of at least one such stop-
ping place.

2. Any other means which would preserve
a record of the information indicated in a) and
b) of the foregoing paragraph may be substi-
tuted for the delivery of the document re-
ferred to in that paragraph.

3. Non-compliance with the provisions of

(Översättning)

**Protokoll
med ändring av konventionen rörande
fastställande av vissa gemensamma be-
stämmelser i fråga om internationell luft-
befordran, undertecknad i Warszawa den
12 oktober 1929 i dess lydelse enligt det i
Haag den 28 september 1955 avslutade
protokollet.**

Undertecknade regeringar,
som anser det önskvärt att ändra konven-
tionen rörande fastställande av vissa gemen-
samma bestämmelser i fråga om internatio-
nell luftbefordran undertecknad i Warszawa
den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt det i
Haag den 28 september 1955 avslutade proto-
kollet,
har kommit överens om följande.

KAPITEL 1

Ändringar i konventionen

Artikel I

Den konvention, som ändras genom be-
stämmelserna i detta kapitel, är Warszawa-
konventionen sådan den har reviderats i
Haag år 1955.

Artikel II

Artikel 3 i konventionen utgår och ersätts
med följande:

”Artikel 3

1. Vid transport av passagerare skall utfär-
das en individuell eller kollektiv transport-
handling som innehåller:

a) uppgift om avgångsort och bestämmel-
seort;

b) där avgångsorten och bestämmelseor-
ten ligger inom en och samma höga fördrags-
slutande parts område och en eller flera mel-
lanlandningar avses äga rum på annan stats
område, uppgift om minst en av dessa mel-
lanlandningsplatser.

2. Varje annan metod för registrering av
de i det föregående stycket under a) och b)
nämnda uppgifterna får ersätta utfärdandet
av den där avsedda handlingen.

3. Underlåtenhet att iakttaga bestämmel-

linéa précédent 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. »

Article III

L'article 4 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 4

1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un titre de transport conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1er, ou n'est pas inclus dans un tel titre de transport, doit contenir :

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'une même Haute Partie Contractante et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent à l'alinéa 1, a) et b), peut se substituer à la délivrance du bulletin de bagages mentionné audit alinéa.

3. L'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent 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. »

Article IV

L'article 17 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 17

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si la mort ou la lésion corporelle résulte uniquement de l'état de santé du passager.

the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability".

Article III

Article 4 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 4

1. In respect of the carriage of checked baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a document of carriage which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, shall contain:

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 High Contracting 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 would preserve a record of the information indicated in a) and b) of the foregoing paragraph may be substituted for the delivery of the baggage check referred to in that paragraph.

3. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.”

Article IV

Article 17 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 17

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or personal injury of a passenger upon condition only that the event which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking. However, the carrier is not liable if the death or injury resulted solely from the state of health of the passenger.

serna i de föregående styckena skall inte inverka på transportavtalets existens, vilket ändå skall vara underkastat bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om begränsning av ansvaret."

Artikel III

Artikel 4 i konventionen utgår och ersätts med följande:

"Artikel 4

1. Vid transport av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis som, om inte beviset har fogats vid en transporthandling som uppfyller föreskrifterna i artikel 3 första stycket eller intagits i en sådan handling, skall innehålla:

a) uppgift om avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten ligger inom en och samma höga fördragslutande parts område och en eller flera mellanlandningar avses äga rum på någon annan stats område, uppgift om minst en av dessa mellanlandningsplatser.

2. Varje annan metod för registrering av de i det föregående stycket under a) och b) nämnda uppgifterna, får ersätta utfärdandet av det där omnämnda resgodsbeviset.

3. Underlåtenhet att iakttaga bestämmelserna i de föregående styckena skall inte inverka på transportavtalets existens eller giltighet, vilket ändå skall vara underkastat bestämmelserna i denna konvention, inbegripet bestämmelserna om begränsning av ansvaret."

Artikel IV

Artikel 17 i konventionen utgår och ersätts med följande:

"Artikel 17

1. Fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer i fall då passagerare dödas eller skadas, endast om den händelse som orsakade dödsfallet eller kroppsskadan inträffade ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren gick ombord på fartyget eller lämnade detta. Fraktföraren är emellertid inte ansvarig, om dödsfallet eller kroppsskadan orsakades uteslutande av passagerarens hälsotillstånd.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef, au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si le dommage résulte uniquement de la nature ou du vice propre des bagages.

3. Sous réserve de dispositions contraires, dans cette Convention le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les objets qu'emporte le passager. »

Article V

A l'article 18 de la Convention – les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes :

« 1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises lorsque l'évènement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome. »

Article VI

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 20

1. Dans les transports de passagers et de bagages, le transporteur n'est pas responsable du dommage résultant d'un retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte, avarie ou retard s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. »

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking or during any period within which the baggage was in charge of the carrier. However, the carrier is not liable if the damage resulted solely from the inherent defect, quality or vice of the baggage.

3. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and objects carried by the passenger."

Article V

In Article 18 of the Convention – paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any cargo, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraph comprises the period during which the cargo is in charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever."

Article VI

Article 20 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

"Article 20

1. In the carriage of passengers and baggage the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if he proves that he and his servants and agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures.

2. In the carriage of cargo the carrier shall not be liable for damage resulting from destruction, loss, damage or delay if he proves that he and his servants and agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures."

2. Fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer i fall då resgods förloras, minskas eller skadas, endast om den händelse som orsakade förlusten, minskningen eller skadan ägde rum ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren gick ombord på fartyget eller lämnade detta eller under hela den tidrymd då resgodset var i fraktförarens vård. Fraktföraren är emellertid inte ansvarig, om skadan orsakades uteslutande av det transporterade resgodsets inneboende brister, beskaffenhet eller felaktigheter.

3. Där ej annat sägs avses med begreppet "resgods" i denna konvention såväl inskrivet resgods som föremål som passageraren bär."

Artikel V

I artikel 18 i konventionen utgår första och andra styckena och ersätts med följande:

"1. Fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer i fall då gods förloras, minskas eller skadas, om den händelse som orsakade skadan ägde rum under lufttransporten.

2. Lufttransporter enligt det föregående stycket omfattar den tid, under vilken godset är i fraktförarens vård, på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset finns."

Artikel VI

Artikel 20 i konventionen utgår och ersätts med följande:

"Artikel 20

1. Vid transport av passagerare och resgods är fraktföraren fri från ansvar för skada till följd av dröjsmål, om han visar att han, hans anställda och uppdragstagare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det har varit omöjligt för dem att vidta sådana åtgärder.

2. Vid transport av gods är fraktföraren fri från ansvar för skada på grund av förlust, minskning, skada på godset eller dröjsmål, om han visar att han, hans anställda och uppdragstagare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det har varit omöjligt för dem att vidta sådana åtgärder."

Article VII

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

« Article 21

Dans le cas où il fait la preuve que la faute de la personne qui demande réparation 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 faute 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 corporelle 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 faute de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. »

Article VIII

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 22

1. a) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme d'un million cinq cent mille francs pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser un million cinq cent mille francs.

b) En cas de retard dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de soixante-deux mille cinq cents francs par passager.

c) Dans le transport des bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de quinze mille francs par passager.

2. a) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au

Article VII

Article 21 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 21

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, the carrier shall be wholly or partly exonerated from his liability to such person to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of the 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 his liability to the extent that he proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger.”

Article VIII

Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 22

1. a) In the carriage of persons the liability of the carrier is limited to the sum of one million five hundred thousand francs for the aggregate of the claims, however founded, in respect of damage suffered as a result of the death or personal injury of each passenger. Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodic payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed one million five hundred thousand francs.

b) In the case of delay in the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to sixty-two thousand five hundred francs.

c) In the carriage of baggage the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to fifteen thousand francs for each passenger.

2. a) In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a

Artikel VII

Artikel 21 i konventionen utgår och ersätts med följande bestämmelser:

”Artikel 21

Visar fraktföraren att den som begär skadestånd genom fel eller försummelse har orsakat skadan eller medverkat till den, skall fraktföraren i motsvarande mån helt eller delvis befrias från skadeståndsansvar. Begär någon annan än passageraren skadestånd i anledning av att passageraren har dödats eller skadats, skall fraktföraren likaledes helt eller delvis befrias från ansvar, i den mån han visar att passageraren genom fel eller försummelse har orsakat skadan eller medverkat till den.”

Artikel VIII

Artikel 22 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 22

1. a) För skada vid persontransporter är fraktförarens ansvar för varje skadad eller dödad passagerare begränsat till en miljon femhundrafransen francs, oavsett vilken grund som åberopas till stöd för krav på ersättning. Kan enligt domstolslandets lag ersättningen bestämmas att utgå i form av periodiska utbetalningar, får det kapitaliserade värdet av sådana utbetalningar inte överskrida en miljon femhundrafransen francs.

b) För dröjsmål vid transport av passagerare är fraktförarens ansvar begränsat till sextiotvå tusen femhundra francs för varje passagerare.

c) För förstörelse, förlust, minskning, skada eller dröjsmål vid transport av resgods är fraktförarens ansvar begränsat till femton tusen francs för varje passagerare.

2. a) Vid transport av gods är fraktförarens ansvar begränsat till tvåhundra femtio francs per kilogram, om inte avsändaren, när godset överlämnades till fraktföraren, har lämnat en särskild uppgift om leveransin-

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

b) En cas 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 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, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en francs dans le présent article et dans l'article 42 sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents

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 he proves that that sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of 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 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, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

3. a) The courts of the High Contracting Parties which are not authorized under their law to award the costs of the action, including lawyers' fees, shall, in actions to which this Convention applies, have the power to award, in their discretion, to the claimant the whole or part of the costs of the action, including lawyers' fees which the court considers reasonable.

b) The costs of the action including lawyers' fees shall be awarded in accordance with subparagraph a) only if the claimant gives a written notice to the carrier of the amount claimed including the particulars of the calculation of that amount and the carrier does not make, within a period of six months after his receipt of such notice, a written offer of settlement in an amount at least equal to the compensation awarded within the applicable limit. This period will be extended until the time of commencement of the action if that is later.

c) The costs of the action including lawyers' fees shall not be taken into account in applying the limits under this Article.

4. The sums mentioned in francs in this Article and Article 42 shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums

tesse och betalat den tilläggsavgift som kan vara föreskriven. I detta fall gäller det uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar, om han inte visar att detta belopp är större än avsändarens verkliga intresse.

b) Vid förlust, skada eller dröjsmål beträffande del av godset eller något av dess innehåll skall endast den sammanlagda vikten av det eller de kollin som berörs räknas med när gränsen för fraktförarens ansvarighet bestäms. Om förlusten, skadan eller dröjsmålet i fråga om en viss del av godset eller något av dess innehåll påverkar värdet av andra kollin, som omfattas av samma flygfraktsedel, skall dock den sammanlagda vikten av dessa kollin räknas med när gränsen för ansvaret bestäms.

3. a) De domstolar i de höga fördragslutande staterna som enligt sin lag inte har rätt att döma ut rättegångskostnader eller ombudsarvoden, skall i rättegångar för vilka denna konvention är tillämplig ha rätt att tillerkänna den som yrkar skadestånd ersättning med skäligt belopp för hela rättegångskostnaden eller del därav, liksom också de ombudsarvoden som domstolen finner skäliga.

b) Ersättning för rättegångskostnader och ombudsarvoden enligt a) får dömas ut endast om den som yrkar skadestånd har underrättat fraktföraren skriftligen om det krävda skadeståndets storlek och om hur det har beräknats och fraktföraren inte inom en frist av sex månader från det att han fick del av underrättelsen som förlikning skriftligen har erbjudit ett belopp som motsvarar minst det skadestånd som domstolen har dömt ut inom den tillämpliga ansvarsgränsen. Fristen förlängs till att omfatta tiden intill dess talan väcks, om detta sker senare.

c) Rättegångskostnader och ombudsarvoden skall inte räknas med vid tillämpningen av de i denna artikel angivna ansvarsgränserna.

4. De belopp som i denna artikel anges i francs avser en monetär enhet som består av sextiofem och ett halvt milligram guld med en finhet av niohundra tusendelar. Beloppen får räknas om till nationellt mynt i avrundade tal.

millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement. »

Article IX

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 24

1. Dans le transport des marchandises, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. Dans le transport des passagers et des bagages, toute action en responsabilité introduite, à quelque titre que ce soit, 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 prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité. »

Article X

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 25

La limite de responsabilité prévue à l'article 22, alinéa 2, ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. »

Article XI

A l'article 25 A de la Convention – les

may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment.”

Article IX

Article 24 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 24

1. In the carriage of cargo, any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.

2. In the carriage of passengers and baggage 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 limits of liability 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. Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability.”

Article X

Article 25 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“Article 25

The limit of liability specified in paragraph 2 of Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his 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 he was acting within the scope of his employment.”

Article XI

In Article 25 A of the Convention – para-

Omräkning till andra nationella mynt än guldmynt skall i fall av rättegång ske enligt myntets guldvärde den dag domen meddelas.”

Artikel IX

Artikel 24 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 24

1. Vid transport av gods får talan om skadestånd, oavsett grunden för talan, föras endast på de villkor och med de begränsningar som föreskrivs i denna konvention.

2. Vid transport av passagerare och resgods får talan om skadestånd föras endast på de villkor och med de begränsningar som föreskrivs i denna konvention, vare sig talan grundas på konventionen, ett avtalsförhållande eller ett skadeståndsgrundande handlande utanför avtalsförhållande eller på något annat förhållande. Vad nu har sagts skall dock inte inverka på frågan om vilka som har rätt att väcka talan eller deras respektive rättigheter. Gränserna för ansvar utgör maximigränser och får inte överskridas, oavsett vilka omständigheter som har givit upphov till ansvar.

Artikel X

Artikel 25 i konventionen utgår och ersätts med följande:

Artikel 25

De gränser för ansvar som anges i artikel 22 andra stycket är inte tillämpliga, om det visas att skadan härrör från en handling eller underlåtenhet som fraktföraren, hans anställda eller uppdragstagare har begått med uppsåt att åstadkomma skada eller av grov vårdslöshet med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma; såvitt gäller en handling eller underlåtenhet av någon av fraktförarens anställda eller uppdragstagare, dock endast om det visas att denne handlade inom ramen för sin anställning eller sitt uppdrag.”

Artikel XI

Artikel 25 A styckena 1 och 3 i konven-

alinéas 1 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes :

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

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

Article XII

A l'article 28 de la Convention – l'alinéa 2 actuel devient l'alinéa 3 et l'alinéa 2 suivant est ajouté :

« 2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort, d'une lésion corporelle ou du retard subi par un passager ainsi que de la destruction, perte, avarie ou retard des bagages, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnées à l'alinéa 1er du présent article ou, sur le territoire d'une Haute Partie Contractante, devant le tribunal dans le ressort duquel le transporteur possède un établissement, si le passager a son domicile ou sa résidence permanente sur le territoire de la même Haute Partie Contractante. »

Article XIII

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« Article 30 A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne. »

Article XIV

Après l'article 35 de la Convention, l'article suivant est inséré :

graphs 1 and 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“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 he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply to the carriage of cargo 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.”

Article XII

In Article 28 of the Convention – the present paragraph 2 shall be renumbered as paragraph 3 and a new paragraph 2 shall be inserted as follows:—

“2. In respect of damage resulting from the death, injury or delay of a passenger or the destruction, loss, damage or delay of baggage, the action may be brought before one of the Courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of one of the High Contracting Parties, before the Court within the jurisdiction of which the carrier has an establishment if the passenger has his domicile or permanent residence in the territory of the same High Contracting Party.”

Article XIII

After Article 30 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

“Article 30 A

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

Article XIV

After Article 35 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

tionen utgår och ersätts med följande:

”1. Förs talan mot någon av fraktförarens anställda eller uppdragstagare till följd av skada som avses i denna konvention äger svaranden, om han visar att han har handlat inom ramen för sin anställning eller sitt uppdrag, åberopa de gränser för ansvar som fraktföraren själv kan åberopa enligt denna konvention.

3. Bestämmelserna i första och andra styckena av denna artikel är inte tillämpliga vid transport av gods, om det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet som har begåtts av den anställda eller uppdragstagaren med uppsåt att åstadkomma skada eller av grov vårdslöshet med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.”

Artikel XII

I artikel 28 i konventionen skall det nuvarande andra stycket utgöra tredje stycket och följande bestämmelser införas som andra stycket:

”2. Såvitt gäller skada till följd av att passagerare dödas, skadas eller försenas eller till följd av att resgods förloras, skadas eller försenas, får talan föras vid en av de i första stycket nämnda domstolarna eller inom en av de höga fördragsslutande parternas områden vid den domstol inom vars jurisdiktionsområde fraktföraren har ett kontor, förutsatt att passageraren har sitt hemvist eller sin stadigvarande bostad inom samma höga fördragsslutande parts område.”

Artikel XIII

Efter artikel 30 i konventionen införas följande artikel:

”Artikel 30 A

Ingenting i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är skadeståndsskyldig enligt bestämmelserna i konventionen har rätt att av annan kräva åter vad han har utgivit.”

Artikel XIV

Efter artikel 35 i konventionen upptages följande artikel:

« Article 35 A

1. Rien dans la présente Convention ne prohibe l'institution par un Etat et l'application sur son territoire d'un système d'indemnisation complémentaire à celui prévu par la présente Convention en faveur des demandeurs dans le cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un tel système doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) en aucun cas il ne doit imposer au transporteur et à ses préposés une responsabilité quelconque s'ajoutant à celle stipulée par la Convention ;

b) il ne doit imposer au transporteur aucune charge financière ou administrative autre que la perception dans ledit Etat des contributions des passagers, s'il en est requis ;

c) il ne doit donner lieu à aucune discrimination entre les transporteurs en ce qui concerne les passagers intéressés et les avantages que ces derniers peuvent retirer système doivent leur être accordés quel que soit le transporteur dont ils ont utilisé les services ;

d) lorsqu'un passager a contribué au système, toute personne ayant subi des dommages à la suite de la mort ou de lésions corporelles de ce passager pourra prétendre à bénéficier des avantages du système. »

Article XV

Après l'article 41 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« Article 42

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 41, des conférences des Parties au Protocole de Guatemala du 8 mars 1971 seront convoquées durant les cinquième et dixième années suivant la date d'entrée en vigueur dudit Protocole afin de réviser la limite stipulée à l'article 22, alinéa 1 a) de la Convention amendée par ledit Protocole.

2. Lors de chacune des conférences mentionnés à l'alinéa 1er du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs.

3. Sous réserve de l'alinéa 2 du présent

"Article 35 A

No provision contained in this Convention shall prevent a State from establishing and operating within its territory a system to supplement the compensation payable to claimants under the Convention in respect of death, or personal injury, of passengers. Such a system shall fulfil the following conditions:

a) it shall not in any circumstances impose upon the carrier, his servants or agents, any liability in addition to that provided under this Convention;

b) it shall not impose upon the carrier any financial or administrative burden other than collecting in that State contributions from passengers if required so to do;

c) it shall not give rise to any discrimination between carriers with regard to the passengers concerned and the benefits available to the said passengers under the system shall be extended to them regardless of the carrier whose service they have used;

d) if a passenger has contributed to the system, any person suffering damage as a consequence of death or personal injury of such passenger shall be entitled to the benefits of the system."

Article XV

After Article 41 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

"Article 42

1. Without prejudice to the provisions of Article 41, Conferences of the Parties to the Protocol done at Guatemala City on the eighth March 1971 shall be convened during the fifth and tenth years respectively after the date of entry into force of the said Protocol for the purpose of reviewing the limit established in Article 22, paragraph 1 a) of the Convention as amended by that Protocol.

2. At each of the Conferences mentioned in paragraph 1 of this Article the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall not be increased by an amount exceeding one hundred and eighty-seven thousand five hundred francs.

3. Subject to paragraph 2 of this Article,

”Artikel 35 A

Ingen bestämmelse i denna konvention skall hindra en stat från att inom sitt område upprätta och driva ett system för komplettering av den ersättning som enligt konventionen får utbetalas till skadelidande till följd av att passagerare dödas eller tillfogas kroppsskada. Ett sådant system måste uppfylla följande villkor:

a) det får under inga omständigheter ålägga fraktföraren eller hans anställda eller uppdragstagare något ansvar utöver vad som följer av konventionen;

b) det får inte ålägga fraktföraren någon annan ekonomisk eller administrativ börda än uppbörd i ifrågavarande stat av avgifter från passagerare;

c) det får inte ge upphov till någon diskriminering mellan olika fraktförare med avseende på de berörda passagerarna, och de förmåner som erbjuds dessa passagerare enligt systemet måste tillfalla dem, oavsett vilken fraktförares tjänster passagerarna har utnyttjat;

d) om en passagerare har bidragit till systemet, skall varje person som lider skada till följd av att den passageraren dödas eller tillfogas kroppsskada vara berättigad till de förmåner systemet erbjuder.

Artikel XV

Efter artikel 41 i konventionen införs följande artikel:

”Artikel 42

1. De stater som är bundna av det i Guatemala City den 8 mars 1971 avslutade protokollet skall, utan inverkan på bestämmelserna i artikel 41, sammankallas till konferenser under det femte och det tionde året efter det att nämnda protokoll har trätt i kraft för att revidera den ansvarsgräns som är bestämd i artikel 22 första stycket a) i den genom detta protokoll ändrade konventionen.

2. Vid var och en av de i första stycket av denna artikel omnämnda konferenserna får den ansvarsgräns enligt artikel 22 första stycket a) som gäller vid tidpunkten för dessa konferenser inte ökas med ett belopp som överstiger etthundraåttiosjutusen femhundra francs.

3. Om inte ovannämnda konferenser med

article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de cent quatre-vingt sept mille cinq cents francs au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1er du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes.

4. La limite applicable sera celle qui, conformément aux dispositions des alinéas précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu le fait qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager. »

CHAPITRE II

Champ d'application de la convention amendée

Article XVI

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévu sur le territoire d'un autre Etat.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

Article XVII

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

Article XVIII

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XX, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée ou de l'Agence internationale de

unless before the thirty-first December of the fifth and tenth years after the date of entry into force of the Protocol referred to in paragraph 1 of this Article the aforesaid Conferences decide otherwise by a two-thirds majority vote of the Parties present and voting, the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall on those dates be increased by one hundred and eighty-seven thousand five hundred francs.

4. The applicable limit shall be that which, in accordance with the preceding paragraphs, is in effect on the date of the event which caused the death or personal injury of the passenger."

CHAPTER II

Scope of Application of the Convention as Amended

Article XVI

The Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two Parties to this Protocol or within the territory of a single Party to this Protocol with an agreed stopping place in the territory of another State.

CHAPTER III

Final Clauses

Article XVII

As between the Parties to this Protocol, the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and this protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971*.

Article XVIII

Until the date on which this Protocol enters into force in accordance with the provisions of Article XX, it shall remain open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy

två tredjedels majoritet av närvarande och röstande fördragsslutande stater under iakttagande av andra stycket i denna artikel beslutar annorlunda före den 31 december det femte och tionde året efter ikraftträdandet av det i första stycket av denna artikel angivna protokollet, skall den ansvarsgräns enligt artikel 22 första stycket a) som gäller vid tidpunkterna för respektive konferenser ovan nämnda dagar ökas med etthundraåttiosjuttusen femhundra francs.

4. Den ansvarsgräns som skall tillämpas är den som enligt de föregående styckena gäller vid tidpunkten för den händelse som orsakade dödsfallet eller kroppsskadan.

KAPITEL 2

Den reviderade konventionens tillämpningsområde

Artikel XVI

Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 och genom detta protokoll är tillämplig på sådana internationella transporter som avses i artikel 1 i konventionen, om avgångsorten och bestämmelseorten är belägna antingen på två staters område som tillhör stater som är bundna av detta protokoll eller på område som tillhör en enda sådan stat, om mellanlandning avses äga rum på en annan stats område.

KAPITEL 3

Slutbestämmelser

Artikel XVII

Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 och detta protokoll anses och tolkas som ett enda instrument, kallat *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971*.

Artikel XVIII

Intill den dag då detta protokoll träder i kraft enligt bestämmelserna i artikel XX skall det stå öppet för undertecknande av alla stater som är medlemmar av Förenta Nationerna eller dess fackorgan eller av Internationella atomenergiorganet eller de stater som är

l'Energie atomique ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice et de tout autre Etat invité à devenir partie au présent Protocole par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies.

Article XIX

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XX

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification, à la condition toutefois que le trafic international régulier cumulé – exprimé en passagers-kilomètres, et tel qu'il résulte des statistiques publiées pour l'année 1970 par l'Organisation de l'Aviation civile internationale – des compagnies aériennes de cinq Etats ayant ratifié le présent Protocole, représente, au moins, 40% du trafic aérien international régulier total des compagnies aériennes des pays membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale enregistré au cours de cette même année. Si, au moment du dépôt du trentième instrument de ratification, cette condition n'est pas remplie, le Protocole n'entrera en vigueur que le quatre-vingt dixième jour après qu'il y aura été satisfait. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera après le dépôt du dernier instrument de ratification nécessaire à son entrée en vigueur, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to this Protocol.

Article XIX

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at the Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971*.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article XX

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification on the condition, however, that the total international scheduled air traffic, expressed in passenger-kilometers, according to the statistics for the year 1970 published by the International Civil Aviation Organization, of the airlines of five States which have ratified this Protocol, represents at least 40% of the total international scheduled air traffic of the airlines of the member States of the International Civil Aviation Organization in that year. If, at the time of deposit of the thirtieth instrument of ratification, this condition has not been fulfilled, the Protocol shall not come into force until the ninetieth day after this condition shall have been satisfied. This Protocol shall come into force for each State ratifying after the deposit of the last instrument of ratification necessary for entry into force of this Protocol on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

anslutna till Internationella domstolens stadga liksom för varje annan stat som av Förenta Nationernas generalförsamling har inbjudits att tillträda detta protokoll.

Artikel XIX

1. Detta protokoll skall ratificeras av de stater som har undertecknat det.

2. Ratifikation av detta protokoll av en stat som inte är bunden av Warszawakonventionen eller av en stat som inte är bunden av Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 innebär anslutning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971*.

3. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel XX

1. Detta protokoll skall träda i kraft den nittionde dagen efter det att det trettionde ratifikationsinstrumentet deponerades, under förutsättning dock att flygbolagen i fem av de stater som har ratificerat detta protokoll har en sammanlagd reguljär internationell lufttrafik – uttryckt i passagerarkilometer enligt den av Internationella civila luftfartsorganisationen publicerade statistiken för år 1970 – som uppgår till minst 40 % av den sammanlagda reguljära lufttrafiken för flygbolagen i de stater som nämnda år var medlemmar i Internationella civila luftfartsorganisationen. Om detta villkor inte är uppfyllt när det trettionde ratifikationsinstrumentet deponeras, skall protokollet inte träda i kraft förrän den nittionde dagen efter det att villkoret blivit uppfyllt. Detta protokoll träder i kraft för den stat, som ratificerar protokollet efter det att det sista ratifikationsinstrumentet som är nödvändigt för att protokollet skall kunna träda i kraft har deponerats, den nittionde dagen efter det att dess ratifikationsinstrument deponerades.

2. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det registreras hos Förenta Nationerna av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Article XXI

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat mentionné à l'article XVIII.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et produiront leurs effets le quatre-vingt dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XXII

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971*.

Article XXIII

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises :

a) un Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris des honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que l'alinéa 3 a) de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux, et

b) un Etat peut à tout moment déclarer par notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971* ne s'applique pas au

Article XXI

1. After the entry into force of this Protocol it shall be open for accession by any State referred to in Article XVIII.

2. Accession to this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971*.

3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XXII

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Warsaw Convention in accordance with Article 39 thereof or of the Hague Protocol in accordance with Article XXIV thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971*.

Article XXIII

1. Only the following reservations may be made to this Protocol:—

a) a State whose courts are not authorized under its law to award the costs of the action including lawyers' fees may at any time by a notification addressed to the International Civil Aviation Organization declare that Article 22, paragraph 3 a) shall not apply to its courts; and

b) a State may at any time declare by a notification addressed to the International Civil Aviation Organization that the *Warsaw Convention as amended at The Hague 1955, and at Guatemala City, 1971* shall not apply

Artikel XXI

1. Efter det att detta protokoll trätt i kraft skall det stå öppet för anslutning för alla de stater som avses i artikel XVIII.

2. Anslutning till detta protokoll av en stat som inte är bunden av Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 innebär anslutning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971*.

3. Anslutning sker genom att anslutningsinstrumentet deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen och får verkan den nittionde dagen efter depositionen.

Artikel XXII

1. Varje stat som är bunden av detta protokoll får säga upp det genom underrättelse till Internationella civila luftfartsorganisationen.

2. Uppsägningen skall träda i kraft sex månader efter den dag då Internationella civila luftfartsorganisationen tog emot underrättelsen om uppsägning.

3. Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall en uppsägning av Warszawa-konventionen, som någon av dem företagit enligt artikel 39 i denna eller enligt artikel XXIV i Haagprotokollet, inte anses innebära uppsägning av *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971*.

Artikel XXIII

1. Mot detta protokoll får endast följande reservationer göras:

a) en stat vars domstolar enligt sin lag inte har rätt att döma ut rättegångskostnader eller ombudsarvoden får när som helst genom underrättelse till Internationella civila luftfartsorganisationen förklara att artikel 22 tredje stycket a) inte skall gälla för dess domstolar, och

b) en stat får när som helst genom underrättelse till Internationella civila luftfartsorganisationen förklara att *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971* inte skall gälla i

transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIV

L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXV

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la 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 (ci-après dénommée Convention de Guadalajara), toute référence à la « Convention de Varsovie » contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala 1971*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXVI

Le présent Protocole restera ouvert à la signature de tout Etat mentionné à l'article XVIII au Ministère des Relations extérieures de la République du Guatemala jusqu'au 30 septembre 1971, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XX, à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Le Gouvernement de la République du Guatemala informera rapidement l'Organisation de l'Aviation civile internationale de toute signature et de la date de celle-ci pendant la

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

2. Any State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw such reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article XXIV

The International Civil Aviation Organization shall promptly inform all signatory or acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Protocol, and other relevant information.

Article XXV

As between the Parties to this Protocol which are also Parties to 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 referred to as the "Guadalajara Convention") any reference to the "Warsaw Convention" contained in the Guadalajara Convention shall include reference to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971*, in cases where the carriage under the agreement referred to in Article 1, paragraph b) of the Guadalajara Convention is governed by this Protocol.

Article XXVI

This Protocol shall remain open, until 30 September 1971, for signature by any State referred to in Article XVIII, at the Ministry of External Relations of the Republic of Guatemala and thereafter, until it enters into force in accordance with Article XX, at the International Civil Aviation Organization. The Government of the Republic of Guatemala shall promptly inform the International Civil Aviation Organization of any signature and the date thereof during the time that the

fråga om transport av personer, resgods och gods som utförs för dess militära myndigheter ombord på luftfartyg som är registrerade i den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

2. De stater som har gjort reservation enligt de föregående styckena får när som helst ta tillbaka reservationen genom underrättelsen till Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel XXIV

Internationella civila luftfartsorganisationen skall omedelbart underrätta alla stater som undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll om dagen för varje undertecknande, dagen för deposition av varje ratifikations- eller anslutningsinstrument, dagen för detta protokolls ikraftträdande samt andra omständigheter av betydelse.

Artikel XXV

Mellan stater som är bundna av detta protokoll och som också är bundna av konventionen med tillägg till Warszawakonventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (härefter kallad "Guadalajarakonventionen") skall alla hänvisningar i Guadalajarakonventionen till "Warsawakonventionen" anses innefatta hänvisning till *Warsawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971*, om en transport enligt ett sådant avtal som avses i artikel 1 första stycket b) i Guadalajarakonventionen regleras av detta protokoll.

Artikel XXVI

Detta protokoll skall hos Republiken Guatemalas utrikesministerium stå öppet för undertecknande av varje stat som avses i artikel XVIII intill den 30 september 1971 och därefter, intill dess det träder i kraft enligt artikel XX, hos Internationella civila luftfartsorganisationen. Republiken Guatemalas regering skall genast underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen om varje undertecknande och dess datum under den tid protokollet står öppet för undertecknande i Guate-

période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au Guatemala.

En foi de quoi les Plénipotentiaires sous-signés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Guatemala le huitième jour du mois de mars de l'année 1971, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. L'Organisation de l'Aviation civile internationale établira un texte authentique du présent Protocole dans la langue russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.*

* Le texte authentique du Protocole en langue russe a été approuvé par le Conseil de l'OACI à sa 86ème session, le 9 octobre 1975, et il est publié sous l'autorité du Secrétaire général.

Protocol shall be open for signature in Guatemala.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Guatemala City on the eighth day of the month of March of the year One Thousand Nine Hundred and Seventy-one in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. The International Civil Aviation Organization shall establish an authentic text of this Protocol in the Russian language. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail. (*)

(*) The authentic text of the Protocol in the Russian language was approved by the Council of ICAO at its 86th Session, on 9 October 1975, and is published under the authority of the Secretary General.

mala.

Till bekräftelse av detta har undertecknade befullmäktigade med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Guatemala City den åttonde dagen i mars månad nitton hundra sjuttioett i tre autentiska texter upprättade på franska, engelska och spanska språken. Internationella civila luftfartsorganisationen skall upprätta en autentisk text till detta protokoll på ryska språket. Vid skiljaktighet mellan texterna skall texten på franska, det språk på vilket Warszawakonventionen den 12 oktober år 1929 är avfattad, äga vitsord.*

* Den autentiska texten till protokollet på ryska språket godkändes av ICAO:s råd vid dess 86:e möte den 9 oktober 1975 och har publicerats på generalsekreterarens vägnar.

Bilaga 4

**Protocole Additionnel No. 3
portant modification de la Convention
pour l'unification de certaines règles rela-
tives au transport aérien international sig-
née à Varsovie le 12 octobre 1929 amen-
dée par le Protocole fait à La Haye le 28
septembre 1955 et par le Protocole fait à
Guatemala le 8 mars 1971**

Les Gouvernements soussignés

Considerant qu'il est souhaitable d'a-
mender 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 et par le Protocole
fait à Guatemala le 8 mars 1971,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la convention

Article premier

La Convention que les dispositions du pré-
sent chapitre modifie est la Convention de
Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à
Guatemala en 1971.

Article II

L'article 22 de la Convention est supprimé
et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 22

1. a) Dans le transport de personnes, la
responsabilité du transporteur est limitée à la
somme de 100.000 Droits de Tirage spéciaux
pour l'ensemble des demandes présentées, à
quelque titre que ce soit, en réparation du
dommage subi en conséquence de la mort ou
de lésions corporelles d'un passager. Dans le
cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'in-
dennité peut être fixée sous forme de rente,
le capital de la rente ne peut dépasser 100.000
Droits de Tirage spéciaux.

b) En cas de retard dans le transport de
personnes, la responsabilité du transporteur
est limitée à la somme de 4.150 Droits de
Tirage spéciaux par passager.

c) Dans le transport de bagages, la respon-

**Additional Protocol No. 3
to Amend the Convention for the Unifica-
tion of Certain Rules Relating to Interna-
tional Carriage by Air Signed at Warsaw
on 12 October 1929 as Amended by the
Protocols Done at The Hague on 28 Sep-
tember 1955 and at Guatemala City on 8
March 1971**

The governments undersigned.

Considering that it is desirable 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 Protocols done at The Hague
on 28 September 1955, and at Guatemala City
on 8 March 1971,

Have agreed as follows:

CHAPTER I

Amendments to the Convention

Article I

The Convention which the provisions of
the present Chapter modify is the Warsaw
Convention as amended at The Hague in
1955, and at Guatemala City in 1971.

Article II

Article 22 of the Convention shall be de-
leted and replaced by the following: -

“Article 22

1. a) In the carriage of persons the liability
of the carrier is limited to the sum of 100 000
Special Drawing Rights for the aggregate of
the claims, however founded, in respect of
damage suffered as a result of the death or
personal injury of each passenger. Where, in
accordance with the law of the court seised of
the case, damages may be awarded in the
form of periodic payments, the equivalent
capital value of the said payments shall not
exceed 100 000 Special Drawing Rights.

b) In the case of delay in the carriage of
persons the liability of the carrier for each
passenger is limited to 4 150 Special Drawing
Rights.

c) In the carriage of baggage the liability of

(Översättning)

**Tilläggsprotokoll nr 3
med ändring av konventionen rörande
fastställande av vissa gemensamma be-
stämmelser i fråga om internationell luft-
befordran, undertecknad i Warszawa den
12 oktober 1929, i dess lydelse enligt de i
Haag den 28 september 1955 och Guate-
mala City den 8 mars 1971 avslutade pro-
tokollen.**

Undertecknade regeringar,
som anser det önskvärt att ändra konven-
tionen rörande fastställande av vissa gemen-
samma bestämmelser i fråga om internatio-
nell luftbefordran, undertecknad i Warszawa
den 12 oktober 1929, i dess lydelse enligt de i
Haag den 28 september 1955 och Guatemala
City den 8 mars 1971 avslutade protokollen,
har kommit överens om följande.

KAPITEL I

Ändringar i konventionen

Artikel I

Den konvention, som ändras genom be-
stämmelserna i detta kapitel, är Warszawa-
konventionen sådan den har reviderats i
Haag 1955 och i Guatemala City 1971.

Artikel II

Artikel 22 i konventionen utgår och ersätts
med följande:

”Artikel 22

1. a) För skada vid persontransporter är
fraktförarens ansvar för varje skadad eller
dödad passagerare begränsat till 100 000 sär-
skilda dragningsrätter, oavsett vilken grund
som åberopas till stöd för krav på ersättning.
Kan enligt domstolslandets lag ersättningen
bestämmas att utgå i form av periodiska utbe-
talningar, får det kapitaliserade värdet av så-
dana utbetalningar inte överstiga 100 000 sär-
skilda dragningsrätter.

b) För dröjsmål vid persontransporter är
fraktförarens ansvar begränsat till 4 150 sär-
skilda dragningsrätter för varje passagerare.

c) För förstörelse, förlust, skada eller

sabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1.000 Droits de Tirage spéciaux par passager.

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

b) En cas 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 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, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. a) Les tribunaux des Hautes Parties Contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger.

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

b) In the case of 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 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, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

3. a) The courts of the High Contracting Parties which are not authorized under their law to award the costs of the action, including lawyers' fees, shall, in actions to which this Convention applies, have the power to award, in their discretion, to the claimant the whole or part of the costs of the action, including lawyers' fees which the court considers reasonable.

b) The costs of the action including lawyers' fees shall be awarded in accordance with subparagraph a) only if the claimant gives a written notice to the carrier of the amount claimed including the particulars of the calculation of that amount and the carrier does not make, within a period of six months after his receipt of such notice, a written offer of settlement in an amount at least equal to the compensation awarded within the applicable limit. This period will be extended until the time of commencement of the action if that is later.

dröjsmål vid transport av resgods är fraktförarens ansvar begränsat till 1000 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

2. a) Vid transport av gods är fraktförarens ansvar begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när godset överlämnades till fraktföraren, har lämnat en särskild uppgift om leveransintresse och betalat den tilläggsavgift som kan vara föreskriven. I detta fall gäller det uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar, om han inte visar att detta belopp är större än avsändarens verkliga intresse.

b) Vid förlust, skada eller dröjsmål beträffande del av godset skall endast den sammanlagda vikten av det eller de kollin som berörs räknas med när gränsen för fraktförarens ansvar bestäms. Om förlusten, skadan eller dröjsmålet i fråga om en viss del av godset påverkar värdet av andra kollin, som omfattas av samma flygfraktsedel, skall dock den sammanlagda vikten av dessa kollin räknas med när gränsen för ansvaret bestäms.

3. a) De domstolar i de höga fördragsslutande staterna som enligt sin lag inte har rätt att döma ut rättegångskostnader eller ombudsarvoden skall i rättegångar för vilka denna konvention är tillämplig ha rätt att tillerkänna den som kräver skadestånd ersättning med skäligt belopp för hela rättegångskostnaden eller del därav, liksom också de ombudsarvoden som domstolen finner skäliga.

b) Ersättning för rättegångskostnader och ombudsarvoden enligt a) får dömas ut endast om den som yrkar skadestånd har underrättat fraktföraren skriftligen om det krävda skadeståndets storlek och om hur det har beräknats, och fraktföraren inte inom en frist av sex månader från det att han fick del av underrättelsen som förlikning skriftligen har erbjudit ett belopp som motsvarar minst det skadestånd som domstolen har dömt ut inom den tillämpliga ansvarsgränsen. Fristen förlängs till att omfatta tiden intill dess talan väcks, om detta sker senare.

c) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article et à l'article 42 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'une Haute Partie Contractante 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'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des alinéas 1 et 2 a) de l'article 22, 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 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1.500.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 a) de l'article 22; 62.500 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 b) de l'article 22; 15.000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 c) de l'article 22; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 a) de l'article 22. Un Etat qui applique les dispositions de cet alinéa peut aussi déclarer que la somme mentionnée aux alinéas 2 et 3 de l'article 42 est la somme de 187.500 unités monétaires. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette

c) The costs of the action including lawyers' fees shall not be taken into account in applying the limits under this Article.

4. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Article and Article 42 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 judgment. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a High Contracting 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 judgment, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a High Contracting Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by the High Contracting Party.

Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraphs 1 and 2 a) of Article 22 may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 a) of Article 22; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 b) of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 c) of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 2 a) of Article 22. A State applying the provisions of this paragraph may also declare that the sum referred to in paragraphs 2 and 3 of Article 42 shall be the sum of 187 500 monetary units. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes 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

c) Rättegångskostnader och ombudsarvoden skall inte räknas med vid tillämpningen av de i denna artikel angivna ansvarsgränserna.

4. De belopp som anges i särskilda dragningsrätter i denna artikel och i artikel 42 avser den särskilda dragningsrätten så som den definieras av Internationella valutafonden. Omräkning av beloppen till nationellt mynt skall i fall av rättegång ske efter myntets värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag domen meddelas. Såvitt gäller myntet i en hög fördragsslutande stat som är medlem av Internationella valutafonden skall myntets värde uttryckt i särskilda dragningsrätter bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner den dag domen meddelas. Såvitt gäller myntet i en hög fördragsslutande stat som inte är medlem av Internationella valutafonden skall värdet uttryckt i särskilda dragningsrätter beräknas på sätt som bestäms av den höga fördragsslutande staten själv.

De stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vars lag inte tillåter att bestämmelserna i artikel 22 första stycket och 22 andra stycket a) tillämpas får, vid ratifikationen eller tillträdet eller när som helst därefter, förklara att i rättegång inom deras område fraktförarens ansvar skall vara begränsat till 1 500 000 monetära enheter för varje passagerare i fall som avses i artikel 22 första stycket a), till 62 500 monetära enheter för varje passagerare i fall som avses i artikel 22 första stycket b), till 15 000 monetära enheter för varje passagerare i fall som avses i artikel 22 första stycket c) och till 250 monetära enheter för varje kilogram i fall som avses i artikel 22 andra stycket a). De stater som tillämpar bestämmelserna i detta stycke får också förklara att det belopp som avses i artikel 42, andra och tredje styckena, skall motsvaras av 187 500 monetära enheter. Den monetära enheten motsvarar sextiofem och ett halvt milligram guld med en finhet av niohundra tusendelar. Beloppen får räknas om till nationellt mynt i avrundade tal. Omräkning till nationellt mynt skall ske i enlighet med vederbörande lands lag.”

somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause. »

Article III

A l'article 42 de la Convention, les alinéas 2 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes :

«2) Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à 12.500 Droits de Tirage spéciaux.

3) Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a) en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de 12.500 Droits de Tirage spéciaux au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1 du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes. »

CHAPITRE II

Champ d'application de la convention amendée

Article IV

Le Convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 ainsi que par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

Article V

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 et le présent Protocole seront considérés et interprétés

the law of the State concerned.”

Article III

In Article 42 of the Convention— paragraphs 2 and 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“2. At each of the Conferences mentioned in paragraph 1 of this Article the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall not be increased by an amount exceeding 12 500 Special Drawing Rights.

3. Subject to paragraph 2 of this Article, unless before the thirty-first December of the fifth and tenth year after the date of entry into force of the Protocol referred to in paragraph 1 of this Article the aforesaid Conferences decide otherwise by a two-thirds majority vote of the Parties present and voting, the limit of liability in Article 22, paragraph 1 a) in force at the respective dates of these Conferences shall on those dates be increased by 12 500 Special Drawing Rights.”

CHAPTER II

Scope of Application of the Convention as Amended

Article IV

The Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955, and at Guatemala city in 1971 and by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two Parties to this Protocol or within the territory of a single Party to this Protocol with an agreed stopping place in the territory of another State.

CHAPTER III

Final Clauses

Article V

As between the Parties to this Protocol, the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and at Guatemala City in 1971, and this Protocol shall be read and interpret-

Artikel III

I artikel 42 i konventionen utgår andra och tredje styckena och ersätts med följande:

”2. Vid var och en av de konferenser som avses i första stycket får den ansvarsgräns som vid tiden för konferensen gäller enligt artikel 22 första stycket a) inte höjas med mer än 12 500 särskilda dragningsrätter.

3. Om inte annat följer av vad som sägs i andra stycket och såvida inte de ovannämnda konferenserna med två tredjedels majoritet av de närvarande och röstande beslutar annat före den 31 december det femte och det tionde året efter det att det protokoll som avses i första stycket har trätt i kraft, skall det ansvarsbelopp som gäller enligt artikel 22 första stycket a) vid tidpunkten för dessa konferenser ökas med 12 500 särskilda dragningsrätter.”

KAPITEL II

Den ändrade konventionens tillämpningsområde

Artikel IV

Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971 och genom detta protokoll, är tillämplig på sådana internationella transporter som avses i artikel 1 i konventionen, om avgångsorten och bestämelseorten är belägna antingen på områden som tillhör två stater som är bundna av detta protokoll eller på område som tillhör en enda sådan stat, om mellanlandning avses äga rum på en annan stats område.

KAPITEL III

Slutbestämmelser

Artikel V

Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall Warszawakonventionen, sådan den har reviderats i Haag år 1955, i Guatemala City år 1971 och genom detta protokoll,

comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*.

Article VI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article VIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article VII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article VIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article IX

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à

ed together as one single instrument and shall be known as the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975*.

Article VI

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article VIII, it shall remain open for signature by any State.

Article VII

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975*.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Polish People's Republic.

Article VIII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the Polish People's Republic.

Article IX

1. This Protocol, after it has come into force, shall be open for accession by any non-signatory State.

2. Accession to this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to

anses och tolkas som ett enda instrument kallat *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971 och genom tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975.*

Artikel VI

Intill den dag då detta protokoll träder i kraft enligt bestämmelserna i artikel VIII skall det stå öppet för undertecknande av varje stat.

Artikel VII

1. Detta protokoll skall ratificeras av de stater som har undertecknat det.

2. Ratifikation av detta protokoll av varje stat som inte är bunden av *Warszawakonventionen* eller *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955* eller *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971* innebär anslutning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971 och genom tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975.*

3. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Folkrepubliken Polens regering.

Artikel VIII

1. När trettio av de stater som har undertecknat detta protokoll har deponerat sina ratifikationsinstrument skall protokollet träda i kraft mellan dessa stater den nittionde dagen efter det att det trettionde ratifikationsinstrumentet deponerades. För stat som ratificerar protokollet senare, träder det i kraft den nittionde dagen efter det att dess ratifikationsinstrument deponerades.

2. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det registreras hos Förenta Nationerna av Folkrepubliken Polens regering.

Artikel IX

1. Efter det att detta protokoll har trätt i kraft skall det stå öppet för anslutning för alla stater som inte har undertecknat det.

2. Anslutning till detta protokoll av stater som inte är bundna av *Warszawakonventionen* eller *Warszawakonventionen sådan*

la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal 1975*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article X

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention, ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole, ou du Protocole de Guatemala en vertu de l'article XXII dudit Protocole, ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*.

Article XI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises :

a) Tout Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que l'alinéa 3 a) l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux.

b) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975* ne

the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, or by any State not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and at Guatemala City, 1971, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975*.

3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the Polish People's Republic and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article X

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the Polish People's Republic.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the Polish People's Republic of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Warsaw Convention in accordance with Article 39 thereof or of The Hague Protocol in accordance with Article XXIV thereof or of the Guatemala City Protocol in accordance with Article XXII thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975*.

Article XI

1. Only the following reservations may be made to this Protocol:—

a) any State whose courts are not authorized under its law to award the costs of the action including lawyers' fees may at any time by a notification addressed to the Government of the Polish People's Republic declare that Article 22, paragraph 3 a) shall not apply to its courts;

b) any State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the Polish People's Republic that the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975*, shall

den har reviderats i Haag 1955 eller Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och i Guatemala City 1971 innebär anslutning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971 och genom tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975.*

3. Anslutning sker genom att anslutningsinstrumentet deponeras hos Folkrepubliken Polens regering och får verkan den nittionde dagen efter depositionen.

Artikel X

1. Varje stat som är bunden av detta protokoll får säga upp det genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering.

2. Uppsägningen träder i kraft sex månader efter den dag då Folkrepubliken Polens regering tog emot underrättelsen om uppsägning.

3. Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall en uppsägning från någon av dem av Warszawakonventionen enligt dess artikel 39 eller av Haag-protokollet enligt dess artikel XXIV eller av Guatemala City-protokollet enligt dess artikel XXII inte anses innebära uppsägning av *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971 och genom tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975.*

Artikel XI

1. Mot detta protokoll får endast följande reservationer göras;

a) varje stat vars domstolar enligt sin lag inte har rätt att döma ut rättegångskostnader eller ombudsarvoden får när som helst genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering förklara att artikel 22 tredje stycket a) inte skall gälla för dess domstolar,

b) varje stat får när som helst genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering förklara att *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971 och genom tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975* inte skall gälla i fråga om

s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

c) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole n° 4 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975*, dans la mesure où elles s'appliquent au transport des marchandises, du courrier et des colis postaux. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XIII

Entre les Parties au Présent Protocole qui sont également Parties à la 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 (ci-après dénommée « Convention de Guadalajara »), toute référence à la « Convention de Varsovie » contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Proto-*

not apply to the carriage of persons, baggage and cargo for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities; and

c) any State may declare at the time of ratification of or accession to the Montreal Protocol No. 4 of 1975, or at any time thereafter, that it is not bound by the provisions of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971, and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975*, in so far as they relate to the carriage of cargo, mail and postal packages. Such declaration shall have effect ninety days after the date of receipt by the Government of the Polish People's Republic of the declaration.

2. Any State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw such reservation by notification to the Government of the Polish People's Republic.

Article XII

The Government of the Polish People's Republic shall promptly inform all States Parties to the Warsaw Convention or to that Convention as amended, all signatory or acceding States to the present Protocol, as well as the International Civil Aviation Organization, of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of coming into force of this Protocol, and other relevant information.

Article XIII

As between the Parties to this Protocol which are also Parties to 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 referred to as the "Guadalajara Convention") any reference to the "Warsaw Convention" contained in the Guadalajara Convention shall include reference to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, at Guatemala City, 1971,*

transport av personer, resgods eller gods som utförs för dess militära myndigheter ombord på luftfartyg som är registrerade i den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning,

c) varje stat får vid sin ratifikation av eller anslutning till Montrealprotokoll nr 4 från 1975 eller när som helst därefter förklara, att den, såvitt gäller transport av gods, post eller postpaket, inte är bunden av bestämmelserna i *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971 och genom tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975*. En sådan förklaring träder i kraft den nittionde dagen efter den dagen då den togs emot av Folkrepubliken Polens regering.

2. De stater som har gjort reservation enligt föregående stycke får när som helst ta tillbaka reservationen genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XII

Folkrepubliken Polens regering skall omedelbart underrätta alla stater som har tillträtt *Warszawakonventionen* eller *Warszawakonventionen* i någon av dess ändrade lydelse, alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll samt Internationella civila luftfartsorganisationen om dagen för varje undertecknande, dagen för deposition av varje ratifikations- eller anslutningsinstrument, dagen för detta protokolls ikraftträdande samt andra omständigheter av betydelse.

Artikel XIII

Mellan stater som är bundna av såväl detta protokoll som av konventionen med tillägg till *Warszawakonventionen* rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (härefter kallad "*Guadalajarakonventionen*") skall alla hänvisningar i *Guadalajarakonventionen* till "*Warszawakonventionen*" anses innefatta hänvisning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955, i Guatemala City 1971*

cole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XIV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

and by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, in cases where the carriage under the agreement referred to in Article 1, paragraph b) of the Guadalajara Convention is governed by this Protocol.

Article XIV

This Protocol shall remain open for signature until 1 January 1976 at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization and thereafter until it comes into force in accordance with Article VIII at the Ministry for Foreign Affairs of the Polish People's Republic. The International Civil Aviation Organization shall promptly inform the Government of the Polish People's Republic of any signature and the date thereof during the time that the Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Montreal on the twenty-fifth day of September of the year One Thousand Nine Hundred and Seventy-five in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail.

och genom tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975, om en transport enligt ett sådant avtal som avses i artikel I första stycket b) i Gualajarakonventionen regleras av detta protokoll.

Artikel XIV

Detta protokoll skall stå öppet för undertecknande i Internationella civila luftfartsorganisationens högkvarter till den 1 januari 1976 och därefter, till dess det träder i kraft enligt artikel VIII, hos Folkrepubliken Polens utrikesdepartement. Internationella civila luftfartsorganisationen skall omedelbart underrätta Folkrepubliken Polens regering om dagen för varje undertecknande under den tid protokollet står öppet för undertecknande i Internationella civila luftfartsorganisationens högkvarter.

Till bekräftelse av detta har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Montreal den tjugofemte dagen i september månad året nittonhundrasjuttiofem i fyra autentiska texter upprättade på engelska, franska, ryska och spanska språken. Vid skiljaktighet mellan texterna skall texten på franska, det språk på vilket Warszawakonventionen den 12 oktober 1929 är avfattad, äga vitsord.

Bilaga 5

**Protocole de Montreal N° 4
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**

Les Gouvernements soussignés

Considerant qu'il est souhaitable d'amender 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,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants :

«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 de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux. »

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

**Montreal protocol No. 4
to Amend the Convention for the Unifica-
tion of Certain Rules Relating to Interna-
tional Carriage by Air Signed at Warsaw
on 12 October 1929 as Amended by the
Protocol Done at The Hague on 28 Sep-
tember 1955**

The Governments undersigned

Considering that it is desirable 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,

Have agreed as follows:

CHAPTER I

Amendments to the Convention

Article I

The Convention which the provisions of the present Chapter modify is the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955.

Article II

In Article 2 of the Convention—
paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

“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.”

Article III

In Chapter II of the Convention—
Section III (Articles 5 to 16) shall be deleted and replaced by the following:—

(Översättning)

**Montrealprotokoll nr 4
med ändring av konventionen rörande
fastställande av vissa gemensamma be-
stämmelser i fråga om internationell luft-
befordran, undertecknad i Warszawa den
12 oktober 1929 i dess lydelse enligt det i
Haag den 28 september 1955 avslutade
protokollet.**

Undertecknade regeringar,
som anser det önskvärt att ändra konven-
tionen rörande fastställande av vissa gemen-
samma bestämmelser i fråga om internatio-
nell luftbefordran undertecknad i Warszawa
den 12 oktober 1929 i dess lydelse enligt det i
Haag den 28 september 1955 avslutade proto-
kollet,
har kommit överens om följande.

KAPITEL I

Ändringar i konventionen

Artikel I

Den konvention, som ändras genom be-
stämmelserna i detta kapitel, är Warszawa-
konventionen sådan den har reviderats i
Haag 1955.

Artikel II

I artikel 2 i konventionen utgår andra
stycket och ersätts med följande:

”2. Vid transport av post är fraktföraren
endast ansvarig gentemot vederbörande post-
förvaltning i enlighet med de bestämmelser
som är tillämpliga på förhållandet mellan
fraktförarna och postförvaltningarna.

3. Bestämmelserna i denna konvention är
inte tillämpliga vid transport av post utöver
vad som följer av andra stycket.”

Artikel III

I kapitel II i konventionen utgår avdelning
III (artiklarna 5–16) och ersätts med föl-
jande:

«Section III.—Documentation relative aux marchandises

Article 5

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, avec le consentement de l'expéditeur, 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 la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

Article 6

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.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis :

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

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts,

“Section III.—Documentation relating to cargo

Article 5

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

2. Any other means which would preserve a record of the carriage to be performed may, with the consent of the consignor, 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 receipt for the cargo permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

3. The impossibility of using, at points of transit and destination, the other means which would preserve the record of the carriage referred to in paragraph 2 of this Article does not entitle the carrier to refuse to accept the cargo for carriage.

Article 6

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 and handed by him to the consignor after the cargo has been accepted.

3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.

4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, he shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 7

When there is more than one package:

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

b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate receipts when the

''Avdelning III. Uppgifter om gods

Artikel 5

1. Vid transport av gods skall flygfraktsedel lämnas.

2. Med avsändarens medgivande får flygfraktsedeln ersättas med någon annan metod för registrering av uppgifterna om transporten. Om någon sådan registrering används, skall fraktföraren på avsändarens begäran lämna denne ett godskvitto som gör det möjligt att identifiera godset och ta del av de uppgifter som finns registrerade.

3. Fraktföraren får inte vägra att ta emot gods för transport av det skälet att sådan registrering som avses i andra stycket inte kan användas på omlastnings- eller bestämmelseorterna.

Artikel 6

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

2. Det första exemplaret skall föras med beteckningen ''för fraktföraren'' och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall föras med beteckningen ''för mottagaren'' och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Det tredje exemplaret skall undertecknas av fraktföraren som skall överlämna det till avsändaren efter det att godset har tagits emot.

3. Fraktförarens och avsändarens underskrifter får vara tryckta eller stämplade.

4. Upprättar fraktföraren flygfraktsedeln på avsändarens begäran skall han, om annat inte visas, anses ha gjort detta för avsändarens räkning.

Artikel 7

Omfattar godset mer än ett kולי,

a) får fraktföraren kräva att avsändaren upprättar särskilda flygfraktsedlar;

b) får avsändaren kräva att fraktföraren lämnar särskilda godskvitton när sådan re-

lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent :

- 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'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

Article 9

L'inobservation des dispositions des articles 5 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.

Article 10

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 celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

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, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions de alinéas 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, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

other means referred to in paragraph 2 of Article 5 are used.

Article 8

The air waybill and the receipt for the cargo shall contain:

- 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 High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- c) an indication of the weight of the consignment.

Article 9

Non-compliance with the provisions of Articles 5 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 10

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by him or on his behalf in the air waybill or furnished by him or on his behalf to the carrier for insertion in the receipt for the cargo or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 5.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, 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 his 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 him, 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 his behalf in the receipt for the cargo or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 5.

gistrering som avses i artikel 5 andra stycket används.

Artikel 8

Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla:

- a) uppgift om avgångsort och bestämmelseort;
- b) där avgångsorten och bestämmelseorten är belägna inom en och samma höga fördragslutande stats område och en eller flera mellanlandningar avses äga rum på någon annan stats område, uppgift om minst en av dessa mellanlandningsplatser;
- c) uppgift om försändelsens vikt.

Artikel 9

Underlåtenhet att iaktta bestämmelserna i artiklarna 5–8 inverkar inte på fraktavtalets existens eller giltighet, vilket ändå skall vara underkastat bestämmelserna i konventionen, inbegripet bestämmelserna om begränsning av ansvaret.

Artikel 10

1. Avsändaren är ansvarig för riktigheten av de uppgifter rörande godset som han tar in i flygfraktsedeln eller som för hans räkning tas in där samt för de uppgifter som han lämnar eller som för hans räkning lämnas till fraktföraren för att anges i godskvittot eller för att tas med bland de uppgifter som skall registreras på det sätt som avses i artikel 5 andra stycket.

2. Avsändaren svarar för all skada som uppkommer för fraktföraren eller någon annan gentemot vilken fraktföraren är ansvarig på grund av att uppgifter som har lämnats av avsändaren eller för hans räkning inte har föreskrivet innehåll eller är oriktiga eller ofullständiga.

3. Om inte annat följer av första eller andra stycket, svarar fraktföraren för all skada som uppkommer för avsändaren eller någon annan gentemot vilken avsändaren är ansvarig på grund av att uppgifter, som fraktföraren eller någon annan för hans räkning har tagit in i godskvittot eller bland de uppgifter som har registrerats på det sätt som avses i artikel 5 andra stycket, inte har föreskrivet innehåll eller är oriktiga eller ofullständiga.

Article 11

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve 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 la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer 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'aérodrome 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.

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

3. Si le transporteur se conforme aux ordres 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.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne

Article 11

1. The air waybill or the receipt for the cargo 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 receipt for the cargo relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill to have been, checked by him in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12

1. Subject to his liability to carry out all his 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. He must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and he must repay any expenses occasioned by the exercise of this right.

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

3. If the carrier obeys the orders of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the receipt for the cargo delivered to the latter, he will be liable, without prejudice to his 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 receipt for the cargo.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to ac-

Artikel 11

1. Flygfraktsedeln skall gälla som bevis om transportavtalet, om mottagandet av godset för transport och om villkoren för transporten om inte något annat visas.

2. Uppgifterna i flygfraktsedeln eller godskvittot om godsets vikt, mått och förpackning samt antalet kollin gäller som bevis, om inte något annat visas; de som avser godsets kvantitet, volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren endast om han i avsändarens närvaro har undersökt uppgifterna och antecknat detta i flygfraktsedeln eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Artikel 12

Uppfyller avsändaren sina förpliktelser enligt transportavtalet äger han rätt att förfoga över godset genom att återta det på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller genom att stoppa det vid landning under resan eller genom att låta det utlämnas till någon annan än den ursprungligen angivne mottagaren på bestämmelseorten eller under resan eller genom att begära att det sänds tillbaka till avgångs- flygplatsen. Avsändaren får inte utöva denna rätt på sådant sätt att skada uppkommer för fraktföraren eller andra avsändare och han är skyldig att ersätta de kostnader som uppkommer av att han utövar sin rätt.

2. Kan avsändarens order inte verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom om detta.

3. Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till den sistnämnde avlämnade exemplaret av flygfraktsedeln eller godskvittot företes, är fraktföraren ansvarig för skada som därigenom åsamkas rätte innehavaren av flygfraktsedeln eller godskvittot; fraktföraren har dock alltid rätt till återkrav mot avsändaren.

4. Avsändarens rätt upphör när mottagarens rätt enligt artikel 13 inträder. Vägrar mottagaren att ta emot godset eller kan han inte anträffas, återfår avsändaren rätten att

peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

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.

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

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jour 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.

Article 14

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 propre nom, 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.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

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

Article 16

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, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de

cept the cargo, or if he cannot be communicated with, the consignor resumes his right of disposition.

Article 13

1. Except when the consignor has exercised his 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 him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

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

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

Article 14

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

Article 15

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

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

Article 16

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, octroi or police 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

förfoga över godset.

Artikel 13

1. Såvida inte avsändaren har utövat sin rätt enligt artikel 12, har mottagaren, när godset har kommit fram till bestämmelseorten, rätt att fordra att fraktföraren lämnar ut godset till honom mot att han betalar de avgifter fraktföraren har rätt till och i övrigt iakttar villkoren för transporten.

2. Om inte något annat avtalas, skall fraktföraren underrätta mottagaren, så snart godset anlänt.

3. Vidgår fraktföraren att godset har förkommit eller har godset inte anlänt sedan sju dagar har gått från det att godset borde ha anlänt, äger mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter som härrör från transportavtalet.

Artikel 14

Avsändaren och mottagaren kan, oavsett om de handlar för egen räkning eller för annan, var för sig göra sina rättigheter enligt artiklarna 12 och 13 gällande, förutsatt att de fullgör de förpliktelser som följer av transportavtalet.

Artikel 15

1. Artiklarna 12, 13 och 14 inverkar inte på förhållandet mellan avsändaren och mottagaren eller förhållandet mellan utomstående parter vilkas rätt härrör från avsändaren eller mottagaren.

2. Avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12, 13 och 14 gäller endast om de är införda i flygfraktsedeln eller godskvittot.

Artikel 16

1. Avsändaren är pliktig att lämna de upplysningar och handlingar som krävs för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset kan utlämnas till mottagaren. Avsändaren är ansvarig för skada som åsamkas fraktföraren, på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas, är ofullständiga eller oriktiga, såvida inte

l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

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

Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

«*Article 18*

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. 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.

3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial 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 contraire, résulter d'un

damage is due to the fault of the carrier, his servants or agents.

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

Article IV

Article 18 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

"*Article 18*

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, any registered baggage, if the occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. 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 occurrence which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

3. However, the carrier is not liable if he proves that the destruction, loss of, or damage to, the cargo resulted solely from one or more of the following:

- a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or his servants or agents;
- c) an act of war or an armed conflict;
- d) an act of public authority carried out in connexion with the entry, exit or transit of the cargo.

4. The carriage by air within the meaning of the preceding paragraphs of this Article comprises the period during which the baggage or cargo is in the charge of the carrier, whether in an airport or on board an aircraft, or, in the case of a landing outside an airport, in any place whatsoever.

5. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river 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

skadan beror på fel eller försummelse hos fraktföraren eller hans anställda eller uppdragstagare.

2. Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna eller handlingarna är riktiga eller fullständiga.”

Artikel IV

Artikel 18 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 18

1. Fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer på grund av att inskrivet resgods förstörs, förloras, minskas eller skadas till följd av händelse som inträffar under lufttransport.

2. Fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer på grund av att gods förstörs, förloras, minskas eller skadas till följd av händelse som inträffar under lufttransport.

3. Fraktföraren är fri från ansvar om han visar att förstörelsen, förlusten, minskningen eller skadan uteslutande orsakades av

a) godsets inneboende brister, beskaffenhet, eller felaktigheter;

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

c) krigshandling eller väpnad konflikt;

d) myndighetsutövning i samband med att godset införs, utförs eller lastas om.

4. Lufttransporter enligt de föregående styckena omfattar den tid under vilken resgodset eller godset är i fraktförarens vård, på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst resgodset eller godset finns.

5. Lufttransporter omfattar inte sådana transporter till lands eller till sjöss eller på inre vattenvägar som utförs utanför flygplatser. Om en sådan transport utförs för lastning, utlämning eller omlastning för fullgörande av transportavtalet, skall skada på resgodset eller godset dock anses bero på händelse som har inträffat under lufttransporten,

événement survenu pendant le transport aérien. »

Article V

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 20

Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre. »

Article VI

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«Article 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué. »

Article VII

A l'article 22 de la Convention –

a) A l'alinéa 2 a) les mots « et de marchandises » sont supprimés.

b) Après l'alinéa 2), l'alinéa suivant est inséré :

«b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur 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 transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplé-

result of an event which took place during the carriage by air.”

Article V

Article 20 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:–

“Article 20

In the carriage of passengers and baggage, and in the case of damage occasioned by delay in the carriage of cargo, the carrier shall not be liable if he proves that he and his servants and agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures.”

Article VI

Article 21 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:–

“Article 21

1. In the carriage of passengers and baggage, if the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the person suffering the damage the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability.

2. In the carriage of cargo, if the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he derives his rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from his liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage.”

Article VII

In Article 22 of the Convention–

a) in paragraph 2 a) the words “and of cargo” shall be deleted.

b) after paragraph 2 a) the following paragraph shall be inserted:–

“b) In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary

om inte annat visas.

Artikel V

Artikel 20 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 20

Vid transport av passagerare och resgods samt för skada som har uppkommit genom dröjsmål vid transport av gods är fraktföraren fri från ansvar, om han visar att han, hans anställda och hans uppdragstagare har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan eller att det har varit omöjligt för dem att vidta sådana åtgärder.”

Artikel VI

Artikel 21 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 21

1. Gäller transporten passagerare eller resgods och visar fraktföraren att den skadelidande själv genom fel eller försummelse har orsakat skadan eller medverkat till den, får domstolen, i enlighet med sin egen lag, befria fraktföraren helt eller delvis från ansvar.

2. Om, vid transport av gods, fraktföraren visar att den som begär skadestånd eller den som den skadeståndskrävande härleder sin rätt ifrån genom fel eller försummelse har orsakat skadan eller medverkat till den, skall fraktföraren i motsvarande mån befrias från ansvar.”

Artikel VII

I artikel 22 i konventionen

- a) utgår orden ”och gods” i andra stycket
- a),
- b) införs efter andra stycket a) följande:

”b) vid transport av gods är fraktförarens ansvar begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilogram, om inte avsändaren, när godset överlämnades till fraktföraren, har lämnat en särskild uppgift om leveransintresse och betalat den tilläggsavgift som kan vara föreskriven. I detta fall gäller det upp-

mentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison. »

c) L'alinéa 2 b) devient l'alinéa 2 c).

d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré :

«6) Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article 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'une Haute Partie Contractante 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'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 b) de l'article 22, 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 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause. »

Article VIII

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les disposition suivantes :

sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination."

c) paragraph 2b) shall be designated as paragraph 2c).

d) after paragraph 5 the following paragraph shall be inserted:—

"6. The sums mentioned in terms of the Special Drawing Right in this Article 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 High Contracting 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 judgment, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a High Contracting Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that High Contracting Party.

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 2b) of Article 22 may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier in judicial proceedings in their territories is fixed at a sum of two hundred and fifty monetary units per kilogramme. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. This sum may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of this sum into the national currency shall be made according to the law of the State concerned."

Article VIII

Article 24 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

givna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar, om han inte visar att detta belopp är större än avsändarens verkliga intresse",

c) skall andra stycket b) betecknas andra stycket c),

d) införs efter femte stycket följande:

"6. De belopp som anges i särskilda dragningsrätter i denna artikel avser den särskilda dragningsrätten så som den definieras av Internationella valutafonden. Omräkning av beloppen till nationellt mynt skall i fall av rättegång ske efter myntets värde uttryckt i särskilda dragningsrätter den dag domen meddelas. Såvitt gäller myntet i en hög fördragsslutande stat som är medlem av Internationella valutafonden skall myntets värde uttryckt i särskilda dragningsrätter bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner den dag domen meddelas. Såvitt gäller myntet i en hög fördragsslutande stat som inte är medlem av Internationella valutafonden skall värdet uttryckt i särskilda dragningsrätter beräknas på sätt som bestäms av den höga fördragsslutande staten själv.

De stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vars lag inte tillåter att bestämmelserna i artikel 22 andra stycket b) tillämpas får, vid ratifikationen eller tillträdet eller när som helst därefter, förklara att i rättegång inom deras område fraktförarens ansvar skall vara begränsat till två hundra femtio monetära enheter per kilogram. Den monetära enheten motsvarar sextiofem och ett halvt milligram guld med en finhet av niohundra tusendelar. Beloppet får räknas om till nationellt mynt i avrundat tal. Omräkning till nationellt mynt skall ske i enlighet med vederbörande lands lag."

Artikel VIII

Artikel 24 i konventionen utgår och ersätts med följande:

« Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quel que titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

2. Dans le transport de marchandises, toute action en réparation introduite, à quel que titre que ce soit, 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. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité. »

Article IX

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés 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, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. »

Article X

L'alinéa 3 de l'article 25 A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

«3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 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 fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement. »

“ Article 24

1. In the carriage of passengers and baggage, any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits 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.

2. In the carriage of 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 limits of liability 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. Such limits of liability constitute maximum limits and may not be exceeded whatever the circumstances which gave rise to the liability.”

Article IX

Article 25 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“ Article 25

In the carriage of passengers and baggage, the limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his 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 he was acting within the scope of his employment.”

Article X

In Article 25 A of the Convention— paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following:—

“3. In the carriage of passengers and baggage, 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.”

”Artikel 24

1. Vid transport av passagerare och resgods får talan om skadestånd, oavsett grunden för talan, föras endast på de villkor och med de begränsningar som föreskrivs i denna konvention. Vad nu har sagts skall dock inte inverka på frågan om vilka som har rätt att väcka talan eller deras respektive rättigheter.

2. Vid transport av gods får talan om skadestånd föras endast på de villkor och med de begränsningar som föreskrivs i denna konvention, vare sig talan grundas på konventionen, ett avtalsförhållande, ett skadeståndsgrundande handlande utanför avtalsförhållande eller något annat förhållande. Vad nu har sagts inverkar inte på frågan om vilka som har rätt att väcka talan eller deras respektive rättigheter. Gränserna för ansvar utgör maximigränser och får inte överskridas, oavsett vilka omständigheter som gav upphov till ansvaret.”

Artikel IX

Artikel 25 i konventionen utgår och ersätts med följande:

”Artikel 25

Vid transport av passagerare och resgods gäller inte de gränser för ansvar som föreskrivs i artikel 22, om det visas att skadan härrör från en handling eller underlåtenhet som fraktföraren, hans anställda eller uppdragstagare har begått med uppsåt att åstadkomma skada eller grov vårdslöshet med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma; såvitt gäller en handling eller underlåtenhet av någon av fraktförarens anställda eller uppdragstagare, dock endast om det visas att denne handlade inom ramen för sin anställning eller sitt uppdrag.”

Artikel X

I artikel 25 A i konventionen skall tredje stycket utgå och ersättas med följande:

”3. Vid transport av passagerare och resgods gäller inte bestämmelserna i första och andra styckena i denna artikel, om det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet som har begåtts av den anställda eller uppdragstagaren med uppsåt att åstadkomma skada eller av grov vårdslöshet med insikt om att skada sannolikt skulle uppkomma.”

Article XI

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré :

« *Article 30 A*

Le présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne. »

Article XII

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« *Article 33*

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention. »

Article XIII

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« *Article 34*

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus 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 aérienne. »

CHAPITRE II

Champ d'applications de la Convention amendée

Article XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le present Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Article XI

After Article 30 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

“*Article 30 A*

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

Article XII

Article 33 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“*Article 33*

Except as provided in paragraph 3 of Article 5, nothing in this Convention shall prevent the carrier either from refusing to enter into any contract of carriage or from making regulations which do not conflict with the provisions of this Convention.”

Article XIII

Article 34 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

“*Article 34*

The provisions of Articles 3 to 8 inclusive relating to documents of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.”

CHAPTER II

Scope of Application of the Convention as Amended

Article XIV

The Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two Parties to this Protocol or within the territory of a single Party to this Protocol with an agreed stopping place in the territory of another State.

Artikel XI

Efter artikel 30 i konventionen införs följande artikel:

"Artikel 30 A

Ingenting i denna konvention skall inverka på frågan huruvida en person som är skadeståndsskyldig enligt bestämmelserna i konventionen har rätt att av annan kräva åter vad han utgivit."

Artikel XII

Artikel 33 i konventionen utgår och ersätts med följande:

"Artikel 33

Med undantag av föreskriften i artikel 5 tredje stycket hindrar ingenting i denna konvention fraktföraren från att vägra sluta transportavtal eller från att i avtalet införa sådana bestämmelser som inte strider mot konventionens föreskrifter."

Artikel XIII

Artikel 34 i konventionen utgår och ersätts med följande:

"Artikel 34

Bestämmelserna i artiklarna 3–8 rörande transporthandlingar är inte tillämpliga på transporter som utförs under osedvanliga förhållanden utanför flygfraktförarens normala verksamhet."

KAPITEL II

Den ändrade konventionens tillämpningsområde

Artikel XIV

Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 och genom detta protokoll är tillämplig på sådana internationella transporter som avses i artikel 1 i konventionen, om avgångsorten och bestämmelseorten är belägna antingen på områden som tillhör två stater som är bundna av detta protokoll eller på områden som tillhör en enda sådan stat, om mellanlandning avses äga rum på en annan stats område.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

Article XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

Article XVI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XVIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XIX

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un

CHAPTER III

Final clauses

Article XV

As between the Parties to this Protocol, the Warsaw Convention as amended at The Hague in 1955 and this Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

Article XVI

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XVIII, it shall remain open for signature by any State.

Article XVII

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Polish People's Republic.

Article XVIII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the Polish People's Republic.

Article XIX

1. This Protocol, after it has come into force, shall be open for accession by any non-signatory State.

2. Accession to this Protocol by any State

KAPITEL III

Slutbestämmelser

Artikel XV

Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag år 1955 och genom detta protokoll anses och tolkas som ett enda instrument kallat *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*.

Artikel XVI

Intill den dag då detta protokoll träder i kraft enligt bestämmelserna i artikel XVIII skall det stå öppet för undertecknande av varje stat.

Artikel XVII

1. Detta protokoll skall ratificeras av de stater som har undertecknat det.

2. Ratifikation av detta protokoll av varje stat som inte är bunden av Warszawakonventionen eller Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 innebär anslutning till Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975.

3. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XVIII

1. När trettio av de stater som har undertecknat detta protokoll har deponerat sina ratifikationsinstrument skall protokollet träda i kraft mellan dessa stater den nittionde dagen efter det att det trettionde ratifikationsinstrumentet deponerades. För stat som ratificerar protokollet senare, träder det i kraft den nittionde dagen efter det att dess ratifikationsinstrument deponerades.

2. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det registreras hos Förenta Nationerna av Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XIX

1. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det stå öppet för anslutning för alla stater som inte har undertecknat det.

2. Anslutning till detta protokoll av stater

Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprété comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*.

Article XXI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises :

a) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

b) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*, dans la

which is not a Party to the Warsaw Convention or by any State which is not a Party to the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, shall have the effect of accession to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

3. Accession shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the Polish People's Republic and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XX

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the Polish People's Republic.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the Polish People's Republic of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Warsaw Convention in accordance with Article 39 thereof or of The Hague Protocol in accordance with Article XXIV thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*.

Article XXI

1. Only the following reservations may be made to this Protocol:—

a) a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the Polish People's Republic that the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*, shall not apply to the carriage of persons, baggage and cargo for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities; and

b) any State may declare at the time of ratification of or accession to the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, or at any time thereafter, that it is not bound by the provisions of the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*, in so far as they

som inte är bundna av Warszawakonventionen eller sådan den har reviderats i Haag 1955 innebär anslutning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*.

3. Anslutning sker genom att anslutningsinstrumentet deponeras hos Folkrepubliken Polens regering och får verkan den nittonde dagen efter depositionen.

Artikel XX

1. Varje stat som är bunden av detta protokoll får säga upp det genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering.

2. Uppsägningen träder i kraft sex månader efter den dag då Folkrepubliken Polens regering tog emot underrättelsen om uppsägning.

Mellan stater som är bundna av detta protokoll skall en uppsägning från någon av dem av Warszawakonventionen enligt artikel 39 i konventionen eller av Haagprotokollet enligt dess artikel XXIV inte anses innebära uppsägning av *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*.

Artikel XXI

1. Mot detta protokoll får endast följande reservationer göras:

a) varje stat får när som helst genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering förklara att *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975* inte skall gälla i fråga om transport av personer, resgods eller gods som utföres för dess militära myndigheter ombord på luftfartyg som är registrerade i den staten och vars hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning,

b) varje stat får vid sin ratifikation av eller anslutning till tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975 eller när som helst därefter förklara, att den, såvitt gäller transport av passagerare och resgods, inte är bunden av bestämmelserna i *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom proto-*

mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXIII

Entres les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la 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 (ci-après dénommée «Convention de Guadalajara»), toute référence à la «Convention de Varsovie» contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole n° 4 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV

Si deux ou plusieurs Etats sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant

relate to the carriage of passengers and baggage. Such declaration shall have effect ninety days after the date of receipt of the declaration by the Government of the Polish People's Republic.

2. Any State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw such reservation by notification to the Government of the Polish People's Republic.

Article XXII

The Government of the Polish People's Republic shall promptly inform all States Parties to the Warsaw Convention or to that Convention as amended, all signatory or acceding States to the present Protocol, as well as the International Civil Aviation Organization, of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of coming into force of this Protocol, and other relevant information.

Article XXIII

As between the Parties to this Protocol which are also Parties to 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 referred to as the "Guadalajara Convention") any reference to the "Warsaw Convention" contained in the Guadalajara Convention shall include reference to the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975*, in cases where the carriage under the agreement referred to in Article 1, paragraph b) of the Guadalajara Convention is governed by this Protocol.

Article XXIV

If two or more States are Parties both to this Protocol and to the Guatemala City Protocol, 1971, or to the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, the following rules shall apply between them:

a) the provisions resulting from the system established by this Protocol, concerning car-

koll nr 4 i Montreal 1975. En sådan förklaring träder i kraft den nittionde dagen efter den dagen då den togs emot av Folkrepubliken Polens regering.

2. De stater som har gjort reservation enligt föregående stycke får när som helst ta tillbaka reservationen genom underrättelse till Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XXII

Folkrepubliken Polens regering skall omedelbart underrätta alla stater som har tillträtt Warszawakonventionen eller Warszawakonventionen i någon av dess ändrade lydelse, alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till detta protokoll samt Internationella civila luftfartsorganisationen om dagen för varje undertecknande, dagen för deposition av varje ratifikations- eller anslutningsinstrument, dagen för detta protokolls ikraftträdande samt andra omständigheter av betydelse.

Artikel XXIII

Mellan stater som är bundna av såväl detta protokoll som av konventionen med tillägg till Warszawakonventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren, undertecknad i Guadalajara den 18 september 1961 (härefter kallad "Guadalajarakonventionen"), skall alla hänvisningar i Guadalajarakonventionen till "Warszawakonventionen" anses innefatta hänvisning till *Warszawakonventionen sådan den har reviderats i Haag 1955 och genom protokoll nr 4 i Montreal 1975*, om en transport enligt ett sådant avtal som avses i artikel 1 första stycket b) i Guadalajarakonventionen regleras av detta protokoll.

Artikel XXIV

Är två eller flera stater bundna av både detta protokoll och protokollet i Guatemala City 1971 eller tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975 skall mellan dessa stater gälla följande:

a) de bestämmelser i detta protokoll som rör gods och postförsändelser skall gälla före

du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975;

b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

Article XXV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'au 1er janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XVIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'Aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

go and postal items, shall prevail over the provisions resulting from the systems established by the Guatemala City Protocol, 1971, or by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975;

b) the provisions resulting from the system established by the Guatemala City Protocol, 1971, or by the Additional Protocol No. 3 of Montreal, 1975, concerning passengers and baggage, shall prevail over the provisions resulting from the system established by this Protocol.

Article XXV

This Protocol shall remain open for signature until 1 January 1976 at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization and thereafter until it comes into force in accordance with Article XVIII at the Ministry for Foreign Affairs of the Polish People's Republic. The International Civil Aviation Organization shall promptly inform the Government of the Polish People's Republic of any signature and the date thereof during the time that the Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Montreal on the twenty-fifth day of September of the Year One Thousand Nine Hundred and Seventy-five in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail.

bestämmelserna i protokollet i Guatemala City 1971 och i tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975;

b) de bestämmelser i protokollet i Guatemala City 1971 och i tilläggsprotokoll nr 3 i Montreal 1975 som rör passagerare och resgods skall gälla före bestämmelserna i detta protokoll.

Artikel XXV

Detta protokoll skall stå öppet för undertecknande i Internationella civila luftfartsorganisationens högkvarter till den 1 januari 1976 och därefter, till dess det träder i kraft enligt artikel VIII, hos Folkrepubliken Polens utrikesdepartement. Internationella civila luftfartsorganisationen skall omedelbart underrätta Folkrepubliken Polens regering om dagen för varje undertecknande under den tid protokollet står öppet för undertecknande i Internationella civila luftfartsorganisationens högkvarter.

Till bekräftelse av detta har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Montreal den tjugofemte dagen i september månad året nittonhundra sjuttiofem i fyra autentiska texter upprättade på engelska, franska, ryska och spanska språken. Vid skiljaktighet mellan texterna skall texten på franska, det språk på vilket Warszawakonventionen den 12 oktober 1929 är avfattad, äga vitsord.

Lagrådsremissens lagförslag

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Härigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957: 297)¹

dels att 9 kap. 39 § skall upphöra att gälla,

dels att 9 kap. 2–13, 15–22, 24, 25, 28, 40 och 41 §§ samt 14 kap. 5 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse²

Förelaggen lydelse

9 kap.

2 §

Detta kapitel gäller inte transporter av post.

Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postförvaltningen. Ansvaret regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel utan av de särskilda regler som gäller mellan fraktföraren och postförvaltningen.

Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Bestämmelserna i 3–8 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

3 §

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. En biljett skall innehålla

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. *Sådana biljetter kan vara individuella eller kollektiva.* En biljett skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämmelseorten,

1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, *samt*

b) 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,

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.

c) *ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för personskador och för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.*

¹ Lagen omtryckt 1979: 643.

² Lydelse enligt prop. 1984/85: 212, TU 1985/86: 6, rskr. 71.

Om inte annat styrks, gäller biljetten som bevis om att ett transportavtal har träffats och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om någon biljett inte har utfärdats, om en utfärdad biljett inte har föreskrivet innehåll eller om biljetten har kommit bort. Om passageraren med fraktförarens samtycke har gått ombord på luftfartyget utan att någon biljett har utfärdats eller om en utfärdad biljett saknar ett meddelande enligt första stycket c), får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 §.

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 skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

4 §

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

a) uppgift om avgångs- och bestämmelseorten,

b) 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,

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks, gäller resgodsbeviset som bevis om att resgodset har skrivits in och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om något resgodsbevis inte har utfärdats, om ett utfärdat bevis inte har föreskrivet innehåll eller om beviset har kommit bort. Om fraktföraren har tagit emot resgodset i sin vård utan att

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.

något resgodsbevis har utfärdats får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket. Detsamma gäller om ett utfärdat bevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket c), saknar meddelande enligt första stycket c).

5 §

För godstransporter kan fraktföraren kräva att avsändaren upprättar och lämnar en flygfraktsedel. Avsändaren får kräva att fraktföraren tar emot en sådan handling.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel med det undantag som följer av 9 § skall tillämpas, även om någon flygfraktsedel inte har utfärdats, om en utfärdad fraktsedel inte har föreskrivet innehåll eller om fraktsedeln har kommit bort.

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 omlastnings- eller bestämmelseort.

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.

6 §

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och lämnas tillsammans med godset. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren", undertecknas av avsändaren och fraktföraren och följer med godset. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när fraktföraren har tagit emot godset. Fraktföraren skall skriva under fraktsedlarna innan godset tas ombord.

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.

Avsändarens underskrift kan vara tryckt. Såväl fraktförarens som avsändarens underskrift kan ersättas med en stämpel.

Om inte annat visas, anses fraktföraren handla för avsändarens räkning, om han på dennes begäran upprättar flygfraktsedeln.

7 §

När transporten avser flera *kolli*, skall särskilda flygfraktsedlar upprättas, om fraktföraren begär det.

När transporten avser flera *kolli*, 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.

8 §

Flygfraktsedeln skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

b) uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) ett meddelande om att *Warszawakonventionen* eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att gods kommer bort, minskas eller skadas.

Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

2. uppgift, när avgångs- och bestämelseorten 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.

9 §

Om gods har tagits ombord på ett luftfartyg med fraktförarens samtycke utan att någon flygfraktsedel har utfärdats eller om en utfärdad fraktsedel saknar meddelande enligt 8 § c), får fraktföraren inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i 5–8 §§ inte har följts.

10 §

Om avsändaren i flygfraktsedeln har lämnat uppgifter i fråga om godset som är oriktiga eller ofull-

Avsändaren svarar för riktigheten av de uppgifter som han eller någon som har handlat på hans

ständiga, svarar *han* för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne *har ansvaret mot*.

vagnar har lämnat i flygfraktsedeln eller för registrering eller 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 och ofullständiga uppgifter som har tagits in i godskvittot eller som registrerats, svarar fraktföraren för de skador som detta medför för avsändaren eller någon som denne ansvarar mot. Detsamma gäller om någon annan på fraktförarens vägnar har fört in uppgifterna på godskvittot eller har registrerat dem.

11 §

Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om *villkoren* för transporten.

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 *kolli* 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 kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedeln intygar detta* eller om uppgifterna avser godsetssynliga tillstånd.

12 §

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 är angiven som mottagare på flygfraktsedeln eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Under samma förutsättningar kan avsändaren bestämma att godset under resan eller på bestämmelseorten skall lämnas ut till någon annan än den som är angiven som mottagare i flygfraktsedeln eller godskvittot 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 visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

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 upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot flygfraktsedeln eller godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Avsändarens rätt till godset upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 §

Om inte annat följer av 12 §, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut flygfraktsedeln och godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och uppfyller flygfraktsedelns villkor för transporten.

Om inte annat följer av 12 §, 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.

15 §

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln.

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln eller godskvittot.

16 §

Avsändaren skall lämna de upplysningar och till flygfraktsedelns foga de handlingar som 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 försummelser.

Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

Avsändaren skall lämna de upplysningar och handlingar som 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.

17 §

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som drabbar passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Skadeståndet bestäms enligt skadeståndslagen (1972:207).

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 §

Fraktföraren ansvarar för skador genom att inskrivet resgods eller gods kommer bort, minskas eller skadas medan godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgods 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 beskaffenhet eller av fel i godset.

Om en transport vid lastning, avlämnande eller omlastning utförs till lands eller sjöledes utanför en flygplats och transporten sker på grund av transportavtalet, skall skador på resgodset eller godset anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten om inte annat visas.

19 §

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid transporter med luftfartyg av passagerare, inskrivet resgods eller gods.

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 införs, utförs eller omlastas.

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 till 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 §

Fraktföraren ansvarar inte för uppkomna skador, om han 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 vidtaga åtgärderna.

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.

21 §

Om fraktföraren visar att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen

Skadestånd med anledning av en transport av passagerare eller resgods skall jämkas, om den skadelidande själv har medverkat till ska-

(1972:207).

dan genom vållande. *Har en passagerare dödats eller skadats och begär någon annan än passageraren skadestånd med unledning därav skall skadeståndet också jämkas, om fraktföraren visar att passageraren genom vållande har medverkat till skadan.*

Begär någon skadestånd med unledning av en godstransport, skall skadeståndet jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning 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 riket gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

22 §

Vid passagerartransporter är fraktförarens ansvar för varje passagerare begränsat till 16 600 särskilda dragningsrätter. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. *Om transporten utförs av ett svenskt lufttrafikföretag, är gränsen för ansvaret i stället 100 000 särskilda dragningsrätter. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för transporter utfästa sig att tillämpa denna gräns. Vid en transport som bara delvis utförs av ett svenskt företag gäller reglerna om det senare begränsningsbeloppet och om utfästelse att tillämpa detta bara i fråga om den del av transporten som det svenska företaget utför. Avtal kan träffas om högre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta stycke.*

Fraktförarens ansvar för inskrivet resgodis eller gods är begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilo. Om passageraren eller avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten

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 resgodis är fraktförarens ansvar för skada på grund av förlust, minskning, skada på godset eller dröjsmål begränsat till 1 000 SDR för varje passagerare.

Vid godstransporter är fraktförarens ansvar begränsat till 17 SDR

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 *det inskrivna resgodset eller godset* kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda *kolli*, när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om värdet av även andra *kolli* som omfattas av samma *resgodsbevis eller flygfraktsedel* påverkas, skall dock även dessa *kolli* medräknas.

Ansaret för sådana föremål som passagerarna behåller i sin vård är begränsat till 332 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

Fraktföraren kan åläggas att utge ersättning för rättegångskostnader, även om gränserna för hans ansvar därigenom överskrids. Detta gäller dock inte, om han skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda beloppet fränsett rättegångskostnaderna. Erhjudandet skall ha lämnats inom sex månader från den händelse som medförde skadan eller innan talan har väckts, om detta har skett senare.

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.

24 §

Gränserna för ansvar enligt 22 § gäller inte om det visas att fraktföraren, någon av hans anställda eller någon som han har anlitat i tjänsten har orsakat skadan uppsåtligen eller genom att, med insikt om att skador sannolikt skulle uppstå, grovt åsidosätta den aktsamhet och hänsyn som kan krävas.

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 kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda *kollin* när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om värdet av även andra *kollin* som omfattas av samma flygfraktsedel påverkas, skall dock även dessa *kollin* medräknas.

Vid tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i denna paragraf skall rättegångskostnaderna 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.

Gränserna för ansvar enligt 22 § får inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

25 §

Om talan förs mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för att han har vållat skador genom lindrigare fel eller försummelse i tjänsten än som avses i 24 §, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Förs talan om ersättning mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för skador som har vållats under tjänsteutövning, 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 §.

28 §

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 kommit bort, minskats, skadats eller försenats 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 avgångsorten eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har biträtt konventionen.

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.

40 §

Biljetter och resgodsbevis behövs inte vid inrikes lufttransporter, om luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket.

Vid inrikes lufttransporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket behövs inte biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar, även om uppgifterna om transporten inte registreras på något annat sätt.

Vid sådana lufttransporter får begränsningen av fraktförarens ansvar enligt 22 § åberopas även om biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar inte är utfärdade eller om de saknar meddelande om be-

gränsningen. Att meddelande om begränsningen skall finnas i standardvillkoren för passagerartransporter följer av 22 § första stycket.

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 *förklarat att konventionen inte skall gälla* 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, *gäller inte bestämmelserna i detta kapitel beträffande en sådan lufttransport.*

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 eller artikel XXI punkt 1 a) i Montrealprotokoll nr 4 den 25 september 1975* 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.

14 kap.

5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses

med Chicagokonventionen den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

med Genèvekonventionen den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

med Warszawakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och reviderades genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet och

med Warszawakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och som reviderades genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet, *genom det i Guatemala City den 8 mars 1971 avslutade protokollet samt genom de i Montreal den 25 september 1975 avslutade protokollen nr 3 och nr 4 och*

med Guadalajarakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren, som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen får bestämma att lagstiftningen tills vidare skall gälla endast för inrikes luftfart och luftfart som inte faller under Warszawakonventionen.

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 *dels* lagen (1937: 73) om befordran med luftfartyg, *dels* bestämmelserna i 9 kap. 22 § första stycket i deras äldre lydelse såvitt gäller begränsningsbeloppet för svenskt lufttrafikföretag och skyldigheten för sådant företag att utfästa sig att tillämpa detta belopp.

3. Så länge Warszawakonventionen i sin 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 äldre lydelse.

4. I förhållande till en stat som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 3 men inte av konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 4 skall beträffande transport av gods 9 kap. i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

5. I förhållande till en stat som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 4 men inte av konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokollet nr 3 skall beträffande transport av passagerare och resgodis 9 kap. i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

6. Upphör Warszawakonventionen i sin ursprungliga lydelse eller i sin lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

Lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45)

Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968: 45) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av 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 *luftfartslagen (1957:297)* 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 stat än 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 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.

¹ Senaste lydelse 1974: 249.

	Sid
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 januari 1986 ..	16
1 Inledning	16
2 Allmän motivering	17
2.1 Frågan om tillträde till Montrealprotokollen nr 3 och nr 4	17
2.2 Atomskada	21
2.3 Reservationer	22
2.3.1 Militära lufttransporter	22
2.3.2 Förhållandet till stater som bara har tillträtt ett av Mon- trealprotokollen	23
2.4 Samordnad nordisk ratifikation av protokollen	23
2.5 Frågan om uppsägning av tidigare lydelse av Warszawakon- ventionen	24
2.6 Ikraftträdande	25
3 Upprättade lagförslag	26
4 Specialmotivering	26
4.1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)	26
4.2 Förslaget till lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45)	48
5 Hemställan	49
6 Beslut	49
Utdrag ur lagrådets protokoll den 10 februari 1986	50
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 20 februari 1986 ..	53
Bilaga 1 Departementspromemorians lagförslag	55
Bilaga 2 Sammanställning av remissyttrandena	70
Bilaga 3 Guatemalaprotokollet	90
Bilaga 4 Montrealprotokoll nr 3	116
Bilaga 5 Montrealprotokoll nr 4	132
Bilaga 6 Lagrådsremissens lagförslag	160