



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 20

(2003–2004)

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

Innhold

1	Hovedinnholdet i proposisjonen	5	7	Forslag til endringer i luftfartsloven § 11-1 om skade på tredjeperson ...	24
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	7.1	Gjeldende rett	24
2.1	Bakgrunnen for Montreal-konvensjonen og forordning (EF) 889/2002	7	7.2	Ansaret for skade på tredjeperson i de andre nordiske lands luftfartslover	24
2.2	Høringen	7	7.4	Forslaget i høringsbrevet	25
3	Nærmere om innholdet i Montreal-konvensjonen	9	7.5	Høringsinstansenes syn	25
3.1	Oversikt	9	7.6	Departementets vurderinger	27
3.2	Merknader til de enkelte artiklene i konvensjonen	9	8	Økonomiske og administrative konsekvenser	28
4	Betydningen av Montreal-konvensjonen ved siden av EU-forordningene	20	8.1	Gjennomføringen av Montreal-konvensjonen	28
5	Norsk tilslutning til Montreal-konvensjonen	21	8.2	Endringene i luftfartsloven § 11-1	28
5.1	Forslag om at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen	21	9	Særskilte merknader til de enkelte paragrafene	29
5.2	Spørsmål om forbehold i forhold til visse typer luftbefordring	21		Forslag til lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for luftbefordring	37
6	Oppsigelse av Warszawa-konvensjonen	22		Vedlegg	
6.1	Warszawa-konvensjonen og gjeldende protokoller	22	1	Overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal 28. mai 1999)	42
6.2	Særlig om Montreal-protokoll nr. 3	22			



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 20

(2003–2004)

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

*Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 28. november 2003,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Hovedinnholdet i proposisjonen

I proposisjonen ber regjeringen om Stortingets samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring. Videre foreslås endringer i luftfartsloven til gjennomføring av konvensjonen. Montreal-konvensjonen i original engelsk tekst, samt i norsk oversettelse, er tatt inn som Vedlegg 1 til denne proposisjonen.

Montreal-konvensjonen regulerer luftbefordring av passasjerer, reisegods og gods, herunder regler om fraktførerens erstatningsansvar. Når det gjelder reglene om godstransport viderefører konvensjonen i hovedsak de samme reglene som gjelder i dag, som er basert på Warszawa-konvensjonen av 12. oktober 1929 med senere endringer. Når det gjelder erstatning i forbindelse med død og personskade på passasjer gir imidlertid konvensjonen passasjerene et betydelig sterkere erstatningsrettslig vern enn dagens regler i Warszawa-konvensjonen. Den viktigste endringen i forhold til dagens regelverk består i at det etter de nye reglene ikke lenger skal gjelde noen beløpsbegrensning av ansvaret ved død og personskade på passasjer. Videre innføres forsikringsplikt for fraktføreren.

Tiltredelse til Montreal-konvensjonen og gjennomføring av konvensjonens regler i luftfartsloven vil imidlertid likevel ikke medføre betydelige endringer for norske passasjerer, fordi konvensjonens regler i hovedsak har vært innarbeidet i EU-retten siden 1997 og derfor allerede er gjennomført i norsk rett ved inkorporasjon av forordning (EF) 2027/97 i luftfartsloven § 10–17 a. Se nærmere om dette nedenfor i kapittel 4.

Samtidig foreslås i proposisjonen her regler til gjennomføring i luftfartsloven av forordning (EF) nr. 889/2002 om fraktførers ansvar ved luftfartsulykker av 13 mai 2002. Forordningen endrer forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker, som gjennomfører Montreal-konvensjonens regler i EU og EØS-området. Forordning (EF) nr. 889/2002 er nærmere omtalt i St.prp. nr. 56 (2002–2003) om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 142/2002 av 8. november 2002 om innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker, og er inntatt som vedlegg der. Stortinget ga 3. juni 2003 sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning om innlemmel-

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

se av forordning (EF) nr. 889/2002, jf. vedtak nr. 454.

I proposisjonen foreslås også en endring i luftfartsloven § 11–1 om objektivt ansvar for skade på ting og personer utenfor luftfartøyet (skade på tredjeperson). Dette forslaget, som ikke har noen sam-

menheng med Montreal-konvensjonen eller den ovennevnte EU-forordningen, innebærer en endring med hensyn til hvem dette ansvaret skal hvile på der luftfartøyet bruker er en annen enn eieren. Spørsmålet er omhandlet i proposisjonens kapittel 7.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Bakgrunnen for Montreal-konvensjonen og forordning (EF) 889/2002

Warszawa-konvensjonen, konvensjon om innførelse av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring av 12. oktober 1929, inneholder regler om luftbefordring av passasjerer og gods, herunder regler om fraktførerens erstatningsplikt. Konvensjonen er endret ved en rekke senere protokoller: Haag-protokollen av 28. september 1995, Guadalajara-protokollen av 18. september 1961, og Montreal-protokoll nr. 1 – 4 av 25. september 1975. Det finnes også ytterligere to protokoller som ikke er trådt i kraft: Guatemala-protokollen fra 1971 og Montreal-protokoll nr. 3 fra 1988. Norge er tilsluttet Warszawa-konvensjonen med alle de ovennevnte protokollene bortsett fra Guatemala-protokollen, som inneholder de samme endringene som Montreal-protokoll nr. 3. Warszawa-systemets regler er gjennomført i norsk rett i luftfartsloven kapittel X

Av de ovennevnte protokollene er det bare Haag-protokollen av 1955, og til dels Guadalajara-konvensjonen av 1961 som har fått bred oppslutning. Dette har ledet til at det har utviklet seg regionale ordninger hvor reglene om fraktførerens erstatningsansvar i betydelig grad avviker fra Warszawa-systemets regler. Eksempler på dette IATAs Intercarrier Agreement av 31 oktober 1995. Man har derfor ikke hatt slik internasjonal uniformitet innenfor luftfarten som er ønskelig. På denne bakgrunn ble det i 1990-årene innledet internasjonale forhandlinger for å erstatte det gamle Warszawa-systemet. Formålet var å få et uniformt ansvarssystem innenfor luftfarten, og samtidig endre ansvarsreglene slik at de tilfredsstillte dagens standard når det gjelder den erstatningsrettslige beskyttelsen i forhold til passasjerer. Dette arbeidet fikk sterk støtte fra de fleste stater, og har resultert i Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

Innenfor EU ble Montreal-konvensjonens regler i hovedsak gjennomført allerede før konvensjonen var vedtatt, gjennom forordning (EF) nr. 2027/97, som ble gjennomført i luftfartsloven § 10–17 a,

jf. Ot.prp. nr. 79 (1997–98). Etter at Montreal-konvensjonen ble endelig vedtatt i 1999 ble det vedtatt en forordning (EF) nr. 889/2002 med enkelte tillegg og presiseringer til forordning (EF) nr. 2027/97, for å bringe reglene der samsvar med Montreal-konvensjonen slik den ble vedtatt. For øvrig når det gjelder forordning 889/2002 vises til St.prp. nr. 56 (2002–2003). Forordningen har liten selvstendig betydning ved siden av Montreal-konvensjonen, men må gjennomføres i en egen bestemmelse i luftfartsloven som inkorporerer forordningen som en del av norsk rett.

Montreal-konvensjonen synes så langt å få stor oppslutning. Konvensjonen trer i kraft seksti dager etter at 30 stater har ratifisert. Den trettiende ratifikasjonen av konvensjonen fant sted 5. september 2003. Det vil si at konvensjonen trådte i kraft 4. november 2003.

Forordning (EF) 889/2002 får i henhold til artikkel 2 der «anvendelse fra den dato Montreal-konvensjonen trer i kraft i fellesskapet», det vil si når EU har deponert sitt ratifikasjonsdokument, og det deretter er gått 60 dager, (jf. Montreal-konvensjonen artikkel 53 nr. 7). Dette vil, etter det departementet kjenner til, skje samtidig med at EUs medlemsstater foretar en koordinert ratifikasjon våren/sommeren 2004.

2.2 Høringen

Justisdepartementet sendte 16. juli 2003 ut et høringsbrev med forslag om at Norge skal ratifisere Montreal-konvensjonen og gjennomføre denne i norsk rett i luftfartsloven kapittel X, forslag om gjennomføring i luftfartsloven av forordning 889/2002, samt forslag om endringer i reglene om tredjemannsansvaret i luftfartsloven kapittel XI. Høringsbrevet gikk til følgende instanser:

Advokatene Midling, Nakken & Christensen
Advokatfirma Stray Vyrje & Co
Agderfly AS
Airlift AS
Arctic Air AS
Arntzen, Underland & Co ANS
Avinor AS

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

Avinor AS
 Bugge, Arentz-Hansen & Rasmussen advokatfirma
 v/adv. Tim H. Scheie
 Barne- og familiedepartementet
 Braathens ASA
 CHC Helikopter Service AS
 Coast Air AS
 Den norske Advokatforening
 Den norske Dommerforening
 Den Norske Reisebransjeforening
 European Helicopter Center AS
 Finansdepartementet
 Finansnæringens Hovedorganisasjon
 Firdaflly A/S
 Fjellanger Widerøe Aviation AS
 Fjellfly
 Flyreklame AS
 Flyselskapenes Landsforening
 Fonnaflly Sjø AS
 Forbrukerombudet
 Forbrukerrådet
 Forsvarsdepartementet
 Fossum Fly
 Fotonor AS
 Fred. Olsens & Co
 Gjensidige NOR
 Heli-Team AS
 Helifly AS
 Helitrans AS
 Hesnes Air AS
 Hilmar Tollefsen Flyselskap
 Kato Airline AS
 Konkurransetilsynet
 Lofotfly AS
 Luftfartstilsynet
 Lufttransport AS
 Løkenfly AS
 Nordisk institutt for sjørett
 Nordlandsfly A/S
 Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
 (NTNU)
 Norsk Flygerforbund
 Norsk Flyoperatør Forbund
 Norsk Helikopter AS
 Norsk Luftambulans AS
 Norwegian Air Shuttle AS
 Norwegian Aviation College AS
 Nova Consult A/S
 Nærings- og handelsdepartementet
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Reiselivsbedriftenes Landsforening
 Rørosfly
 Saab Norsk Flytjeneste AS

Willis AS
 Samferdselsdepartementet
 SAS Norge ASA
 Teddy Air AS
 Trans Wing AS
 Transportbrukernes Fellesorgan
 Storebrand ASA
 Universitetet i Oslo
 Universitetet i Bergen
 Universitetet i Tromsø
 Utenriksdepartementet
 Widerøe's Flyveselskap A/S

Det kom inn svar fra følgende instanser:

Arntzen de Besche
 Avinor
 Barne- og familiedepartementet
 Braathens AS
 Den Norske Advokatforening
 Finansdepartementet
 Finansnæringens Hovedorganisasjon
 Flyselskapenes Landsforening
 Forbrukerombudet
 Forsvarsdepartementet
 Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon
 Konkurransetilsynet
 Luftfartstilsynet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Utenriksdepartementet

Samtlige høringsinstanser som har uttalt seg om dette støtter forslaget om at Norge skal tiltre Montreal-konvensjonen og gjennomføre denne i norsk rett som foreslått i høringsbrevet. Bare syv av høringsinstansene, *Arntzen de Besche*, *Avinor AS*, *Braathens AS*, *Barne- og familiedepartementet*, *Den Norske Advokatforening*, *Flyselskapenes Landsforening* og *Samferdselsdepartementet*, har hatt merknader utover dette. Høringsinstansenes merknader knytter seg først og fremst til forsikringsplikten, jf. konvensjonen artikkel 50, samt forslaget til endringer i reglene om tredjemannsansvar i luftfartsloven kapittel XI. *Flyselskapenes Landsforening* og *Braathens AS* påpeker at Norge ikke bør ratifisere konvensjonen før alle de 15 medlemsstatene i EU har ratifisert. For øvrig er det bare på noen få punkter kommet inn kommentarer fra høringsinstansene. Disse kommentarene er omtalt i forbindelse med merknadene til de enkelte paragrafene i kapittel 9 nedenfor.

3 Nærmere om innholdet i Montreal-konvensjonen

3.1 Oversikt

Montreal-konvensjonen bygger både i oppbygning og i innhold på Warszawa-konvensjonen med protokoller, og er ment som en avløsning av denne. Gjennomføringen av Montreal-konvensjonen kan skje innenfor dagens system i luftfartsloven kapittel X, gjennom enkelte lovendringer der.

Som nevnt foran i kapittel 1 gjør Montreal-konvensjonen i liten grad endringer i forhold til Warszawa-systemets regler når det gjelder godstransport, mens det i forhold til skade på passasjerer er foretatt vesentlige endringer. For det første oppheves ansvarsbegrensningen for død og personskade på passasjer, jf. nærmere om dette i merknadene til konvensjonens artikkel 21 nedenfor i kapittel 3. For det andre innføres regler om omgående forskuddsbetaling av deler av erstatningen, jf. nærmere om dette i merknadene til konvensjonens artikkel 28 nedenfor i kapittel 3. For det tredje innføres forsikringsplikt for fraktfører for passasjeransvaret under Montreal-konvensjonen, jf. nærmere om dette i merknadene til artikkel 50 nedenfor i kapittel 3. Med disse endringene forbedrer Montreal-konvensjonen passasjerenes erstatningsrettslige beskyttelse vesentlig i forhold til reglene i Warszawa-systemet.

3.2 Merknader til de enkelte artiklene i konvensjonen

Kapittel I Alminnelige bestemmelser

Montreal-konvensjonens kapittel I inneholder artikkel 1 om konvensjonens virkeområde og artikkel 2 om befordring utført av staten og befordring av postsendinger. Montreal-konvensjonens virkeområde er begrenset til internasjonal befordring, på samme måte som Warszawa-konvensjonen. Artikkel 1 tilsvarende artikkel 1 nr. 1 til 3 i Warszawa-konvensjonen som endret ved Haag-protokollen, mens artikkel 2 tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 2 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Montreal-konvensjonen gjør ingen endringer i disse reglene.

I norsk rett er Warszawa-konvensjonens regler gitt et videre anvendelsesområde enn det som følger av konvensjonen, jf. luftfartslovens § 1–1. For det første er nasjonal luftfart i Norge omfattet. Videre omfattes luftfart med norsk luftfartøy utenfor norsk område, også der befordringen faller utenfor Warszawa-systemet. Departementet mener det vil være ønskelig å videreføre dette virkeområdet, og dette er det anledning til også i forhold til Montreal-konvensjonen. Montreal-konvensjonen vil derfor ikke medføre noen endringer når det gjelder virkeområdet til reglene i luftfartsloven kapittel X.

Kapittel II Dokumentasjon og partenes forpliktelser i forbindelse med befordring av passasjerer, reisegods og annet gods

Artikkel 3

Artikkel 3 omhandler dokumentasjon i forbindelse med passasjerer og reisegods.

Artikkel 3 nr. 1 om befordringsdokumentet tilsvarende bestemmelsene i Warszawa-konvensjonen artikkel 3 nr. 1. Bestemmelsen er gjennomført i luftfartsloven § 10–3 første ledd, som kan videreføres uendret under Montreal-konvensjonen.

Artikkel 3 nr. 2 inneholder en ny bestemmelse om at dersom registrering skjer på annen måte enn ved et befordringsdokument som nevnt i nr. 1, det vil si ved billettløse reiser, skal fraktføreren tilby passasjerer å utstede et skriftlig dokument som inneholder de samme opplysningene. Endringen må gjennomføres i luftfartsloven. Se merknadene til utkastet § 10–3 annet ledd i kapittel 9 nedenfor.

Artikkel 3 nr. 3 om at fraktføreren skal utlevere ett reisegodsbevis for hvert stykke innskrevet reisegods erstatter Warszawa-konvensjonen artikkel 4 nr. 1 og 2 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3. Artikkel 3 nr. 3 gir imidlertid langt enklere regler om dette enn Warszawa-konvensjonen, idet det ikke gjelder nærmere bestemmelser om hvilke opplysninger reisegodsbeviset skal inneholde. Forenklingen må gjennomføres i luftfartsloven. Se merknadene til § 10–4 i kapittel 9 nedenfor.

Artikkel 3 nr. 4 krever at passasjerer skal få skriftlig opplysning om at Montreal-konvensjonen vil kunne begrense fraktførerens erstatningsan-

svar. Warszawa-systemet inneholder ingen tilsvarende bestemmelse, og dette må derfor innarbeides i luftfartsloven. Se merknadene til § 10–3 tredje ledd i kapittel 9 nedenfor.

Artikkel 3. nr. 5 tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 3 nr. 3, som slår fast at fraktavtalen er gyldig og er underlagt konvensjonens bestemmelser selv om reglene om befordringsdokumenter mv. ikke er fulgt. Bestemmelsene er gjennomført i luftfartsloven § 10–3 tredje ledd, som kan videreføres uendret under Montreal-konvensjonen.

Artikkel 4

Artiklene 4 til 16 omhandler transport av gods.

Artikkel 4 nr. 1, som krever at det skal utferdiges luftfraktbrev ved befordring av gods, viderefører Warszawa-konvensjonen artikkel 5 nr. 1 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Bestemmelsen er gjennomført i luftfartsloven § 10–5 første ledd, som kan videreføres uendret under Montreal-konvensjonen.

Artikkel 4 nr. 2 første punktum om at utstedelse av luftfraktbrev (ved godstransport) kan erstattes med registrering på annen måte, svarer langt på vei til Warszawa-konvensjonen artikkel 5 nr. 2 første punktum som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Montreal-konvensjonen krever imidlertid ikke, slik Warszawa-konvensjonen gjør, avsenderens samtykke for at luftfraktbrevet skal kunne erstattes med registrering på annen måte. Luftfartslovens § 10–5 annet ledd må derfor endres på dette punkt.

Merk videre at Warszawa-konvensjonens regler om godstransport (jf. Warszawa-konvensjonen artikkel 5 nr. 3 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4) inneholder en bestemmelse om at fraktfører, når luftfraktbrev ikke er utferdiget, ikke kan avslå å ta imot gods til befordring av den grunn at alternative registreringsmåter ikke kan anvendes på omlastings- eller bestemmelsesstedet. Dette er ikke videreført i Montreal-konvensjonen, og luftfartslovens § 10–5 tredje ledd må derfor oppheves.

Artikkel 5

Artikkel 5 regulerer innholdet i luftfraktbrevet eller godskvitteringen, og tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 8 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Bestemmelsene er gjennomført i luftfartsloven § 10–8, som kan videreføres uendret under Montreal-konvensjonen.

Artikkel 6

Etter Montreal-konvensjonen artikkel 6 kan fraktføreren kreve at avsenderen av gods skal utstede et

dokument som angir godsets art, dersom dette er nødvendig for å oppfylle tollformaliteter eller krav fra politiet eller liknende offentlige myndigheter. Det presiseres uttrykkelig i artikkel 6 annet punktum at bestemmelsen ikke skal medføre noen forpliktelser eller ansvar for fraktføreren. Bestemmelsen er ny i forhold til Warszawa-systemet, og må gjennomføres i luftfartsloven. Se merknadene til utkastet § 10–16 i kapittel 9 nedenfor.

Artiklene 7 til 9

Artiklene 7 til 9 regulerer dokumentasjonen i forbindelse med godstransport. Reglene viderefører de tilsvarende reglene i Warszawa-konvensjonens artikler 6, 7 og 9 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4, med enkelte rent språklige endringer. Bestemmelsene er gjennomført i luftfartsloven § 10–6 § 10–7 og § 10–9, som kan videreføres uendret under Montreal-konvensjonen.

Artikkel 10

Artikkel 10 nr. 1, som omhandler avsenders ansvar for riktigheten av de opplysninger om godset som han eller noen på hans vegne oppgir i luftfraktbrevet eller oppgir til fraktføreren, samsvarer langt på vei med Warszawa-konvensjonens artikkel 10 nr. 1 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Annet punktum inneholder imidlertid en ny presisering av at dette også gjelder der personen som opptrer på vegne av avsenderen er agent for fraktføreren. En tilsvarende presisering må gjennomføres i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–10 første ledd.

Artikkel 10 nr. 2 og nr. 3 regulerer ansvaret for opplysninger i transportdokumentene, og tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 10 nr. 2 og 3. Bestemmelsene er gjennomført i luftfartsloven § 10–10 første ledd nåværende tredje punktum og annet ledd, som kan videreføres uendret under Montreal-konvensjonen.

Artiklene 11 til 15

Artiklene 11 til 15, som omhandler transportdokumentenes bevisverdi, råderetten over godset, utlevering av godset, avsenders og mottakers adgang til å gjøre sine rettigheter gjeldende, samt forholdet mellom avsender og mottaker eller gjensidig forhold til tredjemann, viderefører de tilsvarende reglene i Warszawa-konvensjonens artikler 11 til 15 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4, med enkelte rent språklige endringer. Bestemmelsene er gjennomført i luftfartslovens § 10–11 til § 10–14, som kan videreføres uendret under Montreal-konvensjonen.

Artikkel 16

Etter artikkel 16 nr. 1 første punktum plikter avsenderen av gods å gi de opplysninger og fremlegge de dokumenter som er nødvendige for å oppfylle krav fra tollmyndigheter, politi eller andre offentlige myndigheter før godset kan utleveres til mottakeren. Bestemmelsen svarer langt på vei til Warszawa-konvensjonen artikkel 16 nr. 1 første punktum som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Tilføyelsen «eller andre offentlige myndigheter» er imidlertid ny i forhold til Warszawa-systemet og luftfartsloven, og må derfor innarbeides i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–16 annet ledd.

Artikkel 16 nr. 2 om at fraktfører ikke plikter å undersøke riktigheten av opplysningene og dokumentene tilsvarer Warszawa-konvensjonen artikkel 16 nr. 2 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Bestemmelsen er gjennomført i luftfartsloven § 10–16 annet ledd.

Kapittel III Fraktførerens ansvar og erstatningens omfang

Artikkel 17

Artikkel 17 gjelder fraktførerens ansvar for død eller personskade på passasjer, samt skade på reisegods.

Artikkel 17 nr. 1

Artikkel 17 nr. 1 pålegger fraktføreren et objektivt ansvar dersom passasjerens blir drept eller rammet av personskade som følge av en ulykke inntruffet ombord i luftfartøyet eller under ombordstigning eller avstigning. Bestemmelsen svarer til Warszawa-konvensjonen artikkel 17 nr. 1 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3. Det er imidlertid foretatt tre endringer i teksten i forhold til Warszawa-konvensjonen, og det er i denne forbindelse av stor betydning for forståelsen av teksten hvilke forutsetninger som ble lagt til grunn i forbindelse med forhandlingene om disse endringene på diplomatkonferansen. Det skal derfor redegjøres nærmere for dette her.

For det første er ordet hendelse («event») fra Montreal-protokoll nr. 3 endret til ordet ulykke («accident»). Dette innebærer at man går tilbake til ordlyden i den opprinnelige Warszawa-konvensjonen, hvor begrepet «ulykke» ble benyttet. Grunnen til at man i Montreal-konvensjonen er gått tilbake til begrepet «ulykke» er at man ville klargjøre at tilfelle der en skade utelukkende skyldes passasjerens egen helsetilstand vil falle utenfor. Endringen innebærer ikke at det innføres noe vilkår om at selve fly-

et må ha forulykket. Selv om endringen derfor er av begrenset materiell betydning, bør likevel en tilsvarende endring i ordlyden gjennomføres i luftfartsloven, jf. merknadene til utkastet § 10–17 første punktum i kapittel 9 nedenfor.

For det annet er begrepet «personal injury», jf. Warszawa-konvensjonen artikkel 17 nr. 1 første punktum som endret ved Montreal-protokoll nr. 3, erstattet med begrepet «bodily injury» i Montreal-konvensjonen. Dette innebærer imidlertid ingen materiell endring, til tross for at man etter en alminnelig språkforståelse nok ville tolke den nye ordlyden dit hen at rene psykiske skader ville falle utenfor. Dette er imidlertid ikke tilfellet. Det ble lagt til grunn på diplomatkonferansen at ordlyden her skal tolkes utvidende til også å kunne omfatte rene psykiske skader.

Under diplomatkonferansen var det omfattende diskusjoner om under hvilke forutsetninger ansvaret skal omfatte psykiske skader. I et tidlig utkast til konvensjonen var det bl.a. foreslått at erstatningsansvaret skulle omfatte «bodily or mental injury». Dette for å klargjøre at også psykiske skader alene, for eksempel sjokkskader, skulle kunne føre til erstatningsansvar. Det ble imidlertid ikke enighet om en slik ordlyd, bl.a. etter sterke innvendinger fra Den internasjonale lufttransportorganisasjon (International Air Transport Association, forkortet IATA). I konvensjonsteksten brukes derfor begrepet «bodily injury». Med dette mente man imidlertid ikke å utelukke psykiske skader fra ansvaret. Den opprinnelige teksten i Warszawa-konvensjonen av 1929 artikkel 17 benyttet også begrepet «bodily injury». Rettspraksis har variert mellom forskjellige land når det gjelder å anvende denne bestemmelsen på psykiske skader. I enkelte land er den tolket slik at den også omfatter psykiske skader uten sammenheng med fysisk skade. I de fleste land er den imidlertid forstått slik at den bare omfatter psykiske skader i den utstrekning disse skadene er en direkte følge av de fysiske skader passasjerens er blitt påført ved ulykken. Dette er bl.a. tilfelle i USA, hvor US Supreme Court i saken *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd* kom til at Warszawa-konvensjonen artikkel 17 ikke tillater dekning av rene psykiske skader. I Norge har dette spørsmålet i forhold til Warszawa-konvensjonen ikke vært prøvd for domstolene. Etter alminnelig norsk erstatningsrett er det imidlertid ikke i utgangspunktet et vilkår for erstatning for psykisk skade at skadelidte også har lidt fysisk skade.

Det lot seg ikke gjøre under diplomatkonferansen å finne en nærmere definisjon av hvilke psykiske skader som skal være erstatningsberettigede. Når man valgte å beholde det opprinnelige skade-

begrepet fra Warszawa-konvensjonen av 1929, var dette et kompromiss som tok sikte på å beholde dagens rettstilstand i de ulike land. Det ble forutsatt at forståelsen av begrepet «bodily injury» skulle fortsette å utvikle seg i praksis. For å sikre dette utarbeidet konferansen en særskilt uttalelse hvor man presiserte at begrepet også omfatter psykiske skader, og at det ikke var meningen å gripe inn i eksisterende rettspraksis om dette eller den videre utviklingen av slik rettspraksis. Uttalelsen lyder som følger:

«The concept of bodily injury is included on the basis of the fact that mental injuries are recoverable under certain circumstances.

It is recognised that the jurisprudence in this area is developing. It is not intended to interfere with the existing jurisprudence or the further development of that jurisprudence, especially in the view of the general development of the society and the development of jurisprudence in other areas than carriage by air.»

På denne bakgrunn er det klart at denne endringen i konvensjonsteksten ikke griper inn i gjeldende rett når det gjelder retten til erstatning etter luftfartsulykker for psykiske skader, som sjokk e.l. Alminnelig norsk erstatningsrett skal legges til grunn på dette punkt også ved anvendelsen av luftfartslovens regler om passasjerskader. Det er på denne bakgrunn ikke behov for noen endring av luftfartslovens regler om dette.

For det tredje er bestemmelsen i Warszawa-konvensjonen artikkel 17 nr. 1 annet punktum som endret ved Montreal-protokoll nr. 3, som gjør unntak fra fraktførerens ansvar i tilfelle av dødsfall eller personskader som utelukkende er forårsaket av passasjerens helsetilstand, ikke videreført i Montreal-konvensjonen. Dette innebærer likevel ikke at slike skader derved vil bli dekket. Endringen har sin bakgrunn i at innføringen av unntaket for passasjerens helsetilstand skjedde i Guatemala-protokollen (gjennomført ved Montreal-protokoll nr. 3), samtidig med at ordet «hendelse» («event») erstattet ordet «ulykke» («accident»). Når man nå i Montreal-protokollen gikk tilbake til å bruke det opprinnelige begrepet «ulykke», fant man det i forhandlingene derfor naturlig å ta ut igjen dette særskilte unntaket. Tankegangen var at begrepet «ulykke» i seg selv inneholder en viss avgrensning mot død eller skader som utelukkende skyldes passasjerens helsetilstand. Selv om denne endringen altså ikke har materiell betydning, foreslås likevel luftfartsloven § 10–17 annet punktum strøket.

Artikkel 17 nr. 2

Artikkel 17 nr. 2 om fraktførerens ansvar for reisegods (bagasje) erstatter Warszawa-konvensjonens art. 17 nr. 2 og 3 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3. Montreal-konvensjonen innfører her et nytt skille mellom innskrevet reisegods og ikke innskrevet reisegods (håndbagasje). For innskrevet reisegods videreføres langt på vei tilsvarende regler som i Warszawa-konvensjonens art. 17 nr. 2 og 3. Ansvar for slik skade er objektivt som før, og det gjelder unntak for skade som skyldes godsets egen beskaffenhet.

Teksten i Montreal-konvensjonen avviker imidlertid fra teksten i Warszawa-konvensjonens art. 17 nr. 2 og 3, slik denne er endret ved Montreal-protokoll nr. 3, på to punkter. For det første fremgår det av Warszawa-konvensjonen at fraktførerens ansvar gjelder for skader som inntreffer ombord på flyet eller i forbindelse med ombordstigning eller avstigning eller i enhver periode som fraktføreren har hånd om bagasjen. I Montreal-konvensjonen er henvisningen til ombordstigning eller avstigning strøket. Årsaken til dette er at den tidligere teksten refererte seg både til innskrevet reisegods og til håndbagasje, mens teksten i Montreal-konvensjonen på dette punkt bare gjelder for innskrevet reisegods. Det er jo ikke aktuelt at skader på innskrevet bagasje inntreffer i forbindelse med at passasjerer går inn eller ut av flyet. For det andre er fraktførerens ansvarsfritak i Warszawa-konvensjonen knyttet til skader som «utelukkende» er forårsaket av reisegodsets beskaffenhet, feil eller mangel. I Montreal-konvensjonen gjelder derimot ansvarsfritaket bare «dersom og i den utstrekning» skaden er et resultat av reisegodsets beskaffenhet, feil eller mangel. Tilsvarende endringer må gjennomføres i luftfartsloven § 10–18.

For håndbagasje er det gjort en vesentlig endring i Montreal-konvensjonen. Etter Warszawa-konvensjonens art. 17 nr. 2 og 3 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3, ble innskrevet reisegods og håndbagasje behandlet på samme måte. Av Montreal-konvensjonen 17 nr. 2 siste punktum fremgår det nå at fraktføreren bare er ansvarlig for håndbagasje dersom skaden skyldtes feil begått av fraktføreren eller dennes ansatte eller agenter. Endringene må gjennomføres i luftfartsloven § 10–18, se merknadene til den bestemmelsen nedenfor i kapittel 9.

Artikkel 17 nr. 3

Artikkel 17 nr. 3 inneholder en ny bestemmelse om tidspunktet for når innskrevet reisegods skal anses

som tapt slik at passasjeren kan gjøre sine rettigheter etter fraktavtalen gjeldende overfor fraktføreren. Passasjeren kan gjøre sine rettigheter gjeldende dersom fraktføreren erkjenner at det innskrevne reisegodset er tapt eller dersom det innskrevne reisegodset ikke er kommet frem senest 21 dager etter at det skulle vært fremme. Bestemmelsen må innarbeides i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–18 tredje ledd.

Artikkel 17 nr. 4

Artikkel 17 nr. 4, som definerer «reisegods» til å omfatte både innskrevet reisegods (innsjekket bagasje) og ikke innskrevet reisegods (håndbagasje), tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 17 nr. 3 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3. Definisjonen har ikke vært ansett nødvendig å innta i luftfartsloven.

Artikkel 18

Artikkel 18 gjelder skade på fraktgods. Hovedregelen i artikkel 18 nr. 1 om objektivt ansvar for skade på gods som inntreffer under befordringen er den samme som før, jf. Warszawa-konvensjonen artikkel 18 nr. 2 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4, og luftfartsloven § 10–19 første ledd første punktum.

Etter artikkel 18 nr. 2 gjelder det unntak for fraktførerens ansvar for gods i den utstrekning fraktføreren godtgjør at skaden skyldes godsets egen beskaffenhet eller feil eller mangler ved godset, mangelfull pakking av godset utført av andre enn fraktføreren eller noen denne svarer for, krigshandling eller væpnet konflikt, eller utøvelse av offentlig myndighet i forbindelse med at godset innføres. Bestemmelsen viderefører i hovedsak Warszawa-konvensjonen artikkel 18 nr. 3, som endret ved Montreal-protokoll 4, men med den vesentlige endring at ordet «utelukkende» («solely») er blitt erstattet med passusset «dersom og i den utstrekning» («if and to the extent»). Mens unntaket etter Warszawa-konvensjonen bare gjelder når skaden utelukkende skyldes en av de ansvarsbefriende hendelser, gjelder unntaket etter Montreal-konvensjonen altså i den utstrekning skaden skyldes en av de ansvarsbefriende hendelser. En tilsvarende endring må gjennomføres i luftfartsloven § 10–19 første ledd annet punktum.

Montreal-konvensjonen artikkel 18 nr. 3 definerer lufttransport i forhold til artikkel 18 nr. 1 til det tidsrommet godset er i fraktførerens besittelse. Bestemmelsen tilsvarende i hovedsak Warszawa-konvensjonen artikkel 18 nr. 4 som endret ved Montreal-

protokoll nr. 4, men er vesentlig forenklet ved at presiseringen av at dette gjelder både på flyplassen eller om bord på flyet, eller i forbindelse med landing, på ethvert sted, er strøket. Endringen har neppe materiell betydning. Luftfartslovens § 10–19 annet ledd bør forenkles tilsvarende.

Artikkel 18 nr. 4 inneholder bestemmelser om i hvilken utstrekning transport på land, til sjøs eller på innenlands vannveier kan anses som lufttransport. Første og annet punktum tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 18 nr. 5 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. I tredje punktum innføres imidlertid en ny bestemmelse om at dersom fraktføreren uten avsenderens samtykke helt eller delvis erstatter den transport som partene er blitt enige om i luftfraktavtalen med en annen type transport, skal denne annen type transport anses som en del av tidsrommet for lufttransporten. Dette må innarbeides i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–19 annet ledd nytt fjerde punktum.

Artikkel 19

Artikkel 19 gjelder ansvaret ved forsinkelse. Bestemmelsen regulerer dette både i forhold til passasjerer, reisegods og fraktgods. Bestemmelsen svarer i hovedsak til Warszawa-konvensjonen artikkel 19 og artikkel 20 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3, men med en mindre endring. Etter Warszawa-konvensjonen artikkel 20 er fraktføreren ansvarsfri dersom han har tatt «alle nødvendige tiltak for å unngå skaden». Etter Montreal-konvensjonen blir fraktføreren ansvarsfri dersom han har tatt «alle de forholdsregler som det var rimelig å kreve for å unngå skade». Det kreves altså etter Montreal-konvensjonen noe mindre av fraktføreren for at denne skal være ansvarsfri. Luftfartsloven § 10–20 må endres i samsvar med dette.

Artikkel 20

Montreal-konvensjonen artikkel 20 inneholder regler om nedsettelse eller bortfall av erstatning på grunn av skadelidtes medvirkning. Bestemmelsen omfatter både skade på passasjer, reisegods og fraktgods. Artikkel 20 første og annet punktum tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 21 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3 og Warszawa-konvensjonen artikkel 21 nr. 2 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4. Artikkel 20 tredje punktum inneholder en ny presisering av at medvirkningsregelen gjelder i forhold til alle ansvarsbestemmelser i Montreal-konvensjonen, herunder artikkel 21 nr. 1, men denne presiseringen innebærer ingen materiell endring og medfører ikke behov for noen lovendring.

Artikkel 21

Montreal-konvensjonen artikkel 21 omhandler begrensninger i erstatningsbeløpet ved død eller personskade på passasjerer. Bestemmelsene her gjør vesentlige endringer i reglene om ansvarsbegrensning i Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 1 a) som endret ved Montreal-protokoll nr. 3. Dette er nok den viktigste endringen i den nye Montreal-konvensjonen.

I Warszawa-systemet gjelder i henhold til Montreal-protokoll nr. 3, (som ikke er i kraft men som er gjennomført i norsk rett i luftfartsloven § 10–22), en ansvarsgrense på 100.000 SDR pr. passasjer ved død og personskade. Dette tilsvarer ca. 1 mill. kr. I mange land gjelder et lavere beløp etter Haag-protokollen eller den opprinnelige Warszawa-konvensjonen. Montreal-konvensjonen erstatter denne ansvarsbegrensningen med et to-delt ansvarssystem med et objektivt ansvar i bunnen, opp til 100.000 SDR pr. passasjer (jf. artikkel 21 nr. 1), og et subjektivt ikke-beløpsbegrenset ansvar med omvendt bevisbyrde for den delen av skaden som overstiger 100.000 SDR (jf. artikkel 21 nr. 2). Montreal-konvensjonen bedrer med dette skadelidte passasjerers og deres etterlattes erstatningsrettslige beskyttelse vesentlig i forhold til ansvarsbegrensningene i Warszawa-systemet. Luftfartsloven § 10–22 første ledd må endres i samsvar med Montreal-konvensjonen på dette punkt.

Disse viktige endringene i Montreal-konvensjonens regler om ansvarets størrelse vil likevel ikke gjøre noen endring i ansvaret til norske luftfartsselskaper. Norske luftfartsselskaper har allerede i dag et tilsvarende ubegrenset erstatningsansvar etter forordning (EF) nr. 2027/97, jf. luftfartsloven § 10–17 a. For tilfelle som ikke omfattes av denne forordningen (jf. nærmere om dette kapittel 4 nedenfor) vil imidlertid endringene få betydning.

Artikkel 22

Artikkel 22 nr. 1 om ansvarsbegrensning ved forsinkelse ved befordring av passasjer tilsvarer Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 1 b som endret ved Montreal-protokoll nr. 3, jf. luftfartsloven § 10–22 nåværende tredje ledd (som blir nye annet ledd) som kan videreføres uten endringer. Ansvarsgrensen på 4150 SDR pr. passasjer, som tilsvarer ca. 41500 kr., er også uendret.

Artikkel 22 nr. 2, som regulerer ansvarsbegrensningen ved befordring av reisegods, begrenser fraktførerens ansvar for ødeleggelse, tap, skade eller forsinkelse av reisegods til 1000 SDR (ca. 10000 kr.) for hver passasjer. Dette er det samme

begrensningsbeløpet som i dag, jf. luftfartsloven § 10–22 nåværende fjerde ledd. Det gjelder et unntak fra denne ansvarsbegrensningen dersom passasjerens ved overleveringen av innskrevet reisegods til fraktføreren har avgitt en særlig erklæring om den verdi som er knyttet til utleveringen på bestemmelsesstedet, og har betalt det frakttillegget som eventuelt kreves. I så fall har fraktføreren plikt til å utbetale inntil det beløp som er oppgitt, med mindre fraktføreren godtgjør at dette beløpet er større enn passasjerens virkelige interesse ved utleveringen på bestemmelsesstedet. Bestemmelsene bygger på en kombinasjon av Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 1 c) som endret ved Montreal-protokoll nr. 3, og Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 2 a) som endret ved Haag-protokollen. Luftfartsloven § 10–22 nåværende fjerde ledd (som blir nye tredje ledd) inneholder ikke dette unntaket for særlige erklæringer, og må derfor endres på dette punkt.

Artikkel 22 nr. 3 regulerer ansvarsbegrensningen ved fraktførerens ansvar for ødeleggelse, tap, skade eller forsinkelse av fraktgods. Også dette begrensningsbeløpet, 17 SDR per kilo (ca. 170 kr. pr. kilo), står uendret i Montreal-konvensjonen. Bestemmelsen tilsvarer Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 2 b) som endret ved Montreal-protokoll nr. 4, men med en ny presisering av at ansvarsbegrensningen for gods gjelder «i tilfelle ødeleggelse, tap, skade eller forsinkelse». Presiseringen har neppe materiell betydning, men bør likevel gjennomføres i luftfartsloven § 10–22 nåværende femte ledd (som blir nye fjerde ledd).

Artikkel 22 nr. 4 første punktum regulerer den nærmere beregningen av grensen for fraktførerens ansvar dersom bare en del av godset utsettes for skade mv. Bestemmelsen tilsvarer Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 2 c) som endret ved Montreal-protokoll nr. 4, men med en endring som består i at det er henvist til godskvittering og registrering i tillegg til luftfraktbrev. Tilsvarende endring må derfor gjøres i luftfartsloven § 10–22 nåværende femte ledd (som blir nytt fjerde ledd) femte punktum.

Artikkel 22 nr. 5 omfatter forsinkelse av personer og ødeleggelse, tap, skade eller forsinkelse av reisegods, og fastsetter at ansvarsbegrensningene i artikkel 22 nr. 1 og 2 ikke gjelder dersom det godtgjøres at skaden skyldes en handling eller unnlatelse fra fraktføreren, eller en handling eller unnlatelse fra dennes ansatte eller agenter i tjeneste, begått ved forsett eller ved grov uaktsomhet. Dette unntaket fra ansvarsbegrensning er nytt i forhold til Warszawa-konvensjonen og må innarbeides i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–22 nytt femte ledd.

Artikkel 22 nr. 6 gjelder saksomkostninger. Første punktum presiserer at ansvarsgrensene i artikkel 21 og 22 ikke skal være til hinder for at en domstol i tillegg kan tilkjenne saksøkeren saksomkostninger eller andre omkostninger saken har medført, inklusive renter. Annet punktum gjør unntak fra dette. Etter annet punktum skal det ikke kunne tilkjennes saksomkostninger dersom beløpet på den erstatningen som tilkjennes, eksklusive saksomkostninger og andre omkostninger, ikke overstiger det beløp som fraktføreren har tilbudt saksøker skriftlig innen visse frister. Bestemmelsen bygger på Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 3 c og 4, som endret ved Montreal-protokollene nr. 3 og 4, men det er foretatt en viktig endring ved at fritaket for saksomkostninger etter annet punktum i visse tilfelle er begrenset til godstransport i Warszawa-systemet, mens regelen i Montreal-konvensjonen ikke er begrenset slik til godstransport. Luftfartsloven § 10–22 sjette ledd må derfor endres i samsvar med dette.

Artikkel 23

Artikkel 23 omhandler spesielle trekkrettigheter definert av Det internasjonale pengefond, (SDR), og tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 22 nr. 6 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4.

Artikkel 24

Artikkel 24 omhandler revisjon av ansvarsgrensene. Depositaren (ICAO) skal vurdere ansvarsgrensene hvert femte år i henhold til nærmere bestemte faktorer, og skal eventuelt foreta en revisjon. Revisjonen får virkning seks måneder etter at det er gitt underretning om den til partene. Dersom et flertall av partene innen tre måneder etter en slik underretning meddeler at man ikke er enige i revisjonen, får revisjonen ikke virkning, og saken skal forelegges for et partsmøte.

Warszawa-systemet inneholder ingen tilsvarende revisjonsbestemmelse. Det er ikke hensiktsmessig å innta noen bestemmelser om denne revisjonsprosedyren i luftfartsloven. Det vil være nødvendig å gjøre endringer i luftfartslovens § 10–22, hver gang en ny revisjon av ansvarsgrensene finner sted i henhold til artikkel 24.

Artikkel 25

Etter artikkel 25 kan en fraktfører bestemme at fraktavtalen skal ha høyere ansvarsgrenser enn de som følger av Montreal-konvensjonen, eller at den ikke skal ha noen ansvarsgrense. Bestemmelsen er

ny i forhold til Warszawa-konvensjonen som endret ved Montreal-protokoll nr. 3 og 4. Det må derfor gjøres endringer i luftfartsloven på dette punkt, jf. utkastet § 10–23 nytt første ledd.

Artikkel 26

Artikkel 26 om ugyldige kontraktsbestemmelser tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 23 nr. 1 som endret ved Haag-protokollen. Bestemmelsen er gjennomført i luftfartsloven § 10–23 første ledd, som kan videreføres uendret, men nå som annet ledd.

Warszawa-konvensjonen artikkel 23 nr. 2 inneholder en bestemmelse om at det ved godsbefordring kan tas forbehold for tap eller skade som følge av godsets egen beskaffenhet eller feil ved godset, jf. luftfartsloven § 10–23 annet ledd. Bestemmelsen er ikke opprettholdt i Montreal-konvensjonen artikkel 26, fordi den er overflødig ved siden av artikkel 18 nr. 2 med unntak for ansvaret for gods i den utstrekning skaden eller tapet skyldes godsets egen beskaffenhet, feil eller mangel. Luftfartsloven § 10–23 annet ledd må derfor oppheves i samsvar med endringen i Montreal-konvensjonen.

Artikkel 27

Artikkel 27 presiserer at intet i overenskomsten skal forhindre en fraktfører i å avslå eller inngå fraktavtale, i å gi avkall på forsvarsmuligheter i henhold til overenskomsten, eller i å fastsette vilkår som ikke er i strid med overenskomsten. Bestemmelsen tilsvarende i hovedsak Warszawa-konvensjonen artikkel 33 som endret ved Montreal-protokoll nr. 4, men slik at henvisningen til å gi avkall på forsvarsmuligheter er tilføyd. Bestemmelsen er av en karakter som ikke tilsier gjennomføring i lovteksten, og dette er derfor ikke inntatt i luftfartsloven.

Artikkel 28

Montreal-konvensjonen artikkel 28 innfører en ny regel om at det i nasjonal rett kan innføres regler om forskuddsbetaling av deler av erstatningen ved flyulykker som fører til at passasjerer blir drept eller skadet. Hvorvidt det bør innføres slike regler om forskuddsbetaling i luftfartsloven behandles nærmere nedenfor i kapittel 9 i merknadene til utkastet § 10–22 a.

Artikkel 29

Montreal-konvensjonen artikkel 29 om at en erstatningssak i forbindelse med befordring av passasjer-

rer, reisegods eller gods bare kan reises på de vilkår og innenfor de ansvarsgrenser som er fastsatt i Montreal-konvensjonen, uansett grunnlag, tilsvarer Warszawa-konvensjonen artikkel 24 nr. 2 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3 og 4. Bestemmelsene er innarbeidet i luftfartsloven § 10–24 første ledd, som videreføres uendret.

Artikkel 29 annet punktum inneholder en ny regel om at strafferstatning, eksemplarisk erstatning eller erstatning for annet enn skade eller tap («punitive, exemplary or any other non-compensatory damages») aldri skal kunne kreves dekket. De erstatningsformene som det siktes til her eksisterer ikke i norsk erstatningsrett. Etter departementets vurdering kan for eksempel menerstatning og oppreisning ikke betraktes som denne typen ikke-kompenserende erstatning. Erstatning etter skadeserstatningsloven § 3–5 skal bidra til å kompensere for skadelidtes skade, selv om kompensasjonen ikke knytter seg til en ren økonomisk beregning av tapet. Artikkel 29 annet punktum anses ikke å være relevant i forhold til norsk rett, og foreslås derfor ikke gjennomført i luftfartsloven.

Artikkel 30

Artikkel 30 nr. 1 og 2 viderefører bestemmelsene i Warszawa-systemet om at reglene om fraktførerens ansvar, inkludert ansvarsgrensene, skal anvendes også i forhold til fraktførerens ansatte eller agenter dersom disse saksøkes. Artikkel 30 nr. 3 innfører imidlertid en presisering som er ny i forhold til Warszawa-systemet. Med unntak for ved frakt av gods skal artikkel 30 nr. 1 og 2 ikke gjelde dersom det godtgjøres at skaden skyldes en handling eller unnlattelse fra en ansatt eller agents side, begått med forsett eller grov uaktsomhet. Det vil si at i slike tilfelle kan vedkommende ikke påberope seg de gjeldende ansvarsgrenser. Den nye bestemmelsen om dette gjennomføres i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–25.

Artikkel 31

Etter artikkel 31 nr. 1 skal innskrevet reisegods eller gods som blir utlevert til den rettmessige mottaker uten at denne klager, formodes å være utlevert i god stand og i samsvar med befordringsdokumentet eller med opplysningene registrert på annen måte, om ikke annet blir godtgjort. Bestemmelsen viderefører i hovedsak reglene i Warszawa-konvensjonen artikkel 26 nr. 1. Henvisningen til registrering på annen måte er imidlertid ny i forhold til Warszawa-systemet, og må innarbeides i luftfartsloven § 10–26.

Artikkel 31 nr. 2, som regulerer mottakerens klage til fraktføreren og frister mv. i den forbindelse, tilsvarer i hovedsak Warszawa-konvensjonen artikkel 26 nr. 2, slik denne ble endret ved Haag-protokollen. Det er imidlertid gjort en endring ved at det nå er presisert at 7-dagers fristen bare gjelder innskrevet reisegods. Tilsvarende presisering må gjennomføres i luftfartsloven § 10–26 annet ledd.

Artikkel 31 nr. 3 om at enhver klage må være skriftlig og avgitt eller avsendt innen fristens utløp viderefører Warszawa-konvensjonen artikkel 26 nr., men med en forenkling. Tilsvarende forenkling gjennomføres i utkastet § 10–26 tredje ledd.

Artikkel 31 nr. 4 om at det, unntatt i tilfelle av svik, ikke kan reises erstatningskrav mot fraktføreren med mindre det er klaget innen de gjeldende frister tilsvarer Warszawa-konvensjonen artikkel 26 nr. 4. Bestemmelsen er gjennomført i luftfartsloven § 10–27, som videreføres uendret.

Artikkel 32

Artikkel 32 omhandler situasjonen når den ansvarlige er død. Bestemmelsen, som viderefører tilsvarende bestemmelse i Warszawa-konvensjonen artikkel 27, er ikke nødvendig å lovfeste. Det følger uansett av alminnelige prinsipper at kravet kan fremsettes overfor boet.

Artikkel 33

Artikkel 33 angir vernetingsbestemmelsene. Etter hovedregelen i artikkel 33 nr. 1 skal erstatnings-søksmål reises innenfor en av partenes territorium, enten på fraktførerens bosted eller hovedkontor, eller på forretningsstedet der fraktavtalen er inngått, eller på bestemmelsesstedet, etter saksøkerens valg.

Artikkel 33 nr. 2 angir særregler for vernetingset som kommer til anvendelse i tillegg til vernetingset etter nr. 1, i tilfelle der passasjer er drept eller skadd. Her kan det også reises sak i en konvensjonsstat der passasjerens hadde sin faste bopel på det tidspunkt ulykken inntraff, forutsatt at fraktføreren driver lufttransport til eller fra den staten og i tillegg eier eller leier lokaler der. Bestemmelsen svarer et stykke på vei til Warszawa-konvensjonen artikkel 28 nr. 2 som endret ved Montreal-protokoll nr. 3, men med noen endringer. Luftfartslovens § 10–28 annet ledd må endres i samsvar med dette.

Artikkel 33 nr. 3 inneholder definisjoner av begrepene «forretningsavtale» og «fast bopel», slik disse begrepene brukes i artikkel 33 nr. 2. Dette er nytt i forhold til Warszawa-systemet. Se om dette i kapittel 9 nedenfor i merknadene til utkastet § 10–28.

Artikkel 34

Artikkel 34 omhandler voldgift i forbindelse med fraktavtale om gods. Bestemmelsen bygger på Warszawa-konvensjonen artikkel 32 annet punktum og samsvarer i det alt vesentligste med denne, med enkelte presiseringer. Det presiseres bl.a. at voldgiftsavtalen må være skriftlig og at det er saksøkeren som skal velge verneeting. Luftfartsloven § 10–38 annet ledd endres i samsvar med dette

Artikkel 35

Artikkel 35 viderefører to-års foreldelsesfristen i Warszawa-konvensjonen artikkel 29. Bestemmelsen er gjennomført i luftfartsloven § 10–29, som kan videreføres uten endringer.

Artikkel 36

Artikkel 36 om etterfølgende fraktførere viderefører Warszawa-konvensjonen artikkel 30. Bestemmelsen er gjennomført i luftfartsloven § 10–30, som kan videreføres uten endringer.

Artikkel 37

Artikkel 37, som presiserer at konvensjonen ikke innvirker på adgangen til regress, tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 30 A som endret ved Montreal-protokoll nr. 4

Kapittel IV Sammensatt befordring

Artikkel 38

Etter artikkel 38 nr. 1 skal ved sammensatt befordring (befordring som delvis utføres med luftfartøy og delvis med annet transportmiddel) bestemmelsene i konvensjonen bare gjelde for luftbefordringen, med forbehold for artikkel 18 nr. 4, og forutsatt at befordringen oppfyller vilkårene i artikkel 1. Bestemmelsen tilsvarende langt på vei Warszawa-konvensjonen artikkel 31 nr. 1, men slik at det uttrykkelige forbeholdet for artikkel 18 nr. 4 er nytt. Tilsvarende endring bør gjennomføres i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–37.

Artikkel 38 nr. 2 om at Montreal-konvensjonen ikke er til hinder for at partene ved sammensatt befordring inntar vilkårene for de andre befordringsmåter i luftbefordringsdokumentet tilsvarende fullt ut Warszawa-konvensjonen artikkel 31 nr. 2, jf. luftfartsloven § 10–37 annet ledd.

Kapittel V Luftbefordring utført av en annen person enn den avtalesluttende fraktføreren

Kapittel V omfatter artiklene 39–48 og inneholder bestemmelser om luftbefordring utført av en annen fraktfører enn den avtalesluttende fraktfører. Disse bestemmelsene har så godt som identisk innhold som bestemmelsene i Guadalajara-konvensjonen artikkel I b) og c), artiklene II til VIII, artikkel IX nr. 1 og X. Montreal-konvensjonen vil derfor ikke nødvendigvis endringer i reglene om dette i luftfartslovens kapittel X avsnitt E.

Kapittel VI Andre bestemmelser

Artikkel 49

Artikkel 49, som begrenser adgangen til å fravike konvensjonens regler med hensyn til lovvalg og verneeting, tilsvarende Warszawa-konvensjonen artikkel 32 første punktum, som er gjennomført i luftfartsloven § 10–38 første ledd. Warszawa-konvensjonen artikkel 32 annet punktum og luftfartsloven § 10–38 annet ledd inneholder imidlertid en særskilt bestemmelse om at det kan avtales voldgift i forbindelse med godsbefordring på visse vilkår. Montreal-konvensjonens tilsvarende bestemmelse om voldgift ved godsbefordring i artikkel 34 avviker noe fra Warszawa-konvensjonen artikkel 32 annet punktum, og luftfartsloven § 10–38 annet ledd endres i samsvar med dette.

Artikkel 50

Montreal-konvensjonen artikkel 50 innfører krav om at fraktførere skal tegne tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt ansvar etter Montreal-konvensjonen. Av annet punktum fremgår det videre at en konvensjonsstat kan kreve at en fraktfører som opererer i staten skal fremlegge dokumentasjon for at den har tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt ansvar etter Montreal-konvensjonen. En slik forsikringsplikt er ny i forhold til Warszawa-systemet, og regler om dette må derfor innarbeides i luftfartsloven, jf. utkastet § 10–38 a.

Montreal-konvensjonen bestemmer ikke nærmere hvilke beløp forsikringen skal dekke, bare at forsikringen skal dekke ansvaret etter konvensjonen. I forhold til forsinkelse og skader på reisegods og gods vil forsikringen måtte dekke et beløp tilsvarende erstatningsgrensene på 4150 SDR (ca. 41500 kr.) pr. passasjer ved forsinkelse, 1000 SDR (ca. 10000 kr.) pr. passasjer for reisegods og 17 SDR (ca. 170 kr.) pr. kilo for gods. I forhold til død eller personskade på passasjer er det imidlertid mer uklart hvilket forsikringsnivå konvensjonen krever,

siden det for disse skadene etter konvensjonen ikke gjelder noen beløpsbegrensning av ansvaret. Her blir spørsmålet hva som skal til for at forsikringen skal anses å være «tilstrekkelig til å dekke sitt ansvar etter denne overenskomst». Etter departementets syn krever Montreal-konvensjonen her ikke at forsikringen skal dekke et ubegrenset ansvar, selv om ansvaret ikke er gjenstand for ansvarsbegrensning. Det må være tilstrekkelig etter artikkel 50 at forsikringen dekker et beløp som må antas å være et påregnelig erstatningskrav sett i forhold til det alminnelige erstatningsnivået i den aktuelle staten. Hvilket erstatningsnivå forsikringen må dekke for å oppfylle dette vil variere fra stat til stat, avhengig av erstatningsnivået. Hver stat må selv foreta en vurdering av hva som kan anses som tilstrekkelig forsikring i forhold til Montreal-konvensjonens ansvarsregler. Denne mangelen på uniformitet innebærer at man kan få en situasjon der den staten som fraktføreren tar sikte på å trafikere krever et høyere forsikringsnivå enn det som kreves av fraktføreren hjemstat. Dette er en konsekvens av at artikkel 50 ikke etablerer en beløpsbestemt forsikringsplikt.

Spørsmålet er så hva artikkel 50 innebærer i forhold til norsk rett. Erstatningsnivået i Norge ved død og personskade ligger relativt høyt, særlig i tilfelle av livsvarig invaliditet. Erstatningskrav fra en person på rundt 4 millioner kroner må anses som relativt normalt i norsk erstatningsrett, og det forekommer erstatningssummer (særlig ved alvorlig og livsvarig invaliditet etter trafikkulykker) på over 10 mill. kr. Artikkel 50 krever antakelig ikke at det skal foreligge en forsikring pr. passasjer som tilsvare ytterpunktet med hensyn til store erstatningsbeløp. Det er antakelig ikke mulig her å finne en eksakt størrelse med hensyn til hva konvensjonen krever, og dette må derfor nødvendigvis bli noe skjønsmessig. Innen sjøtransport av passasjerer innfører Aten-konvensjonen av 2002 (jf. Justisdepartementets høringsbrev 23. mai 2003 om denne konvensjonen) en forsikringsplikt på 250000 SDR pr. passasjer, som tilsvare ca. 2,5 mill. kr. Aten-konvensjonen inneholder imidlertid, til forskjell fra Montreal-konvensjonen, ingen forutsetning om at forsikringen skal dekke *hele* ansvaret, og de to konvensjonene er derfor ikke sammenlignbare på dette punktet.

Innenfor rammen av det europeiske samarbeidsorganet for luftfartsspørsmål, European Civil Aviation Conference (ECAC), er det blitt utarbeidet en rekommandasjon ECAC 25/1 om forsikringsnivået. I rekommandasjonen anbefales en forsikringsdekning for passasjerskader på *minst* 250000

SDR (ca. 2,5 mill. kr.) pr. passasjer som luftfartøyet er typegodkjent for. Dette minstebeløpet vil etter departementets syn i norsk sammenheng neppe være tilstrekkelig til at kravet i Montreal-konvensjonen artikkel 50 vil være oppfylt. Denne ECAC-rekommandasjonen er imidlertid ikke bindende, og den angir også bare et minstenivå.

For EF- og EØS-luftfartsselskaper stilles det allerede i dag krav om ansvarsforsikring for å få en operativ lisens utferdiget i et medlemsland, jf. forordning (EF) nr. 2027/97 (jf. luftfartsloven § 10–17 a), samt forordning (EF) nr. 2407/92 artikkel 7 (jf. forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område). EU-kommisjonen har utarbeidet forslag til en ny forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører, men Europaparlamentet har kommet med en rekke endringer, og det er derfor usikkert når denne forordningen vil foreligge.

For øvrig når det gjelder gjennomføringen av forsikringsplikten i norsk rett, vises til merknadene til utkastet § 10–38 a nedenfor i kapittel 9.

Artiklene 51 og 52

Artiklene 51 og 52 om befordring utført under ekstraordinære omstendigheter og definisjon av uttrykket «dag» tilsvare Warszawa-konvensjonen artikkel 34 som endret ved Montreal protokoll nr. 4, og Warszawa-konvensjonen artikkel 35.

Kapittel VII Sluttbestemmelser

Artikkel 53

Artikkel 53 regulerer undertegning, ratifikasjon og tiltredelse o.l., samt ikrafttredelse. Konvensjonen er åpen for undertegning frem til den treer i kraft, jf. artikkel 53 nr. 1. Stater som har undertegnet konvensjonen innen den treer i kraft, kan ratifisere konvensjonen, jf. artikkel 53 nr. 3. Etter ikrafttredelsen kan stater som ikke har undertegnet godta, godkjenne eller tiltre konvensjonen når som helst, jf. artikkel 53 nr. 4. Konvensjonen treer i kraft på den sekstien-de dag etter at det trettiende ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet er deponert hos depositaren. Dette inntraff 5. september 2003, hvilket innebærer at Montreal-konvensjonen trådte i kraft 4. november 2003.

Artikkel 54

Artikkel 54 regulerer oppsigelse av konvensjonen, og behandles ikke nærmere her.

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

Artikkel 55

Artikkel 55 regulerer forholdet til dokumentene innenfor Warszawa-systemet, og etablerer prinsippet om at Montreal-konvensjonen skal gå foran.

Artikkel 56

Artikkel 56 angir enkelte særregler for stater som har mer enn ett rettssystem. Dette er ikke relevant for Norge.

Artikkel 57

Artikkel 57 gjelder forbehold. Departementet foreslår at Norge ikke tar noen forbehold i forbindelse med at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen, jf. nærmere om dette nedenfor i kapittel 5.

4 Betydningen av Montreal-konvensjonen ved siden av EU-forordningene

Som redegjort for over i kapittel 2 har man innenfor EU i hovedsak gjennomført Montreal-konvensjonens regler ved forordning (EF) nr. 2027/97 av 9. oktober 1997 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker, som senere er endret ved forordning (EF) nr. 889/2002. Forordningene er innlemmet i EØS-avtalen. Dette innebærer at norsk tilslutning til Montreal-konvensjonen får begrenset betydning for norske luftfartsselskaper, fordi de samme reglene uansett er gjennomført gjennom forordningene. Forordningene gjennomfører imidlertid ikke Montreal-konvensjonen fullt ut i alle henseender. I kapitlet her gis derfor en oversikt over hvilken selvstendig betydning det å tiltre konvensjonen vil ha ved siden av forordningene.

I motsetning til Montreal-konvensjonen, som også omhandler fraktgods, omfatter forordningene (EF) 2027/97 og (EF) 889/2002 bare regler om personskade og reisegods. Montreal-konvensjonen vil derfor få selvstendig betydning for alle fraktførere når det gjelder fraktgods, også for luftfartsselskaper som har lisens fra en stat innenfor EØS-området og som derfor er omfattet av forordningene.

For så vidt gjelder personskade og bagasje vil

Montreal-konvensjonen få liten selvstendig betydning, ved siden av forordningene, for luftfartsselskaper som har lisens fra en stat innenfor EØS-området. Andre luftfartsselskaper enn disse faller utenfor forordningenes virkeområde, og her vil Montreal-konvensjonen derfor ha selvstendig betydning.

Videre vil Montreal-konvensjonen ha selvstendig betydning for de som er fraktførere etter Montreal-konvensjonen uten å være luftfartsselskaper. Til den sistnevnte gruppen hører bl.a. stater eller andre offentlige organer som utfører luftbefordring mot vederlag, jf. Montreal-konvensjonen artikkel 2. Videre vil andre som selger lufttransporter i eget navn uten å være luftfartsselskaper være omfattet av Montreal-konvensjonens regler, i egenskap av å være avtalesluttende fraktførere, jf. Montreal-konvensjonen kapittel V. Etter det departementet kjenner til opererer norske reiseselskaper og turoperatører gjennomgående som agenter for luftfartsselskapene, hvilket innebærer at de ikke vil anses som avtalesluttende fraktførere etter Montreal-konvensjonen.

5 Norsk tilslutning til Montreal-konvensjonen

5.1 Forslag om at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen

I høringsbrevet 16. juli 2003 foreslo departementet at Norge ratifiserer Montreal-konvensjonen, fordi Norge derved vil bidra til målet om internasjonal uniformitet. Ingen høringsinstanser går i mot at Norge ratifiserer konvensjonen. *Avinor AS, Barne- og familiedepartementet, Braathens AS, Den Norske Advokatforening, Forbrukerombudet, Flyselskapenes Landsforening, Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon og Samferdselsdepartementet* uttaler i høringen at man støtter at Norge ratifiserer konvensjonen.

Departementet foreslår på denne bakgrunn at Norge slutter seg til Montreal-konvensjonen. Som nevnt over i merknadene til artikkel 53 trådte konvensjonen i kraft 4. november 2003. Etter artikkel 53 nr. 3 er det bare de stater som har undertegnet konvensjonen før ikrafttredelsen som kan slutte seg til konvensjonen i form av undertegning med etterfølgende ratifikasjon. Norge har ikke rukket å undertegne konvensjonen før denne datoen, og vil derfor måtte slutte seg til konvensjonen etter reglene i artikkel 53 nr.4. Det vil si at Norge etter at konvensjonen har trådt i kraft kan godta, godkjenne eller tiltre konvensjonen, uten noen forutgående undertegning. Det naturlige for Norge vil være å slutte seg til konvensjonen i form av tiltredelse. Departementet foreslår derfor at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen ved deponering av tiltredelsesdokument hos Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon (International Civil Aviation Organization), jf. konvensjonens artikkel 53 nr. 4. Konvensjonen

vil tre i kraft for Norge seksti dager etter den dag Norges tiltredelsesdokument er deponert. jf. artikkel 53 nr. 7

5.2 Spørsmål om forbehold i forhold til visse typer luftbefordring

Etter Montreal-konvensjonen artikkel 57 kan det tas forbehold om at konvensjonen ikke skal gjelde for internasjonal luftbefordring som utføres av en stat for ikke-kommersielle formål i forbindelse med dens funksjoner og plikter som suveren stat, samt for lufttransport som utføres for statens militære myndigheter, der hele fartøyets kapasitet er blitt reservert av eller på vegne av disse myndigheter. Tilsvarende muligheter til forbehold finnes også i de ulike instrumentene i Warszawa-systemet. Norge har ikke tidligere benyttet muligheten til å ta slike forbehold. Etter departementets syn er det ingen grunn til å vurdere dette annerledes i forhold til Montreal-konvensjonen. Slik departementet ser det, vil Montreal-konvensjonen gi en hensiktsmessig regulering i disse tilfellene. I høringen uttaler *AvinorAS* og *Samferdselsdepartementet* at man er enig i at det ikke tas forbehold som nevnt. *Forsvarsdepartementet* har uttalt at departementet er enig i Justisdepartementets vurderinger der dette har betydning for forsvaret. Andre høringsinstanser uttaler seg ikke om spørsmålet. Departementet går på denne bakgrunn inn for at Norge ikke tar noe forbehold etter artikkel 57.

6 Oppsigelse av Warszawa-konvensjonen

6.1 Warszawa-konvensjonen og gjeldende protokoller

Når Norge tiltrer Montreal-konvensjonen reiser dette samtidig spørsmål om Norge bør si opp hele eller deler av Warszawa-systemet. Oppsigelse av Warszawa-konvensjonen skjer i henhold til artikkel 39 ved notifikasjon til Polens regjering, og får virkning seks måneder etter notifikasjonen. Tilsvarende gjelder de ulike protokollene til konvensjonen, med unntak av Guadalajara-konvensjonen som sies opp ved notifikasjon til regjeringen i Mexico, jf. artikkel XV.

Som det fremgår over i kapittel 2 består Warszawa-systemet av flere ulike instrumenter, og systemet er fragmentert og uoversiktlig. Departementet mener likevel at det inntil videre likevel vil være hensiktsmessig å opprettholde det gjeldende Warszawa-systemet selv om Norge tiltrer Montreal-konvensjonen.

Spørsmålet om oppsigelse av deler av Warszawa-systemet har vært vurdert også tidligere. I forbindelse med ratifikasjon av Montreal-protokoll nr. 3 og 4 ble det for det første vurdert hvorvidt Norge burde si opp Warszawa-konvensjonen i sin opprinnelige ordlyd fra 1929, jf. Ot. prp. nr. 8 (1987–88) side 5. Departementet kom den gang til at Norge ikke burde si opp Warszawa-konvensjonen i sin opprinnelige form, hovedsakelig på grunn av konvensjonsbåndene til USA. Departementet vurderte for det annet hvorvidt man burde å si opp Warszawa-konvensjonen slik denne er endret ved Haag-protokollen av 1955. Man antok imidlertid den gangen at det ville gå lang tid før Montreal-protokollene eventuelt var ratifisert av like mange stater som Haag-protokollen, og at oppsigelse av Haag-protokollen derfor ville kunne medføre et langvarig konvensjonsløst forhold til et betydelig antall stater. Situasjonen i dag er at det neppe vil medføre særlig store konsekvenser å si opp Warszawa-konvensjonen i sin opprinnelige ordlyd fra 1929, da de fleste andre stater nå er bundet av Warszawa-konvensjonen slik den er endret ved Haag-protokollen av 1955. Heller ikke forholdet til USA tilsier lenger at Norge har behov for å beholde Warszawa-konvensjonen i sin opprinnelige form.

Når departementet likevel mener at Norge foreløpig ikke bør si opp Warszawa-systemet, har dette sammenheng med drøftelser om den nærmere fremgangsmåten for avviklingen av Warszawa-systemet som fant sted på diplomatkonferansen i Montreal i 1999. I konvensjonsforslaget som forelå ved begynnelsen av konferansen var det inntatt en bestemmelse om at partene i Montreal-konvensjonen skulle være forpliktet til å si opp Warszawa-systemet når Montreal-konvensjonen var blitt ratifisert av et visst antall stater. Denne bestemmelsen ble imidlertid ikke vedtatt. Årsaken var at det ble ansett som en bedre løsning at man i stedet sammenkalte til et møte om dette når Montreal-konvensjonen var vel trådt i kraft. Ved et slikt møte skulle et tidspunkt for felles oppsigelse av Warszawa-systemet kunne bestemmes. Tidspunktet skulle settes slik at de stater som ennå ikke hadde tiltrådt Montreal-konvensjonen skulle få tilstrekkelig tid på seg til å tiltre konvensjonen. Departementets vurdering er på denne bakgrunn at Norge ikke ensidig bør si opp Warszawa-systemet, men bør vente til det blir avholdt et slikt felles møte om oppsigelse som nevnt over.

Dersom man på et senere tidspunkt skulle anse en slik felles oppsigelse som umulig å oppnå, eller om dette skulle vise seg å dra ut vesentlig i tid, bør imidlertid en ensidig norsk oppsigelse av hele eller deler av Warszawa-systemet vurderes på ny.

6.2 Særlig om Montreal-protokoll nr. 3

I forhold til Montreal-protokoll nr. 3 står spørsmålet i en noe annen stilling enn for de øvrige deler av Warszawa-systemet, siden protokollen ikke er trådt i kraft. I høringsbrevet uttalte departementet at det ikke er noen grunn til å opprettholde ratifikasjonen av denne protokollen, og foreslo derfor at Norge i forbindelse med tilslutning til Montreal-konvensjonen skulle si opp Montreal-protokoll nr. 3, men ikke de øvrige delene av Warszawa-systemet. Samtidig ble det foreslått å ta ut de bestemmelsene i luftfartsloven § 19–3 som referer seg til Montreal-pro-

tokoll nr. 3, for å forenkle den bestemmelsen, så langt slik forenkling er mulig mens Norge enda er medlem i Warszawa-systemet.

De av høringsinstansene som har kommentert dette, *Avinor* og *Samferdselsdepartementet* reiser imidlertid spørsmål om hvilken signaleffekt det vil ha dersom Norge ensidig sier opp Montreal-protokoll nr. 3, og anbefaler på denne bakgrunn at Norge foreløpig ikke sier opp denne protokollen, men avventer dette til man senere sier opp hele Warszawa-systemet. *Departementet* mener det bør legges vekt

på disse innsigelsene, og foreslår derfor i proposisjonen her at Norge avventer oppsigelsen av Montreal-protokoll nr. 3 inntil videre. I og med at Montreal-protokoll nr. 3 ikke er i kraft, er Norge uansett ikke forpliktet i henhold til denne protokollen. Det er derfor intet i veien for å forenkle luftfartsloven § 19–3 som foreslått, ved å ta ut de reglene som referer seg til Montreal-protokoll nr. 3, selv om Norge foreløpig venter med å si opp denne protokollen formelt.

7 Forslag til endringer i luftfartsloven § 11–1 om skade på tredjeperson

7.1 Gjeldende rett

Luftfartsloven § 11–1 omhandler skade eller tap som oppstår utenfor luftfartøyet, det vil si skade på tredjepersoner. Ansvar er objektivt, altså uavhengig av skyld, og ansvaret påhviler eieren av luftfartøyet. Dersom fartøyet er registrert i luftfartøyregisteret anses den som er registrert som eier av fartøyet som eier. Etter § 11–2 plikter eieren å ha forsikring av ansvaret etter § 11–1.

Regelen om at det utelukkende er eieren av fartøyet som er ansvarlig for tredjepersonsansvaret kom inn i luftfartsloven ved loven av 1993. Etter den tidligere luftfartsloven av 16. desember 1960 nr. 1 § 153, som videreførte en tilsvarende bestemmelse i § 37 første ledd i luftfartsloven av 1923, var ansvarssubjektet «eieren eller i tilfelle den bruker som nytter fartøyet for egen regning». I luftfartsloven av 1993 endret man dette til et rent eieransvar, som også omfatter de tilfelle der en annen enn eieren nytter luftfartøyet for egen regning. Begrunnelsen for endringen fremgår av Ot.prp. nr. 84 (1992–93) på side 22, hvor det uttales:

«Etter utvalgets forslag hviler det objektive ansvaret på eier og bruker av luftfartøyet, som i tilfelle er solidarisk ansvarlige utad, jf SE § 5–3. Dette er en viktig forskjell i forhold til gjeldende rett, der det bare er brukeren som er ansvarlig i tilfeller der fartøyet benyttes for egen regning av andre enn eieren. I utvalgets utredning s 53 heter det at bestemmelsen er foreslått «av hensyn til skadelidte».

Etter departementets syn kan det stilles spørsmålsteget ved om det av hensyn til skadelidte er behov for å gjøre eier og bruker objektivt ansvarlig for tredjemannsskader. Selv om det for skadelidte normalt er enklere å oppnå full dekning for sitt erstatningskrav desto flere ansvarlige skadelidte har å holde seg til, har dette hensynet mindre vekt på dette enn på mange andre områder. Dette skyldes at det i det store flertall av skadetilfeller vil eksistere en ansvarsforsikring eller annen sikkerhet for ansvaret i medhold av gjeldende § 160 jf. utkastets § 11–2. En slik ordning er kostbar, unødvendig og i liten grad egnet til å tjene andre enn forsikringsbransjens interesser. Siden det i denne omgang ikke er aktuelt å revidere bestemmel-

sen om forsikringsplikt, jf merknadene til § 11–2 nedenfor i kapittel 4, taler dette mot at det innføres et objektivt ansvar for både eier og bruker.

Departementet antar etter dette at det bør være bare ett lovfestet ansvarssubjekt ved tredjemannsskader. Ved avgjørelsen av om dette skal være eier eller bruker, er det etter departementets syn naturlig å ta utgangspunkt i at de hensyn som overhodet begrunner et objektivt ansvar i disse tilfellene, ikke gir noe entydig svar på spørsmålet. Departementet legger da avgjørende vekt på at den ansvarlige, både av hensyn til skadelidte og av hensyn til forsikringsplikten, bør være lett å identifisere. Selv om det også finnes en del argumenter som taler for å gjøre brukeren ansvarlig, antar derfor departementet at det er mest hensiktsmessig å knytte ansvaret til posisjonen som eier. Med en slik regel vil skadelidte ved å undersøke i luftfartøysregisteret straks kunne konstatere hvem et erstatningskrav skal rettes mot. [...] Å gjøre eieren til ansvarssubjekt innebærer også at det blir enkelt å fastslå hvem forsikringsplikten hviler på. Der hvor eieren også bruker luftfartøyet, noe som er den praktiske hovedregelen, spiller det mindre rolle om ansvaret formuleres som et eier- eller brukeransvar. Og i tilfeller der andre enn eieren bruker fartøyet sporadisk og/eller kortvarig, er det etter departementets syn vanskelig å se tungtveiende innvendinger mot å la ansvaret hvile på eieren. Derimot synes en slik bestemmelse mindre hensiktsmessig ved langsiktige leieavtaler. I disse tilfellene vil imidlertid partene ha mulighet til å inngå avtaler om refusjon av forsikringspremien m.v., som i resultat vil lede til at ansvaret plasseres der det reelt sett hører hjemme. Siden det etter departementets oppfatning er ønskelig med en generell og entydig angivelse av ansvarssubjektet, har departementet ikke lagt avgjørende vekt på slike innvendinger.»

7.2 Ansvar for skade på tredjeperson i de andre nordiske lands luftfartslover

De andre nordiske land har alle på ulike vis innført et brukeransvar, i noen tilfelle i kombinasjon med

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

et eieransvar. Den norske luftfartsloven skiller seg derved fra de andre nordiske lands lovgivning på dette punkt.

I den *svenske* Lag (1922:382) angående ansvarighet for skada i följd av luftfart er utgangspunktet for tredjepersonsansvaret etter 1 § et objektivt ansvar for luftfartøyets eier. I 3 a § første ledd har loven en særskilt bestemmelse der luftfartøyet «innehas på grund av kredittköp med förbehåll om återtaganderätt». Da er kjøperen ansvarlig. Etter 3 a § annet ledd gjelder det også et unntak fra eieransvaret når «et luftfartyg innehas med nyttjanderätt». Her er det innehaveren av bruksretten («nyttjanderätt») som skal være ansvarlig, på vilkår av at:

- «1. ägaren og nyttjanderättshavaren har träffat avtal om att ansvaret skall vila på nyttjanderättshavaren,
2. nyttjanderätten avser en bestämd tid om minst ett år,
3. nyttjanderättshavaren enligt avtalet har rätt att skaffa förare eller befälhavare eller att använda fartyget för luftfart i förvärvssyfte, och
4. anteckning om nyttjanderätten har gjorts i luftfartygsregisteret.»

4 § i loven regulerer situasjonen når et luftfartøy «innehas med nyttjanderätt, men 3 a § andra stycket inte är tillämplig». I disse tilfellene er bruksrettsinnehaveren ansvarlig solidarisk med eieren dersom bruksrettsinnehaveren har rett til å skaffe fører eller kommandant, eller dersom bruksrettshaveren faktisk har anvendt en annen fører eller kommandant enn den som eieren har ansatt, og skaden skjer i den forbindelse. Eieren kan kreve regress hos bruksrettsinnehaveren.

I den *danske* lov om luftfart, lov nr. 1074 af 17/12/2002 § 127, påhviler ansvaret eieren eller «den for hvis regning luftfartøjet benyttes».

Etter den finske luftfartslagen 3 mars 1995 (281/1995) 66 § 2 mom. er eieren, innehaveren og operatøren solidarisk ansvarlig for tredjepersonsskader. Det ble nylig vedtatt en endring i bestemmelsen, som gjør unntak fra dette for «[d]en som innehar rett til luftfartyget genom äganderättsförbehåll, eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande, eller den som hyr ut luftfartyget», forutsatt at «oppgifter om luftfartygets operatör har införts i luftfartygsregisteret».

Endringen innebærer i henhold til forarbeidene RP/189/2002 at «en leasingfinansiär eller någon annan innehavare av en säkerhetsrätt som grundar sig på ägande samt en uthyrare av ett luftfartyg svarar for skade som åsamkast tredje person endast om det visas att de har vållat skadan uppsåtligen el-

ler av oaksamhet. I fråga om ansvaret för ett flygbolag eller någon annan operatör föreslås inga ändringar».

7.4 Forslaget i høringsbrevet

Justisdepartementet har mottatt fra en aktør i luftfartsnæringen et forslag om å endre § 11–1 dit hen at brukeren – og ikke eieren av fartøyet som i dag – gjøres til ansvarssubjekt på visse vilkår. Det ble i henvendelsen vist til at både svensk, finsk og dansk rett har et slik brukersansvar, at det i dag er vanlig at luftfartøyer er leaset på operasjonell eller finansiell basis, og at det er brukeren som da tegner de relevante forsikringer, siden dette etter de fleste lands rett er et brukersansvar. I høringsbrevet foreslo departementet på denne bakgrunn å endre luftfartsloven § 11–1 slik at det på visse vilkår skal gjelde et brukersansvar når bruksretten er registrert i luftfartøyregisteret. Departementet mente at hensynet til en større grad av nordisk rettsenhet taler for å innføre elementer av et brukersansvar i luftfartsloven § 11–1. Videre mente departementet at preventive hensyn tilsier at det er den som faktisk bruker luftfartøyet som også bør være ansvarlig for skader. Det ble videre vist til uttalelsene i Ot.prp. nr. 84 (1992–93) vedrørende langsiktige leieavtaler, som siteres over i avsnitt 7.3. Departementet sa følgende om dette i høringsbrevet:

«Det vises også til uttalelsene i Ot.prp. nr. 84 (1992–93) sitert ovenfor i punkt 6.1, om at et rent eieransvar synes mindre hensiktsmessig ved langsiktige leieavtaler. Når man den gang likevel falt ned på et rent eieransvar i luftfartsloven § 11–1, var dette begrunnet i skadelidtes behov for å ha en entydig angivelse av ansvarssubjektet, slik at skadelidte ved å undersøke i luftfartøysregisteret straks kunne konstatere hvem et erstatningskrav skal rettes mot. Dette hensyn, og de hensyn som tilsier at brukeren har et ansvar, kan imidlertid kombineres ved en regel som i den svenske loven, der det gjelder et brukersansvar på vilkår av at bruksretten er registrert i luftfartøyregisteret. På denne bakgrunn foreslår departementet, etter mønster av den svenske regelen, endringer i luftfartsloven § 11–1 der det på visse vilkår gjelder et brukersansvar når bruksretten er registrert i luftfartøyregisteret.»

7.5 Høringsinstansenes syn

Arnzten de Besche, Avinor AS, Braathens AS, Den Norske Advokatforening, Flyselskapenes Landsfor-

ning og Samferdselsdepartementet støtter forslaget om å innføre et brukeransvar i luftfartsloven § 11–1. Ingen høringsinstanser går i mot en slik endring. Når det gjelder de nærmere detaljene i utformingen av dette brukeransvaret, foreslår imidlertid høringsinstansene enkelte endringer i forhold til departementets opprinnelige forslag. Flere høringsinstanser påpeker bl.a. at det kan være mer hensiktsmessig å knytte ansvaret til leieavtale som er godkjent av luftfartsmyndigheten i henhold til forskrift 15. juli 1994 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område.

Arntzen de Besche uttaler:

«Fra vårt ståsted er vi positive til kjernen i endringsforslaget om å gjøre bruker til ansvarssubjekt i stedet for registrert eier. Det følger allerede av den siterte Ot.prp. nr. 84 (1992–93) side 22 at dagens løsning med et rent eieransvar «(...) synes mindre hensiktsmessig ved langsiktige leieavtaler». Vi kan i denne forbindelse tiltre departementets syn på de hensyn som tilsier et brukeransvar.

Stadig flere norskregistrerte fartøy opereres av andre enn registrert eier på grunnlag av langvarige leiekontrakter. Registrert eier/utleier er gjerne rene finansieringsforetak som ikke ønsker noen innflytelse på eller kontroll med driften av luftfartøyet. Det avtales derfor også regelmessig at leietaker/bruker skal ha det totale ansvar for driften av luftfartøyet, samt holde eier/utleier skadesløs i denne forbindelse, herunder ansvaret for å besørge alle påkrevde forsikringer. Vi kan således bekrefte, slik som også uttalt i anmodningen, at det så langt vi kjenner til ikke er praksis at eieren forsikrer luftfartøyet og deretter krever refusjon av premien fra brukeren.

Vi tilføyer at gjeldende bestemmelse om eieransvar vekker en viss negativ oppmerksomhet hos utenlandske finansieringsselskaper og forsikringsselskaper. Vi antar at et kan være grunn til å frykte for at enkelte slike selskaper er tilbakeholdne med å delta i flyfinansieringstransaksjoner med norske flyselskaper på grunn av det objektive ansvaret som påhviler eieren. Det er uheldig at norske selskaper således får redusert sine muligheter til å finansiere luftfartøy i virksomheten.»

Arntzen de Besche uttaler videre at registrering av leieavtaler ikke er vanlig, og mener at det vil være uheldig med en regel der brukeransvaret gjøres avhengig av registrering.

Avinor AS uttaler:

«I og med at det norske luftfartøyregisteret er et realregister, og det så vidt vi kjenner til ikke er noen innarbeidet praksis for at man registrerer

alle bruksretter som heftelser på fartøyene, synes koplingen til bruksrett å være vanskelig. Dette i motsetning til Sverige, hvor man ikke har et realregister for luftfartøy. Begrunnelsen for at man i Sverige har en bruksrettsbestemmelse kan således ligge i dette forhold.

I stedet for å knytte forsikringsansvaret til bruksrett registrert i luftfartøyregisteret, kan det være en farbar vei å knytte disposisjonsretten til leieavtale godkjent av luftfartsmyndigheten. En slik bestemmelse vil være enklere å følge opp i og med at man da slipper kravet om å registrere bruksrett i luftfartøyregisteret og at privatflyving da ikke blir omfattet.

Avinor AS ser det positive i at også brukeren i disse tilfellene pålegges en plikt til å ha fartøyet forsikret. Dette er helt naturlig ut fra at det her er brukeren som har nærheten til fartøyet, og etter standard innleieavtaler normalt vil ha plikten til å tegne de relevante forsikringer i forhold til eieren.

Det legges her opp til at man i disse tilfelle fritar eieren for ansvar. I Ot.prp. nr. 84 (1992–93) sies det som også sitert i høringsbrevet at man foreslår at det objektive ansvaret skal ligge hos både eier og bruker. Begrunnelsen her ligger bl.a. i at det for skadelidte vil være enklere å oppnå full erstatning for sitt erstatningsansvar desto flere ansvarlige han har å forholde seg til. Etter vår oppfatning inneholder disse tidligere begrunnelser gode argumenter for et solidarisk ansvar mellom eier og bruker. Vi vil derfor forelå at departementet av hensyn til skadelidte gjør ansvaret for brukeren etter det nye § 11–1, 2. ledd som et tillegg til 1. ledd hvor eieren pålegges ansvaret. På den måten vil både eier og bruker med bruksrett registrert i luftfartøyet være ansvarlig for at tilstrekkelig forsikring for tredjemannskader er tegnet.»

Samferdselsdepartementet uttaler:

«Luftfartøyregisteret har opplyst at det i dag er ca. 1 200 luftfartøy registrert i Norges luftfartøyregister (NLR). NLR er et realregister som registrerer eiendomsrettigheter og heftelser i luftfartøy. I NLR registreres ikke brukeren som sådan, men en bruksrettighet kan registreres på fartøyet som en heftelse via en leieavtale.

Sveriges luftfartøyregister er ikke et realregister, noe både det danske og det norske registeret er, derimot fører svenskene et register over brukere.

Forslaget fra Justisdepartementet vil medføre at en person som ønsker å bruke et luftfartøy for en kortere periode (for eksempel et par timer) må foreta en registrering av bruksretten i NLR. Luftfartstilsynet viser til at dette kan bli en dyr og møysommelig prosess både for bruker og myndighet, og tilsynet har problemer med å

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

se hvordan de i praksis skal kunne gjennomføre en slik bestemmelse som foreslått og hvilken plikt de vil få til å følge opp en slik ordning.

Samferdselsdepartementet er enig i at det bør innføres et brukeransvar i de tilfellene der luftfartøyet brukes av andre enn eieren i ervervsmessig luftfartsvirksomhet.»

På denne bakgrunn foreslår *Samferdselsdepartementet* at ansvaret skal påhvile brukeren av luftfartøyet når vedkommende benytter dette i ervervsmessig luftfartsvirksomhet i henhold til en leieavtale godkjent av luftfartsmyndigheten. Det uttales at man ved en slik regel vil unngå at det blir nødvendig å registrere bruksretten i luftfartøyregisteret, og at man også unngår at privatflygning blir omfattet.

Braathens AS uttaler:

«Braathens har ingen innvendinger mot at lovens § 11–1 endres slik at brukeren, og ikke eieren av luftfartøyet som i dag, gjøres til ansvarssubjekt på visse vilkår. Selv om loven i dag sier at det er eieren av luftfartøyet som er ansvarlig for skade på tredjemann, så praktiseres jo ikke loven slik i dag. Det er, trass i lovteksten, operatøren av flyet som tar på seg slikt ansvar, og som også har forsikringsdekning. Eieren av flyet er selvsagt såkalt «additional assured», men all håndtering av slike erstatningssaker skjer fra operatørens side i samarbeid med det forsikringsselskap hvor vi som operatør har plassert våre flyforsikringer, inkludert forsikring av 3. mannsansvaret. Det ville ikke være lett for f. eks. en norsk passasjer å sende sitt erstatningskrav til en postboks på Cayman Islands.»

Braathens AS tar i tillegg opp spørsmålet om det bør gjelde forsikringsplikt også for tilfelle av krigshandlinger og terroraksjoner, eller om det bør være myndighetene som står ansvarlig for slik skade.

7.6 Departementets vurderinger

Som det fremgår i avsnitt 7.5 over, støtter høringsinstansene forslaget om å endre luftfartslovens § 11–1 fra et eieransvar til et brukeransvar. På bakgrunn av uttalelsene fra *Arntzen De Besche*, *Avinor AS* og *Samferdselsdepartementet* legger departementet til grunn at brukeransvaret bør knyttes til at leieavtalen er godkjent av luftfartsmyndigheten i medhold av forskrift 15. juli 1994 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område.

Et ytterligere spørsmål er hvorvidt et slikt brukeransvar bør være solidarisk med et eieransvar,

eller om brukeren i disse tilfellene bør være eneansvarlig. *Avinor AS* påpeker at et solidaransvar i større grad sikrer skadelidtes muligheter til å få full erstatning, og anbefaler derfor en slik løsning. *Departementet* er enig i at et solidarisk ansvar generelt styrker skadelidtes stilling i tilfelle der den ansvarlige ellers ikke har midler tilgjengelig. Den tvungne forsikringsplikten innebærer imidlertid at skadelidte er sikret i disse tilfellene, gjennom forsikringen, og behovet for at eieren skal være ansvarlig solidarisk med brukeren synes derfor mindre tungtveidende. En ulempe knyttet til et solidarisk ansvar kan være at dette kan føre til dobbelforsikring, fordi både eieren og brukeren tegner forsikring. På bakgrunn av merknadene vedrørende dette i uttalelsen fra *Braathens AS*, forstår imidlertid departementet at det i dag er vanlig at både eieren og brukeren er dekket av den ansvarsforsikringen som foreligger. Departementet antar på denne bakgrunn at et solidarisk ansvar i disse tilfellene ikke vil medføre dobbelforsikring. På denne bakgrunn foreslår departementet at det etter § 11–1 skal gjelde et solidarisk ansvar mellom eier og bruker. Det vil da være opp til eier og bruker å avtale nærmere hvem som i forholdet mellom disse skal bære det endelige ansvaret. Ut fra høringsinstansenes kommentarer antar departementet at dette normalt vil være brukeren. Med et solidaransvar får man likevel et mer fleksibelt system. Skadelidte kan velge hvem man vil forholde seg til, eieren eller brukeren eller begge, mens eier og bruker kan avtale seg i mellom hvem som skal bære den endelige byrden knyttet til dette ansvaret.

Reglene om forsikringsplikt i § 11–2 første ledd sier intet om hvem som skal tegne forsikringen, bare at det skal foreligge forsikring. Når § 11–1 gjøres til et solidarisk ansvar mellom eier og bruker, innebærer dette at det etter § 11–2 første ledd må foreligge forsikring som dekker både eieren og brukeren. Det vil fortsatt ikke være nødvendig å bestemme i loven hvem av disse som skal tegne forsikringen. Departementet antar at det normalt vil være brukeren som står for å tegne denne forsikringen, og at det ikke vil være problematisk for brukeren å tegne en forsikring som dekker dette ansvaret både på vegne av eieren og brukeren.

Departementet går ikke nærmere inn på spørsmålene vedrørende terrorisme og krig som *Braathens AS* tar opp i sin høringsuttalelse. Også *Flyselskapenes Landsforening* tar i høringen til orde for at det bør gjøres slike unntak fra forsikringsplikten. Denne problemstillingen reiser spørsmål som eventuelt må vurderes i en bredere prinsipiell sammenheng, og ligger utenfor rammen for den høringen som er foretatt og temaet i proposisjonen her.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

8.1 Gjennomføringen av Montreal-konvensjonen

Gjennomføring av Montreal-konvensjonen i luftfartsloven vil neppe ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser. Montreal-konvensjonen bygger som tidligere nevnt langt på vei videre på Warszawa-systemet, som allerede er gjennomført i lovverket. Visse begrensede administrative og økonomiske konsekvenser vil lovendringene likevel kunne få.

Av administrative kostnader kan det pekes på at Luftfartstilsynet vil få en økt tilsynsoppgave med å kontrollere at fraktførerne oppfyller sin forsikringsplikt i henhold til konvensjonens artikkel 50. I henhold til forordning (EF) nr. 2027/97 og forordning (EF) nr. 2407/92 fører norske luftfartsmyndigheter allerede i dag tilsyn med at norske luftfartsselskaper er tilstrekkelig forsikret. Montreal-konvensjonen innebærer imidlertid en økt tilsynsoppgave ved at luftfartstilsynet etter artikkel 50 i tillegg må føre tilsyn med at norske fraktførere som ikke er luftfartsselskaper samt utenlandske fraktførere som trafikkerer Norge, har tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt ansvar etter Montreal-konvensjonen. Departementet antar imidlertid at de administrative kostnader som følge av disse økte tilsynsoppgaver ikke blir særlig store.

For fraktførere kommer de nye reglene til å innebære en viss økt økonomisk belastning som følge av at deres erstatningsforpliktelser økes. På samme måte kan forpliktelsene til å utbetale forskudd og til å tegne forsikring også komme til å innebære visse økte kostnader. For norske luftfartsselskaper gjelder imidlertid i stor grad de samme forpliktelser allerede i dag i henhold til forordning

(EF) nr. 2027/97 og forordning (EF) nr. 889/2002. For fraktførere som ikke omfattes av forordningene vil imidlertid Montreal-konvensjonens regler om dette kunne føre til en viss kostnadsøkning.

For passasjerene innebærer Montreal-konvensjonen en betydelig styrket erstatningsrettslig beskyttelse i forhold til Warszawa-systemets regler. For passasjerer med luftfartsselskaper som er omfattet av de ovennevnte EU-forordningene, følger imidlertid denne styrkede beskyttelsen allerede av forordningene, jf. luftfartsloven § 10–17 a.

8.2 Endringene i luftfartsloven § 11–1

Endringen i luftfartsloven § 11–1 har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. For private innebærer endringen at forsikring av tredjemannsansvaret normalt vil bli fremskaffet av brukeren av luftfartøyet, i tilfelle der luftfartøyet i ervervsmessig luftfartsvirksomhet benyttes av en annen enn eieren i henhold til en leieavtale godkjent av luftfartsmyndigheten. I disse tilfellene er luftfartøyets eier ofte rene finansieringsforetak, som etter det departementet har fått opplyst vanligvis ikke ser det som naturlig å være den som står for tredjemannsforsikringen. Lovendringen er derfor egnet til å legge forholdene bedre til rette for at reglene om tredjemannsansvar og forsikring er i samsvar med vanlig praksis innenfor flyfinansiering, enn tilfellet er etter dagens regler. For de skadelidte har endringen liten betydning. Det sentrale er at ansvaret er forsikret. Om det i disse tilfellene er eier eller leier av fartøyet som står for forsikringen er av mindre betydning.

9 Særskilte merknader til de enkelte paragrafene

Til § 10–3

I utkastet § 10–3 annet ledd foreslås et nytt annet punktum til gjennomføring av Montreal-konvensjonen artikkel 3 nr. 2 om billettløse reiser. Videre foreslås et nytt tredje ledd til gjennomføring av bestemmelsene i konvensjonen artikkel 3 nr. 4 om at passasjerene skal opplyses skriftlig om at når Montreal-konvensjonen kommer til anvendelse, regulerer den og kan medføre begrensning av fraktførerens erstatningsansvar ved død eller personskade, ved ødeleggelse eller tap av eller skade på reisegods samt ved forsinkelse. Se merknadene til artikkel 3 nr. 2 og nr. 4 foran i kapittel 3.

Braathens AS og *Flyselskapenes Landsforning* har sine høringssvar reist spørsmål om hvordan denne informasjonsplikten kan oppfylles i tilfelle av billettløse reiser, hvor informasjonen ikke kan gis i billetten. *Departementet* mener dette vil kunne la seg gjøre for eksempel i form av oppslag i innsjekkingsskranken eller andre steder, eventuelt i form av at informasjonen trykkes på baksiden av ombordstigningskortet eller liknende. Det er således ikke påkrevet at det sendes ut skriftlig informasjon til hver passasjer individuelt på forhånd. Muntlig informasjon pr. telefon ved billettbestilling eller informasjon på fraktførerens internettside vil imidlertid ikke være nok til å oppfylle kravet. *Braathens AS* gir uttrykk for at det her må være nok at informasjonen er tilgjengelig for den som ønsker slik informasjon. *Departementet* viser til at konvensjonen bare krever at passasjerene skal gjøres kjent med at Montreal-konvensjonen regulerer ansvaret og kan medføre begrensning av dette. Kravet om at hver passasjer skal få opplyst denne informasjonen skriftlig må forstås etter ordlyden. Ordlyden krever imidlertid ikke at det skal opplyses om de nærmere detaljer i ansvarsreglene.

Til § 10–4

I utkastet § 10–4 foreslås reglene i nåværende første og annet ledd om reisegodsbevis erstattet med ett nytt og enklere første ledd til gjennomføring av Montreal-konvensjonen artikkel 3 nr. 3. Det er særlig grunn til å merke seg at bestemmelsen om at

reisegodsbeviset kan erstattes med registrering på annen måte (nåværende § 10–4 annet ledd) ikke lenger vil gjelde. Se merknadene til artikkel 3 nr. 3 foran i kapittel 3.

Til § 10–5

Kravet i § 10–5 annet ledd første punktum om samtykke fra avsenderen for at fraktføreren skal kunne unnlate å utferdige luftfraktbrev når opplysningene om befordringen registreres på annen måte foreslås strøket. Se merknadene til Montreal-konvensjonen artikkel 4 nr. 2 over i kapittel 3.

Bestemmelsen i § 10–5 tredje ledd om at en fraktfører ikke kan nekte å ta imot gods til transport fordi det systemet som er brukt for å registrere opplysninger om transporten ikke er tilgjengelig på omlastings- eller bestemmelsesstedet, er ikke videreført i Montreal-konvensjonen og foreslås derfor opphevet. Se merknadene til Montreal-konvensjonen artikkel 4 i kapittel 3 foran.

Til § 10–10

I § 10–10 første ledd, som et nytt tredje punktum der, foreslås en ny bestemmelse til gjennomføring av Montreal-konvensjonen artikkel 10 nr. 1 annet punktum. Se merknadene til Montreal-konvensjonen artikkel 10 i kapittel 3 foran.

Til § 10–16

I § 10–16 foreslås et nytt første ledd om dokumentasjon av godsets art, som gjennomfører Montreal-konvensjonen artikkel 6. I annet ledd, som blir nytt tredje ledd, foreslås en liten endring til gjennomføring av konvensjonens artikkel 16 nr. 1 første punktum, ved at også krav fra andre offentlige myndigheter enn politi- og tollmyndigheter er omfattet av bestemmelsen.

Til § 10–17

I § 10–17 første punktum er det foretatt to mindre endringer i ordlyden. For det første endres ordet

«hendelse» i § 10–17 første punktum til «ulykke». Se nærmere om bakgrunnen for dette i merknadene til Montreal-konvensjonen artikkel 17 nr. 1 over i kapittel 3. Begrepet «ulykke» skal fortolkes vidt. Det kreves ikke at det foreligger det man i daglig tale vil kalle en «ulykke», eller at det innføres noe vilkår om at selve flyet må ha forulykket. Tilfelle der bare en passasjer forulykkes, for eksempel gjennom et fall på grunn av turbulens, vil fortsatt være dekket. Et tvilstilfelle etter den nye ordlyden kan imidlertid være at en passasjer får psykiske skader som følge av en turbulens som ikke er sterkere enn det som anses som normalt og helt udramatisk, men dette ville nok også være et tvilstilfelle etter dagens ordlyd.

For det andre strykes § 10–17 annet punktum som inneholder en særskilt presisering av at ansvaret ikke omfatter skader som utelukkende er forårsaket av passasjerens helsetilstand. Endringen har ikke materiell betydning. Fraktførerens ansvar vil fortsatt ikke omfatte et dødsfall eller personskader om bord på flyet som utelukkende skyldes at passasjerer lider av en sykdom e.l. Se nærmere om dette i merknadene til Montreal-konvensjonen artikkel 17 over i kapittel 3.

Til § 10–17 a

I § 10–17 a foreslås en inkorporering av forordning (EF) nr. 889/2002 som gjør endringer i forordning (EF) nr. 2027/97. Se nærmere om dette i punkt 2.1 foran og i kapittel 4.

§ 10–17 a fikk ved lov 30. oktober 1988 nr. 66 et nytt annet punktum som fastslår at det gjelder et subjektivt ansvar med omvendt bevisbyrde for skade ut over grensen på 100.000 SDR, jf. Ot.prp. nr. 70 (1997–98) side 5. I forordning (EF) nr. 889/2002, er forordningens ansvarsbestemmelser erstattet av en generell henvisning til Montreal-konvensjonens regler, jf. forordning (EF) nr. 889/2002 artikkel 1 paragraf 4 som endrer forordning (EF) nr. 2027/97 artikkel 3. Luftfartsloven § 10–17 a annet punktum kan derfor oppheves.

Til § 10–18

I § 10–18 om fraktførerens ansvar for reisegods foreslås endringer i samsvar med Montreal-konvensjonen artikkel 17 nr. 2 og nr. 3. De nye reglene om innskrevet reisegods gjennomføres ved endringer i første ledd, mens det gis et nytt annet ledd som regulerer håndbagasje. I et nytt tredje ledd gjennomføres artikkel 17 nr. 3 om på hvilket tidspunkt innskrevet reisegods skal anses tapt. Se nærmere om dette i merknadene til artikkel 17 nr. 2 og nr. 3 i ka-

pittel 3 over. Som nevnt der, innebærer artikkel 17 nr. 2 at fraktførerens ansvar for skade på håndbagasje, som i dag er objektivt, gjøres avhengig av at skaden skyldes feil begått på fraktførerens side. I høringen har *Barne – og familiedepartementet* påpekt at denne endringen er uheldig fra et forbrukersynspunkt. Til dette skal *Justisdepartementet* bemerke at virkningen av Montreal-konvensjonen totalt sett, med de forbedrede erstatningsreglene i forhold til død og personskade på passasjerer, vil være at passasjerenes erstatningsrettslige stilling forbedres.

Til § 10–19

Overskriften i § 10–19 er i dag misvisende. Departementet foreslår derfor å endre overskriften i bestemmelsen til «Ansvar for gods». Videre foreslås § 10–19 endret i samsvar med Montreal-konvensjonen artikkel 18 nr. 2, jf. merknadene til artikkel 18 over i kapittel 3.

Til § 10–20

I utkastet § 10–20 om fraktførerens ansvar for tap som følge av forsinkelse foreslås endringer til gjennomføring av Montreal-konvensjonen artikkel 19, jf. merknadene til artikkel 19 over i kapittel 3.

Til § 10–21

Montreal-konvensjonen artikkel 20 samler reglene om skadelidtes medvirkning i en generell bestemmelse som gjelder både for personskade på passasjerer, samt for reisegods og gods, men uten å gjøre noen materielle endringer. Det foreslås på denne bakgrunn en redaksjonell endring i § 10–21 ved at første ledd første punktum og annet ledd slås sammen til en ny felles bestemmelse i første ledd første punktum. Første ledd annet punktum, som tilsvarende Montreal-konvensjonen artikkel 20 annet punktum, står uendret.

§ 10–21 fjerde ledd inneholder en bestemmelse om at lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning §§ 5–1 og 5–2 gjelder for lufttransport innen riket som foretas uten mellomlanding i utlandet. For innenriks trafikk som faller utenfor Warszawa-konvensjonens anvendelsesområde gjelder altså skadeserstatningslovens regler om medvirkning. Betydningen av dette er først og fremst at etter luftfartsloven § 10–21 første og annet ledd skal erstatningen nedsettes eller falle bort ved medvirkning fra skadelidtes side, mens erstatningen etter skadeserstatningslovens regler i disse tilfellene kan nedsettes eller bortfalle. Luftfartsloven § 10–21 fjerde ledd

kan opprettholdes også under Montreal-konvensjonen, og bestemmelsen foreslås derfor videreført som tredje ledd i utkastet § 10–21.

Til § 10–22

Utkastet § 10–22 første ledd gjennomfører de nye reglene om død og personskade på passasjer i Montreal-konvensjonen artikkel 21, jf. nærmere om dette i merknadene til artikkel 21 i kapittel 3 over.

Det vil med de nye reglene være to ulike ansvarsgrunnlag som kommer til anvendelse for en og samme skade, i den utstrekning vedkommendes krav overstiger 100000 SDR (ca. 1 mill. kr.). I tilfelle der fraktfører kan føre bevis for sin uskyld i henhold til vilkårene i utkastet § 10–22 første ledd annet punktum, vil skadelidte bare få dekning for den delen av kravet som dekkes av det objektive ansvaret på 100000 SDR. I tilfelle der slik bevis ikke føres, vil skadelidte få dekket sitt fulle tap, også for så vidt tapet overstiger 100000 SDR. For øvrig kan man merke seg at heller ikke den subjektive delen av ansvaret kan begrenses eller fraskrives, selv om dette ikke er presisert uttrykkelig i artikkel 21. I norsk rett vil dette følge av § 10–23.

Gjeldende § 10–22 annet ledd presiserer at første ledd ikke gjelder for ansvar etter EØS-avtalen vedlegg XIII, som innlemmer forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker i EØS-avtalen. Bestemmelsen har sin bakgrunn i at ansvarsreglene i luftfartsloven i dag ikke er sammenfallende med denne forordningens regler, som tilsvarer Montreal-konvensjonens regler. Når Montreal-konvensjonen nå gjennomføres i luftfartsloven bortfaller dette problemet. Presiseringen i gjeldende annet ledd blir da overflødig og foreslås derfor strøket. Det fremgår av luftfartsloven § 10–17 a at rådsforordningen gjelder som norsk lov.

I § 10–22 nåværende tredje ledd, som blir nye annet ledd, foreslår departementet bare en rent redaksjonell endring som går ut på å stryke ordene «spesielle trekkrettigheter» i tillegg til SDR. (Se også nedenfor om endringen i § 10–22 syvende ledd).

Montreal-konvensjonen artikkel 22 nr. 2 innfører visse unntak fra begrensingsbeløpet på 1000 SDR (ca. 10000 kr.) ved befordring av reisegods, jf. § 10–22 nåværende fjerde ledd, slik at denne ansvarsbegrensningen ikke skal gjelde dersom passasjerens ved overleveringen av bagasjen til fraktføreren (det vil si ved innsjekkingen) avgir en særlig erklæring om verdien, og har betalt et frakttilllegg som eventuelt kreves. Unntaket foreslås gjennomført i et nytt annet punktum i utkastet § 10–22 tredje ledd. Se nærmere om dette i merknadene til artik-

kel 22 nr. 2 over i kapittel 3. *Braathens AS* og *Flysel-skapenes Landsforening* har i sin høringsuttalelse gitt uttrykk for at denne regelen vil innebære utgifter for flyselskapet som man ikke får dekket ved forsikring, og videre at en slik regel kan føre til lange køer ved innsjekkingen, som må bøtes på med mer personale. På denne bakgrunn mener disse to høringsinstansene at denne regelen ikke bør innføres. *Departementet* skal til dette bemerke at det å tiltre Montreal-konvensjonen medfører en forpliktelse til å gjennomføre også denne regelen. Etter departementets syn er de eventuelt uheldige sidene ved denne regelen som påpekes av disse høringsinstansene ikke av en slik karakter at det tilsier at Norge ikke skal tiltre konvensjonen. Departementet antar for øvrig at bare et fåtall passasjerer vil ta bryet – og kostnadene – ved en slik særlig erklæring og det frakttillegget som skal betales. Etter departementets syn er det derfor lite trolig at regelen vil medføre lange køer i innsjekkingen.

I § 10–22 nåværende femte ledd (som blir nytt fjerde ledd) om fraktførerens ansvar for tap i forbindelse med fraktgods inntas presiseringen i Montreal-konvensjonens artikkel 22 nr. 3 av at ansvarsbegrensningen gjelder dersom godset «forsinkes, skades eller går helt eller delvis tapt». Videre innarbeides henvisningen i Montreal-konvensjonen artikkel 22 nr. 4 annet punktum til registrering på annen måte enn ved luftfraktbrev eller godskvittering.

Den nye bestemmelsen i Montreal-konvensjonen artikkel § 22 nr. 5 som gjør unntak fra ansvarsbegrensningene i artikkel 22 nr. 1 og 2 i visse tilfelle, foreslås innarbeidet i et nytt femte ledd i utkastet § 10–22.

I § 10–22 sjette ledd foreslås innarbeidet de endringene som Montreal-konvensjonen medfører i forhold til reglene om saksomkostninger. Se nærmere om dette over i kapittel 3 i merknadene til konvensjonen artikkel 22 nr. 6.

I syvende ledd foreslås en redaksjonell endring som gir definisjonen av SDR anvendelse i forhold til hele luftfartsloven, og ikke bare i forhold til § 10–22, som i dag. Henvisningen til «spesielle trekkrettigheter (SDR)» i § 10–22 første til sjette ledd foreslås forenklet til bare «SDR».

Til § 10–22 a

Etter Montreal-konvensjonen artikkel 28 kan man i nasjonal rett bestemme at fraktføreren ved død eller personskade på passasjer skal utbetale forskudd til den erstatningsberettigede (dvs. de etterlatte) for å dekke vedkommendes umiddelbare økonomiske behov. I og med at det er overlatt til nasjonal rett å gi regler om dette, vil det også være anled-

ning til å bestemme nærmere regler om dette som ikke følger av Montreal-konvensjonens

En rett til forskuddsutbetaling er allerede gjennomført for luftfartsselskaper som omfattes av forordning (EF) nr. 2027/97, jf. artikkel 5 der, herunder norske luftfartsselskaper. Hensynet til sammenheng i rettsystemet tilsier etter *departementets* syn at de samme reglene om forskuddsbetaling som følger av forordningen bør gjelde generelt, også utenfor forordningens virkeområde. Det fremmes derfor forslag om å innføre en ny § 10–22 a i luftfartsloven, som gjennomfører de samme reglene om dette som gjelder etter artikkel 5 i forordning (EF) nr. 2027/97. Se nærmere om forordningens regler om forskuddsbetaling i Ot.prp. nr. 70 (1997–98) kapittel 10. Det kan være grunn til å merke seg at retten til forskuddsbetaling, både etter Montreal-konvensjonen og etter forordningen, bare gjelder ved «flyulykker» («aircraft accidents»). Tilfelle som er å anse som en «ulykke» men som ikke er å anse som en «flyulykke», omfattes derfor ikke av retten til forskuddsutbetaling. *Departementet* antar at det for at det skal foreligge en «flyulykke» kreves at selve flyet er forulykket på en eller annen måte. Et tilfelle av turbulens for eksempel, der selve flyet ikke utsettes for skade, kan neppe regnes som «flyulykke». Hvor grensen går mellom en «ulykke» og en «flyulykke» kan nok være tvilsomt i tilfelle der flyet er skadet, for eksempel etter en uheldig landing eller en dramatisk nødlanding, men uten at det foreligger alvorlige skader på flyet eller passasjerene. Den nærmere fortolkning i slike tilfelle bør skje på bakgrunn av en fortolkning av den ovennevnte EU forordningen, da intensjonen er at den nye § 10–22 a skal gjennomføre de samme reglene generelt, som de som gjelder når forordningen kommer til anvendelse etter § 10–17 a.

Til § 10–23

I utkastet § 10–23 nytt første ledd foreslås en regel til gjennomføring av Montreal-konvensjonens artikkel 25 om adgangen til å avtale høyere ansvarsgrenser enn konvensjonens. Dette er først og fremst av betydning i forhold til skade på gods, siden ansvaret for passasjerskader uansett er ubegrenset, jf. foran i merknadene til utkastet § 10–22.

Regelen i luftfartsloven § 10–23 annet ledd om forbehold ved godsbefordring er ikke videreført i Montreal-konvensjonen. Bestemmelsen foreslås derfor opphevet.

Til § 10–24

Luftfartsloven § 10–24 annet ledd inneholder en bestemmelse om at første ledd ikke gjelder for ansvar

etter EØS-avtalen vedlegg XIII, som innlemmer forordning nr. 2027/97 i EØS-avtalen. Denne presiseringen blir overflødig når det nå ved gjennomføringen av Montreal-konvensjonen blir samsvar mellom luftfartslovens alminnelige regler om ansvaret og forordningens regler. Presiseringen i § 10–24 annet ledd kan derfor oppheves.

Til § 10–25

I et nytt annet ledd i utkastet § 10–25 gjennomføres Montreal-konvensjonen artikkel 30 nr. 3, som inneholder en ny bestemmelse med unntak fra retten til ansvarsbegrensning i tilfelle av forsett og grov uaktsomhet hos den ansvarlige. Se merknadene til artikkel 30 nr. 3 over i kapittel 3.

Til § 10–26

I utkastet § 10–26 første ledd innarbeides en henvisning til opplysninger registrert på annen måte, i tillegg til henvisningen til befordringsdokumentet, jf. Montreal-konvensjonen artikkel 31 nr. 1. I annet ledd innarbeides en særskilt presisering av at reklamasjonsfristen på 7 dager gjelder bare for innskrevet reisegods, jf. Montreal-konvensjonen artikkel 31 nr. 2. Reglene om klage i § 10–26 tredje ledd forenkles i henhold til Montreal-konvensjonen artikkel 31 nr. 3, som bare krever at skriftlig klage må være levert eller avsendt innen fristens utløp.

Til § 10–28

I § 10–28 første ledd foreslås en redaksjonell endring som består i at kravet i nåværende tredje ledd om at søksmål må reises i en konvensjonsstat, flyttes til første ledd.

I utkastet § 10–28 annet ledd gjennomføres de nye reglene i Montreal-konvensjonen artikkel 33 nr. 2 vedrørende det særskilte vernetingsved skade på passasjerer.

Artikkel 33 nr. 2 sier intet om ved hvilken domstol innenfor den aktuelle staten søksmål skal reises. I utgangspunktet vil dette derfor reguleres av de alminnelige vernetingsreglene i tvistemålsloven. Det er imidlertid ikke sikkert at det finnes en anvendelig domstol etter tvistemålslovens regler i alle de tilfeller der søksmål kan reises i Norge etter artikkel 33 nr. 2. Tvistemålsloven peker i utgangspunktet ut saksøkte (fraktførerens) hjemting som det alminnelige vernetingsregulering, og de særlige vernetingsreglene i tvistemålsloven kommer neppe til anvendelse i alle de tilfeller som dekkes av artikkel 33 nr. 2. I utkastet § 10–28 annet ledd annet punktum foreslås derfor en særlig vernetingsregel som angir saks-

økerens hjemting på ulykkestidspunktet som rett verneting når annet ledd kommer til anvendelse.

Når det gjelder den nærmere fortolkning av begrepene «forretningsavtale» og «fast bopel» i utkastet § 10–28 annet ledd vises til definisjonene i Montreal-konvensjonen artikkel 33 nr. 3. Departementet finner det ikke hensiktsmessig å innta disse definisjonene i luftfartsloven, men ved den nærmere tolkningen av begrepene må det ses hen til disse definisjonene i konvensjonen.

Luftfartsloven § 10–28 tredje ledd foreslås opphevet. Bestemmelsen i tredje ledd stammer fra luftfartsloven 16. desember 1960 nr. 1 § 144 annet ledd. Kravet i tredje ledd om at søksmål må reises innenfor de kontraherende staters territorium følger av Warszawa-konvensjonen, men ikke unntaket som knytter seg til at bestemmelsesstedet eller avgangsstedet etter fraktavtalen ligger i en stat som ikke er tilsluttet Warszawa-konvensjonen. Formålet med bestemmelsen var etter Ot.prp. nr. 52 (1959–60) side 47 å søke å unngå at spørsmål om erstatning etter Warszawa-konvensjonen skulle bli å avgjøre ved domstoler i land som ikke var tilsluttet konvensjonen. Det ble uttalt i motivene at bestemmelsen også kunne ha en viss betydning i forhold til den daværende lovens § 148 om lovvalget ved fraktavtaler, samt i forbindelse med spørsmål om anerkjennelse eller fullbyrdelse av en utenlandsk dom avsagt i en ikke-konvensjonsstat. Noen tilsvarende bestemmelse som § 148 i loven av 1960 eksisterer ikke lenger. Departementet kan ikke se at bestemmelsen er av stor betydning i forhold til anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer. Bestemmelsen virker også noe forvirrende ved siden av de konvensjonsbestemte jurisdiksjonsbestemmelsene i første og annet ledd. Kravet om at søksmål må reises i en konvensjonsstat følger imidlertid av Montreal-konvensjonen artikkel 33 nr. 1. Dette kravet foreslås derfor flyttet til første ledd, og resten av tredje ledd strykes.

Til § 10–37

I § 10–37 første ledd foreslås et nytt annet punktum som gjennomfører presiseringen i Montreal-konvensjonen artikkel 38 nr. 1 vedrørende befordring som utføres med annet befordringsmiddel. Se merknadene til artikkel 38 nr. 1 over i kapittel 3.

Til § 10–38

I luftfartsloven § 10–38 annet ledd om voldgift foreslås gjennomført noen nye presiseringer som følger av Montreal-konvensjonen artikkel 34, jf. merknadene

til artikkel 34 over i kapittel 3. I tillegg foreslås enkelte redaksjonelle endringer i bestemmelsen.

Til § 10–38 a

Montreal-konvensjonen artikkel 50 pålegger konvensjonsstatene å stille krav om at deres egne fraktførere har tilstrekkelig forsikring til å dekke ansvaret etter Montreal-konvensjonen og gir konvensjonsstatene rett – men ikke plikt – til å kreve at en utenlandsk fraktfører godtgjør å ha slik forsikring. Bestemmelsene om dette foreslås gjennomført i en ny § 10–38 a. Den nye § 10–38 a vil erstatte nåværende § 11–2 annet ledd, som foreslås strøket.

Utkastet § 10–38 a *første ledd* etablerer forsikringsplikten for norske fraktførere. I *annet ledd* foreslås regler om at utenlandske fraktførere med lufttransporter til, fra eller innom Norge skal ha forsikring. Det vil være opp til norske luftfartsmyndigheter i hvilken grad man foretar kontroller av at utenlandske fraktførere har tilstrekkelig forsikring. Tilsynet med forsikringsplikten vil ligge til Luftfartstilsynet.

Et særlig spørsmål er om en stat som er fraktfører vil kunne oppfylle forsikringsplikten ved å stå som selvassurandør. Den norske stat står vanligvis som selvassurandør og vil normalt ikke dekke sitt erstatningsansvar gjennom forsikring. Departementets syn er at Montreal-konvensjonen artikkel 50 ikke er til hinder for en praksis der staten er selvassurandør. I utkastet til § 10–38 a er dette presisert i *første ledd annet punktum* i forhold til den norske stat, og i *annet ledd annet punktum* i forhold til fremmed stat. I slike tilfelle vil det for å tilfredstille kravet i artikkel 50 annet punktum måtte utstedes dokumentasjon fra staten som bekrefter assurance som selvassurandør. Det foreslås i § 10–38 a *tredje ledd annet punktum* en hjemmel til å gi nærmere regler om dette. For ordens skyld skal det nevnes her at man ikke kan regulere i den norske luftfartsloven hvorvidt slik selvassurans aksepteres av fremmede stater der den norske stat skulle operere som fraktfører. Man kan i den norske luftfartsloven bare regulere hvilke krav norske luftfartsmyndigheter skal stille til norske fraktførere og til fraktførere som opererer i Norge.

Departementet foreslår at nivået på forsikringsplikten i norsk rett fastsettes i forskrift, jf. forskriftshjemmelen i utkastet § 10–38 a *tredje ledd*. Dette gir en ønskelig fleksibilitet. Kompetansen til å gi forskrifter om dette vil bli lagt til Samferdselsdepartementet. Se for øvrig merknadene til artikkel 50 over i kapittel 3 når det gjelder Montreal-konvensjonens krav med hensyn til omfanget av forsikringsplikten.

I høringsbrevet ga Justisdepartementet uttrykk for at forsikringsplikten i norsk rett bør legges på et nivå tilsvarende 400.000 SDR pr. passasjer (ca. 4 mill. kr.), jf. nærmere om bakgrunnen for dette i merknadene til artikkel 50 over i kapittel 3. Noen av høringsinstansene har kommentert dette nærmere. Selv om nivået på forsikringsplikten ikke fastsettes i selve loven, jf. over om § 10–38 a tredje ledd, finner departementet likevel grunn til her å nevne høringsinstansenes merknader vedrørende omfanget av forsikringsplikten. *Barne- og familiedepartementet* uttaler at «nivået bør legges så høyt at eventuelle skadelidte får dekket sitt fulle økonomiske tap». *Den Norske Advokatforening* uttaler at man er enig i at forsikring på 250 000 SDR pr. passasjer er for lavt i forhold til erstatningsnivået i norsk rett, men at det likevel bør vurderes å legge forsikringsplikten på dette nivået dersom ECAC-rekommandasjonens minstekrav på dette beløpet vinner allmenn oppslutning. *Finansnæringens Hovedorganisasjon* påpeker at departementet når det gjelder omfanget av forsikringsplikten kun tar utgangspunkt i de alvorligste ulykkene som fører til livsvarig invaliditet, og viser videre til at gjennomsnittet av personskader ligger på et atskillig lavere nivå. Finansnæringens Hovedorganisasjon reiser på denne bakgrunn spørsmål om hva slags risikovurdering det er naturlig å benytte, «den reelle eller worst case scenario-risikoen (alle passasjerene blir alvorlig og livsvarig invalid)» og gir uttrykk for at det er viktig at myndighetene også danner seg et bilde av hvilke muligheter skadevolder har til å få kjøpt en ansvarsforsikring. *Samferdselsdepartementet* viser til arbeidet med en ny forordning om dette i EU. *Avinor AS* uttaler:

«Når Justisdepartementet i høringsbrevet legger til grunn at erstatningsbeløpet i norsk rett realistisk kan fastsettes i størrelsesorden SDR 400 000 pr. passasjer, mener Avinor AS at dette beløp bør legges til grunn også i lov- og forskriftsverk som gjennomfører Montreal-konvensjonens artikkel 50. Det vises fra Justisdepartementet til at man innen ECAC vurderer et minstekrav på SDR 250 000 pr. passasjer. Det bør fra norsk side arbeides for at dette beløp blir tilnærmet hva vi i Norge kan forvente at ansvaret vil bli. Dersom minstebeløpet ikke heves, er det vår oppfatning at et norsk nivå likevel bør legges til grunn i det norske regelverket. ECACs rekommandasjoner gjelder et minstebeløp. De fleste store og seriøse aktører vil ha høyere forsikringer i praksis. Minstebeløpet frykter vi vil kunne komme til syne hos de fraktførere hvor vi kan frykte at skaderisikoen er størst. Et forhøyet krav til forsikringssum antar vi således ikke vil ramme den jevne fraktfører, men vil sikre passasjerene hos alle.

Formålet bak kravet er at det skal være mulighet for en stat til å få dokumentert at fraktføreren har tilgang til de økonomiske ressurser som er nødvendig i forbindelse med utbetaling etter en ulykke. Til nå har man med hjemmel i de internasjonale konvensjonene kun hatt mulighet til å kreve fremlagt forsikringer som garanti for skade på tredjemenn.

Som operatør av flyplasser og norsk luftrom ser Avinor AS det som svært positivt at denne plikten til forsikring nå kommer uttrykkelig til syne. Vi ser dette som en måte å sikre passasjerene og derigjennom luftfarten fra useriøse aktører, som gjennom manglende oppgjør til skadelidte i dag kan skade luftfartens omdømme.»

Til § 10–40

I § 10–40 erstattes legaldefinisjonene av begrepene «Varsjava-konvensjonen» og «Guadalajara-konvensjonen» med en legaldefinisjon av «Montreal-konvensjonen», som foreslås tatt inn som et nytt første ledd. Loven inneholder imidlertid fortsatt henvisninger til Warszawa-konvensjonen, i § 19–3. Definisjonen av Warszawa-konvensjonen i nåværende første ledd inntas derfor som annet ledd. Skrivemåten foreslås endret fra «Varsjava» til «Warszawa». Definisjonen av Guadalajara-konvensjonen i annet ledd oppheves, da loven ikke lenger vil hen vise til denne konvensjonen noe sted.

Til § 10–41

Luftfartsloven § 10–41 første ledd inneholder unntak i forhold til stater som har tatt forbehold for militære eller statlige luftbefordringer i henhold til Warszawa-systemet. Overgangen til Montreal-konvensjonen innebærer at henvisningene til forbehold må erstattes med en henvisning til bestemmelsen om tilsvarende forbehold i Montreal-konvensjonen artikkel 57.

§ 10–41 annet ledd omhandler forbehold i Warszawa-systemet som ikke er videreført i Montreal-konvensjonen. Annet ledd foreslås derfor opphevet.

Til § 11–1

Etter § 11–1 gjelder i dag et rent eieransvar for skade på tredjeperson. I et nytt annet ledd foreslås en regel som gjør brukeren solidarisk ansvarlig med eieren for ansvaret etter første ledd, i tilfelle der luftfartøyet brukes i ervervsmessig luftfartsvirksomhet i henhold til en leieavtale som er godkjent av luftfartsmyndigheten. Se nærmere om forslaget over i kapittel 7.

Til § 11–2

Reglene om forsikring av ansvaret etter luftfartsloven kapittel X finnes i dag i § 11–2 annet ledd. Departementet foreslår at reglene om forsikring av ansvaret under Montreal-konvensjonen gis i en ny § 10–38 a, og at § 11–2 annet ledd oppheves. Se nærmere over i merknadene til § 10–38 a. Endringen medfører også at kapitelloverskriften til kapittel XI må endres.

Til § 19–3

Gjeldende kapittel X i luftfartsloven bygger på Warszawa-konvensjonen slik denne er endret ved Haag-protokollen og ved Montreal-protokoll nr. 1–4, samt på Guadalajara-konvensjonen, jf. om dette punkt 2. foran. Regler som ivaretar Norges konvensjonsforpliktelser i forhold til stater som er tilknyttet ulike eldre deler av Warszawa-systemet finnes i dag i luftfartsloven § 19–3. § 19–3 er bygget opp slik at reglene som er gitt i den tidligere luftfartslovgivningen fortsatt gjelder i forhold til stater som bare er forpliktet etter eldre utgaver av Warszawa-systemet. Ettersom det finnes mange ulike varianter av tilknytning til Warszawa-systemet, er bestemmelsen relativt komplisert.

Som det fremgår foran i kapittel 6 foreslår departementet at Norge fortsetter å stå i Warszawa-systemet inntil videre, selv om Norge tiltrer Montreal-konvensjonen. Dette innebærer at bestemmelsene i luftfartsloven § 19–3 fortsatt blir stående. Departementet foreslår imidlertid enkelte endringer.

Der § 19–3 første ledd henviser til bestemmelse i någjeldende luftfartslov som blir endret ved gjennomføringen av Montreal-konvensjonen, må henvisningene endres slik at det fremgår at det henvises til bestemmelsene slik de lød før endringen som foreslås i herværende proposisjon.

I § 19–3 annet ledd foreslås ingen endringer.

§ 19–3 tredje ledd fastsetter at reglene i luftfartsloven av 1960 § 138 a slik den lød før den ble opphevet ved vedtakelsen av luftfartsloven av 1993 fortsatt skal gjelde ved befordring som utføres av norsk luftfartsforetak, når befordringen omfattes av Warszawa-konvensjonen. § 138 a ble innført i luftfartsloven av 1960 ved endringslov 20. februar 1976 nr. 3. Bestemmelsen øket ansvaret for norske luftfartsforetak til 100000 SDR pr. passasjer. Bakgrunnen var at man fant ansvarsbegrensningen i Warszawa-systemet for passasjerer utilfredsstillende lav. Samtidig som man økte ansvaret for norske luftfartsforetak, gjorde man i § 235 det økte ansvaret for norske luftfartsforetak gjeldende også for forhold som falt inn under den opprinnelige War-

szawa-konvensjonen, ved en henvisning i § 235 til § 138 a. Denne henvisningen til § 138 a i § 235 er videreført i 1993-loven § 19–3 tredje ledd. I dag synes denne henvisningen imidlertid å være misvisende, siden det følger av rådsforordning (EF) nr. 2027/97 at norske luftfartsselskapers ansvar for passasjer-skader er ubegrenset. Dette gjelder for alle lufttransporter som norske luftfartsselskaper foretar, også transporten som faller inn under den opprinnelige Warszawa-konvensjonen. Det foreslås derfor at luftfartsloven § 19–3 tredje ledd oppheves.

I luftfartsloven § 19–3 fjerde ledd, som regulerer forholdet til stater som er part i Warszawa-konvensjonen med endringer etter Haag-protokollen 28. september 1955, foreslås en endring som retter opp en tidligere inkurie. I dag sier fjerde ledd at det er bestemmelsene i luftfartsloven kapittel 9 «slik de lød før endringene i loven», som skal gjelde. Dette er ikke riktig. Forholdet skal derimot reguleres av bestemmelsene i luftfartsloven av 1960 kapittel IX, før endringene ved lov av 18. desember 1987 nr. 94. Ved denne lovendringen ble Montreal-protokoll nr. 3 og 4 gjennomført i luftfartslovens kapittel IX. Bakgrunnen for at loven her har blitt misvisende er at den tidligere lovs § 235 ble overført direkte som ny § 19–3 i luftfartsloven av 11. juni 1993 nr. 101, uten at henvisningen ble tilpasset ved utarbeidelsen av den nye loven. Det fremgår av NOU 1991: 18 Revisjon av Luftfartsloven på side 93 at utvalget foreslo å presisere at det skulle være luftfartsloven kapittel IX før endringen 18. desember 1987 nr. 94 som skulle gjelde for forhold som er omfattet av Haag-protokollen. Dette ble imidlertid ved en inkurie oversett i det videre lovarbeid. Departementet foreslår derfor nå å innta en slik presisering.

Luftfartsloven § 19–3 femte ledd regulerer hvilke regler som skal gjelde i forhold til stater som bare har ratifisert Montreal-protokoll nr. 3 men ikke Montreal-protokoll nr. 4, mens § 19–3 sjette ledd regulerer hvilke regler som skal gjelde i forhold til stater som bare har ratifisert Montreal-protokoll nr. 4, men ikke Montreal-protokoll nr. 3. Som nevnt ovenfor under punkt 6.2 foreslår departementet at Norge ikke sier opp Montreal-protokoll nr. 3 inntil videre. Likevel anses det hensiktsmessig ut fra forenklingshensyn å ta ut de bestemmelsene i luftfartsloven som referer seg til denne protokollen, som ikke er i kraft og som derfor uansett ikke er bindende for Norge. Luftfartsloven § 19–3 femte ledd foreslås derfor opphevet i tråd med dette, for å forenkle § 19–3 så langt dette er mulig så lenge Warszawa-systemet fortsatt består.

Det vil derimot fortsatt være behov for å regulere nærmere hvilke regler som skal gjelde i forhold til stater som har ratifisert Montreal-protokoll

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

nr. 4, men som ikke har ratifisert den nye Montreal-konvensjonen. I disse tilfellene vil det være slik at det for så vidt angår gods vil være bestemmelsene i luftfartsloven av 1960 kapittel IX som skal gjelde, slik de lød etter endringene ved lov 18. desember 1987 nr. 94. For passasjerer og reisegods vil det være bestemmelsene i samme kapittel slik de lød før endringsloven 18. desember 1987 nr. 94 som skal gjelde, fordi en stat som har tiltrådt Montreal-protokoll nr. 4 har tiltrådt Warszawa-konvensjonen slik den lyder etter Haag-protokollen og Montreal-protokoll nr. 4. Ettersom reglene om transport av passasjerer og reisegods i realiteten ikke er endret i Montreal-protokoll nr. 4 fremstår de i formen fra Haag-protokollen, se nærmere Ot. prp. nr. 8 (1987–88) s. 15. Departementet foreslår at § 19–3 sjette ledd, som blir nytt fjerde ledd, endres i samsvar med dette.

Luftfartsloven § 19–3 syvende ledd berøres ikke av Montreal-konvensjonen og videreføres uten endringer som femte ledd.

Ikrafttredelsen

Del I (endringene i luftfartsloven) foreslås satt i kraft når Kongen bestemmer. Endringene i § 10–17 a, som gjennomfører forordning 889/2002, bør settes i kraft når forordningen etter artikkel 2 får an-

vendelse i EU. Når dette blir, avhenger av på hvilket tidspunkt EU deponerer sitt ratifikasjonsdokument (jf. om dette punkt 2.1 foran). Ikraftsettingen av Del I for øvrig bør skje med virkning fra den dato Montreal-konvensjonen får virkning for Norge, som vil være seksti dager etter tiltredelsen jf. Montreal-konvensjonen artikkel 53 nr. 7. Det vil bli lagt opp til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen samtidig med EU, slik at tidspunktet for at Montreal-konvensjonen får virkning for Norge blir sammenfallende med tidspunktet for at forordningen kommer til anvendelse.

Del II med Stortingets samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen foreslås satt i kraft straks.

Justis- og politidepartementet

t i l r å r:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

I

I lov om luftfart av 11. juni 1993 nr. 101 (luftfartsloven) gjøres følgende endringer:
I § 10–3 gjøres følgende endringer:
Overskriften skal lyde:
Om utstedelse av billett m.v.

Annet ledd skal lyde:

Billetter behøver ikke utstedes dersom opplysninger etter første ledd nr. 1 og 2 registreres på annen måte. *I så fall skal fraktføreren gi passasjerer tilbud om et skriftlig dokument som inneholder opplysninger som nevnt.*

Nytt tredje ledd skal lyde:

Passasjerer skal opplyses skriftlig om at Montreal-konvensjonen, når denne kommer til anvendelse, regulerer fraktførers ansvar ved død og personskade, ved tap av eller skade på reisegods, samt ved forsinkelse. Det skal videre opplyses om at Montreal-konvensjonens regler kan medføre en begrensning av fraktførers ansvar.

Nåværende tredje ledd blir fjerde ledd.

§ 10–4 skal lyde:

Om reisegodsbevis

Fraktføreren skal utstede reisegodsbevis til passasjerer for hvert stykke innskrevet reisegods.

Transportavtalen og bestemmelsene i kapitlet her gjelder selv om bestemmelsene i paragrafen her ikke er overholdt.

I § 10–5 gjøres følgende endringer:

Annet ledd første punktum skal lyde:

Luftfraktbrev behøver ikke å utferdiges dersom opplysningene om befordringen registreres på annen måte.

Tredje ledd oppheves.

I § 10–10 gjøres følgende endringer:

Første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Avsenderen er ansvarlig etter første og annet

punktum selv om den som har opptrådt på hans vegne, også er agent for fraktføreren.

Første ledd nåværende tredje punktum blir nytt fjerde punktum.

I § 10–16 gjøres følgende endringer:

Nytt første ledd skal lyde:

Fraktføreren kan forlange at avsenderen skal utstede et dokument som angir godsets art, dersom slik dokumentasjon kreves av tollvesenet, politiet eller andre offentlige myndigheter. Dette skal ikke medføre noen forpliktelser eller ansvar for fraktføreren.

Nåværende første ledd blir annet ledd.

Annet ledd første punktum skal lyde:

Avsenderen plikter å gi opplysninger og legge frem dokumenter som er nødvendige for å oppfylle krav fra tollmyndighetene, politi eller andre offentlige myndigheter, før godset kan utleveres til mottakeren.

Nåværende annet ledd blir tredje ledd.

I § 10–17 gjøres følgende endringer:

Første punktum skal lyde:

Blir en passasjer drept eller skadd på legeme eller helse, er fraktføreren ansvarlig, såfremt den ulykken som har forårsaket skaden, er inntruffet om bord i luftfartøyet eller i sammenheng med at passasjerer går om bord eller forlater fartøyet.

Annet punktum oppheves.

I § 10–17 a gjøres følgende endringer:

Første punktum skal lyde:

EØS-avtalen vedlegg XIII (rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker som endret ved rådsforordning (EF) nr. 889/2002) gjelder som lov, med den EØS-tilpasning som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Annet punktum oppheves.

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

§ 10–18 skal lyde:

Ansvar for reisegods

Blir *innskrevet* reisegods skadd, eller går det helt eller delvis tapt, er fraktføreren ansvarlig, såfremt den hendelse som har forårsaket skaden, er inntruffet ombord på *luftfartøy* eller mens godset var i fraktførerens varetekt. Fraktføreren er likevel ikke ansvarlig i den *utstrekning* skaden skyldes *reisegodsets egen beskaffenhet* eller av feil eller mangler ved *reisegodset*.

For ikke innskrevet reisegods, herunder personlige eiendeler, er fraktføreren ansvarlig dersom skaden er forårsaket av feil begått av fraktføreren, dennes ansatte eller andre som fraktføreren svarer for.

Passasjeren kan gjøre gjeldende sine rettigheter etter første og annet ledd dersom innskrevet reisegods ikke er kommet frem senest 21 dager etter at det skulle ha kommet frem, eller dersom fraktføreren erkjenner at innskrevet reisegods er gått tapt.

I § 10–19 gjøres følgende endringer:

Overskriften skal lyde:

Ansvar for gods

Første ledd annet punktum skal lyde:

Han blir likevel ikke ansvarlig i den *utstrekning* han godtgjør at *skaden er* en følge av:

1. godsets egen beskaffenhet eller feil eller mangler ved godset,
2. mangelfull pakking av godset som er utført av noen annen enn fraktføreren, dennes ansatte eller noen som denne svarer for,
3. krigshandling eller væpnet konflikt, eller
4. utøvelse av offentlig myndighet i forbindelse med at godset innføres, utføres eller omlastes.

Annet ledd første punktum skal lyde:

Som lufttransport regnes i paragrafen her den tid som godset er i fraktførerens *varetekt*.

Annet ledd nytt fjerde punktum skal lyde:

Dersom fraktføreren uten avsenderens samtykke helt eller delvis erstatter den avtalte lufttransportbefordringen med en annen form for befordring, skal slik annen befordring også ved anvendelsen av denne lov regnes som en del av lufttransporten.

§ 10–20 skal lyde:

Ansvar for forsinkelser

Fraktføreren er ansvarlig for tap som følge av forsinkelse ved lufttransport av passasjerer, reisegods og gods, med mindre han godtgjør at han selv og hans folk har tatt alle *forholdsregler som med rimelighet kan kreves* for å unngå tapet, eller at dette ikke har vært mulig for dem.

I § 10–21 gjøres følgende endringer:

Første ledd skal lyde:

Erstatning etter kapitlet her skal settes ned eller helt falle bort dersom fraktføreren godtgjør at den skadelidte, eller den som skadelidte utleder sin rett fra, ved egen skyld har medvirket til skaden. Blir en passasjer drept eller skadd og noen annen enn passasjeren selv krever erstatning, skal erstatningen også settes ned eller helt falle bort dersom fraktføreren godtgjør at passasjeren ved egen skyld har medvirket til skaden.

Annet ledd oppheves.

Nåværende tredje ledd blir annet ledd og skal lyde:

Nedsetting eller bortfall av erstatning etter *første ledd* skjer etter en vurdering av hva som er rimelig hensett til graden av medvirkning.

Nåværende fjerde ledd blir tredje ledd.

§ 10–22 skal lyde:

Begrensninger i fraktførers ansvar

Fraktføreren kan ikke fraskrive seg eller begrense ansvar etter § 10–17 ved befordring av passasjerer, som ikke overstiger et erstatningsbeløp på 100.000 SDR for hver enkelt passasjer. For beløp som overstiger 100.000 SDR for hver enkelt passasjer, er fraktføreren ikke ansvarlig etter § 10–17 dersom fraktføreren godtgjør at:

1. *skaden ikke er forårsaket ved skyld utvist av fraktføreren, hans tilsatte eller andre han svarer for, eller*
2. *skaden utelukkende er forårsaket av tredjemanns skyld.*

Fraktførerens ansvar for tap som følge av forsinkelse ved befordring av passasjer er begrenset til 4.150 SDR for hver passasjer.

Ved befordring av reisegods er fraktførerens ansvar for tap på grunn av at *reisegodset* forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt, begrenset til 1.000 SDR for hver passasjer. *Dersom passasjeren ved overlevering av innskrevet reisegods til fraktføreren særskilt angir verdien av reisegodset og betaler fastsatte tilleggsavgifter, gjelder det oppgitte beløp som grense for fraktførerens ansvar. Dette gjelder likevel ikke dersom fraktføreren godtgjør at verdien er lavere enn det oppgitte beløp.*

Ved befordring av gods er fraktførerens ansvar for tap på grunn av at godset forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt, begrenset til 17 SDR pr. kg. Dersom avsenderen ved overlevering av godset til fraktføreren særskilt angir verdien av godset og betaler fastsatte tilleggsavgifter, gjelder det oppgitte

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

beløp som grense for fraktførerens ansvar. Dette gjelder likevel ikke dersom fraktføreren godtgjør at verdien er lavere enn det oppgitte beløp. Dersom bare en del av godset *forsinkes, skades eller helt eller delvis går tapt*, regnes bare den sammenlagte vekten av de berørte kolli med når grensen for fraktførerens ansvar skal bestemmes. Dersom verdien av andre kolli som omfattes av samme luftfraktbrev, godskvittering eller registrering på annen måte jf. § 10–5 annet ledd påvirkes, skal disse kolliene regnes med.

Ansvarsbegrensningene i annet og tredje ledd kommer ikke til anvendelse dersom det godtgjøres at fraktføreren selv eller hans tilsatte eller andre han svarer for, under utførelse av deres tjeneste eller verv har forårsaket skaden med forsett eller grovt uaktsomt med forståelse av at skade sannsynligvis ville bli voldt.

Sakskostnader inkludert renter kan tilkjennes saksøkeren uten hinder av ansvarsgrensene i denne paragraf. Dette gjelder likevel ikke dersom fraktføreren innen 6 måneder fra tidspunktet for skadehendelsen eller innen saksanlegget skriftlig har tilbudt skadelidte en erstatning som ikke er mindre enn domsbeløpet bortsett fra sakskostnadene.

Med «SDR» menes i loven her den spesielle trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafond. I tilfelle søksmål skal ansvarsgrensene regnes til norske penger etter kronens verdi uttrykt i spesielle trekkrettigheter på dagen for domsavsigelsen.

Ny § 10–22 a skal lyde:
Utbetaling av forskudd

Ved flyulykke som medfører at en passasjer omkommer eller blir skadd på legeme eller helbred, skal fraktføreren omgående, og senest 15 dager etter at vedkommende passasjer er identifisert, utbetale et forskudd på erstatningen til fysiske personer som har rett til å kreve erstatning, til dekning av deres umiddelbare behov. Forskuddets størrelse skal stå i forhold til den skaden som er lidt. Slik forskuddsutbetaling innebærer ikke erkjennelse av ansvar, og forskuddet kan trekkes fra i senere erstatningsutbetalinger fra fraktføreren.

Har passasjeren omkommet, skal forskuddet utgjøre minst 16.000 SDR per passasjer.

Forskuddet skal tilbakebetales bare i tilfelle som nevnt i § 10–21 første ledd, eller det godtgjøres at den som har mottatt forskuddet, ikke var den person som har rett til erstatning.

§ 10–23 skal lyde:

Om adgangen til å fravike ansvarsgrensene ved avtale

Fraktføreren kan avtale at det for befordringen ikke skal gjelde noen ansvarsgrenser, eller at det skal gjelde høyere ansvarsgrenser enn det som følger av § 10–22.

Ethvert forbehold som tilsikter å fritta fraktføreren for ansvar eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i § 10–22 er ugyldig.

§ 10–24 annet ledd oppheves.

§ 10–25 nytt annet ledd skal lyde:

Unntatt ved befordring av gods, kommer bestemmelsen i første ledd ikke til anvendelse dersom det godtgjøres at person som nevnt i første ledd har forårsaket skaden med forsett eller grovt uaktsomt med forståelse av at skade sannsynligvis ville bli voldt.

§ 10–26 skal lyde:

Om mottakers reklamasjon

Mottas innskrevet reisegods eller gods uten klage fra mottakerens side, formodes godset å være utlevert i god stand og overensstemmende med befordringsdokumentet eller de på annen måte registrerte opplysninger jf. § 10–5 annet ledd første punktum, om ikke annet blir godtgjort.

Er godset skadd eller delvis tapt, må mottakeren klage om det til fraktføreren umiddelbart etter at skaden eller tapet oppdages, og senest innen 7 dager for innskrevet reisegods og 14 dager for gods, regnet fra mottakelsen. Ved forsinkelse må det klages senest innen 21 dager fra den dag da godset ble stilt til rådighet for mottakeren.

Enhver klage skal være skriftlig og overlevert eller avsendt innen fristens utløp.

§ 10–28 skal lyde:

Om verneting

Erstatningssøksmål etter dette kapittel må reises ved norsk domstol eller ved domstol i annen stat som er tilsluttet Montreal-konvensjonen, enten på fraktførerens bosted eller på det sted hvor bedriften har sitt hovedsete eller den forretningsavdeling som har sluttet fraktavtalen, eller på bestemmelsesstedet.

Ved død eller personskade på passasjer kan erstatningssøksmål også reises i den stat hvor passasjeren hadde sin faste bopel på ulykkestidspunktet, dersom fraktføreren:

- 1. driver lufttransport til eller fra den staten, enten med egne luftfartøy eller med luftfartøy tilhørende en annen fraktfører, etter forretningsavtale med denne, og*
- 2. fraktføreren også i den staten utøver lufttransportvirksomheten i lokaler som eies eller leies av fraktføreren selv, eller av en annen fraktfører som den-*

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

ne har en forretningsavtale med. Søksmål etter første punktum må reises ved passasjerens hjemting på ulykkestidspunktet.

§ 10–37 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

Kapitlet gjelder likevel for befordring med annet befordringsmiddel etter § 10–19 annet ledd fjerde punktum.

§ 10–38 annet ledd skal lyde:

Ved godsbefordring kan det dog uten hinder av første ledd *skriftlig* avtales at tvist skal avgjøres ved voldgift, *forutsatt at voldgiftsbehandlingen etter saksøkerens valg skal skje på et sted som er rett verneeting etter § 10–28, og at saken skal avgjøres i samsvar med Montreal-konvensjonens bestemmelser. En voldgiftsbestemmelse i strid med dette er ugyldig.*

Ny § 10–38 a skal lyde:

Forsikringsplikt

Norske fraktførere skal tegne tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt erstatningsansvar etter dette kapittel. Den norske stat, når denne er fraktfører, kan være selvassurandør.

Utenlandske fraktførere som transporterer passasjerer, reisegods eller gods til, fra eller innom Norge, skal kunne dokumentere at man innehar tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt erstatningsansvar etter dette kapittel. Første ledd annet punktum gjelder tilsvarende når en fremmed stat er fraktfører.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om forsikringsplikten, herunder om størrelsen på forsikringen og om virkningen av at forsikringen ikke holdes i kraft. Departementet kan i forskrift sette vilkår for at en stat kan stå som selvassurandør etter første og annet ledd, herunder krav om dokumentasjon.

§ 10–40 skal lyde:

Om Montreal-konvensjonen

Med *Montreal-konvensjonen* forstås *overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring, undertegnet i Montreal 28. mai 1999.*

Med *Warszawa-konvensjonen* forstås den *overenskomst om internasjonal luftbefordring som ble undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, slik den er endret ved protokoll avsluttet i Haag 28. september 1955.*

I § 10–41 gjøres følgende endringer:

Første ledd skal lyde:

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke for luftbefordring som er unntatt fra Montreal-konvensjonens virkeområde i henhold til forbehold som en stat har tatt etter Montreal-konvensjonens artikkel 57.

Annet ledd oppheves.

Overskriften til kapittel XI skal lyde:

Ansvar og forsikring for skade og tap på tredjeperson

§ 11–1 skal lyde:

Objektivt ansvar for skade på tredjeperson mv

Eieren av et luftfartøy er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart. Dersom fartøyet er registrert i luftfartøyregisteret, anses den som eier som står oppført i registeret som luftfartøyet eier.

Når luftfartøyet i henhold til en leieavtale godkjent av luftfartsmyndigheten benyttes i ervervsmessig luftfartsvirksomhet av en annen enn eieren, hefter den som etter leieavtalen innehar luftfartøyet solidarisk med eieren etter første ledd.

Første og annet ledd gjelder ikke:

1. skade på annet luftfartøy, eller på person eller ting i slik fartøy,
2. skade på person eller ting som faller innenfor området for fraktførerens ansvar etter kapittel X.

§ 11–2 annet ledd oppheves.

§ 19–3 skal lyde:

Om Warszawa-konvensjonen m.v. og ikrafttredelse

Så lenge den opprinnelige *Warszawa-konvensjon* av 12. oktober 1929 ikke er trådt ut av kraft i forhold til Norge, skal lov av 12. juni 1936 om befordring med luftfartøy og forskrifter gitt i medhold av denne lov vedbli å gjelde for internasjonal luftbefordring når avgangsstedet og bestemmelsesstedet etter fraktavtalen ligger i konvensjonsstater som ikke begge har sluttet seg til Haag-protokollen, eller når disse steder ligger i en konvensjonsstat som ikke har sluttet seg til Haag-protokollen, og mellomlandsingssted i en annen stat er avtalt, selv om dette ikke er en konvensjonsstat. Videre får reglene i luftfartsloven § 10–25, *slik paragrafen lød ved vedtakelsen 11. juni 1993*, tilsvarende anvendelse i tilfelle som omhandlet i dette ledd. Det samme gjelder §§ 10–31 – 10–36 og 10–38 annet ledd annet punktum *slik den lød ved vedtakelsen 11. juni 1993*. Likeledes får § 10–23 annet ledd, *slik den lød ved vedtakelsen 11. juni 1993*, anvendelse for så vidt gjelder befordring utført av en annen fraktfører enn den som har sluttet fraktavtalen. Henvisningene i §§ 10–25, *slik paragrafen lød ved vedtakelsen av loven 11. juni 1993*, og 10–31 – 10–36 til bestemmelsene i kap. X gjelder i stedet de tilsvarende bestemmelser i nevnte lov av 12. juni 1936 med tilhørende forskrifter.

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

I den utstrekning loven av 12. juni 1936 fortsatt gjelder, skal annet punktum i dens § 8 annet ledd lyde: «I tilfelle av forsinkelse skal meddelelsen gis senest 14 dager regnet fra den dag da godset ble utlevert.»

Så lenge Warszawa-konvensjonen med endringer etter Haag-protokollen 28. september 1955 ikke er trådt ut av kraft i forhold til Norge, skal luftbefordring som omfattes av konvensjonen, reguleres av bestemmelsene i *lov av 16. desember 1960 om luftfart kapittel IX, slik de lød før endringene ved lov av 18. desember 1987 nr. 94.*

I forhold til en stat som er bundet av Warszawa-konvensjonen slik den lyder etter Montreal-protokoll nr. 4 av 25. september 1975, skal for så vidt gjelder befordring av passasjerer og reisegods reglene i lov 16. desember 1960 om luftfart kapittel IX gjelde, slik de lød før endringene ved lov av 18. desember 1987 nr. 94. Hva gjelder befordring av gods skal reglene i lov 16. desember 1960 om luftfart kapittel IX gjelde, slik de lød etter endringene av 18. desember 1987 nr. 94.

Opphører Warszawa-konvensjonen slik den lyder i sin opprinnelige form 12. oktober 1929 eller i sin endrede form gjennom Haag-protokollen 28. september 1955 å gjelde mellom Norge og andre stater som følge av oppsiing fra norsk side, skal departementet kunngjøre dette.

II

Stortinget samtykker i at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

III

1. Del I trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. Endringen i luftfartsloven § 10-17 a kan settes i kraft fra et annet tidspunkt enn de øvrige endringene.
2. Del II trer i kraft straks.

Vedlegg 1

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999)

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the «Warsaw Convention», and other related instruments to the harmonization of private international air law;

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter 1

General Provisions

Article 1

Scope of application

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

Overenskomst om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring (Montreal, 28. Mai 1999)

PARTENE I DENNE OVERENSKOMST, SOM ERKJENNER at Overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, heretter kalt «Warszawa-overenskomsten» og andre beslektede instrumenter har bidratt betydelig til harmoniseringen av internasjonal privatrett på luftfartsområdet,

SOM ERKJENNER nødvendigheten av å modernisere og styrke Warszawa-overenskomsten og beslektede regelverk,

SOM ERKJENNER betydningen av å sikre vern av forbrukernes interesser i internasjonal luftbefordring og nødvendigheten av en rimelig erstatning basert på prinsippet om gjenoppretting av skade,

SOM BEKREFTER PÅ NY at en ordnet utvikling innen internasjonal luftbefordring og en smidig avvikling i trafikken av passasjerer, reisegods eller annet gods er ønskelig, i samsvar med prinsippene og målsetningene i Overenskomst om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944,

SOM ER OVERBEVIST om at statenes vedtakelse av felles tiltak for å harmonisere ytterligere og lovfeste visse regler for internasjonal luftbefordring, er den beste måten å kunne oppnå en rettferdig balanse mellom de ulike interesser,

ER BLITT ENIGE OM FØLGENDE:

Kapittel 1

Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Virkeområde

1. Denne overenskomst gjelder all internasjonal befordring av passasjerer, reisegods eller annet gods som utføres av luftfartøy mot betaling. Den gjelder også for befordring med luftfartøy som utføres vederlagsfritt av et luftfartsselskap.

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

2. For the purposes of this Convention, the expression «international carriage» means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.
 3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.
 4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.
2. I denne overenskomst betyr uttrykket *internasjonal befordring* enhver befordring – selv om den avbrytes eller luftfartøy skiftes underveis – der avgangsstedet og bestemmelsesstedet etter fraktavtalen enten ligger innenfor to parters territorium, eller innenfor én parts territorium når et avtalt mellomlandingssted ligger innenfor en annen stats territorium, selv om denne stat ikke er en part. Befordring mellom to steder innenfor en enkelt parts territorium, uten at mellomlanding på annen stats territorium er avtalt, regnes ikke for internasjonal etter denne overenskomst.
 3. En befordring som skal utføres av flere etterfølgende fraktførere, anses ved anvendelsen av denne overenskomst som én befordring når den av partene betraktes som en sammenhengende befordring, uansett om det er sluttet en enkelt avtale eller flere avtaler; befordringen taper ikke sin internasjonale karakter ved at én eller flere av avtalene i sin helhet skal gjennomføres innenfor én og samme stats territorium.
 4. Denne overenskomst gjelder også for befordring omhandlet i kapittel V, etter de vilkår som er fastsatt i nevnte kapittel.

Article 2

Carriage performed by State and carriage of postal items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.
2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.
3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Artikkel 2

Befordring utført av staten og befordring av postsendinger

1. Denne overenskomst gjelder befordring utført av staten eller andre offentligrettslige juridiske personer, forutsatt den faller inn under vilkårene fastsatt i artikkel 1.
2. Ved befordring av postsendinger skal fraktføreren bare stå ansvarlig overfor vedkommende postvesen i samsvar med reglene som får anvendelse på forholdet mellom fraktførere og postvesen.
3. Bortsett fra bestemmelsene i nr. 2 i denne artikkel, får denne overenskomstens bestemmelser ikke anvendelse for befordring av postsendinger.

*Chapter II***Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo***Article 3***Passengers and baggage**

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:
 - a) an indication of the places of departure and destination;
 - b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.
2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.
3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.
4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.
5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

*Article 4***Cargo**

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

*Kapittel II***Dokumentasjon og partenes forpliktelser i forbindelse med befordring av passasjerer, reisegods og annet gods***Artikkel 3***Passasjerer og reisegods**

1. Ved befordring av passasjerer skal det utstedes et individuelt eller kollektivt befordringsdokument som inneholder:
 - a) avgangsstedets og bestemmelsesstedets navn,
 - b) dersom avgangssted og bestemmelsessted ligger innenfor én parts territorium, og én eller flere avtalte mellomlandinger skal foretas innenfor en annen stats territorium, skal minst ett slikt mellomlandingssted angis.
2. Ethvert annet middel som inneholder opplysningene angitt i nr. 1, kan erstatte utstedelse av dokumentet nevnt i nr. 1. Dersom et slikt annet middel benyttes, skal fraktføreren tilby passasjerene å utstede et skriftlig dokument som fastslår opplysningene som oppbevares på denne måten.
3. Fraktføreren skal utlevere en reisegodskvitte- ring for hvert stykke innskrevet reisegods.
4. Passasjerer skal få skriftlig opplysning om at når denne overenskomst får anvendelse, regulerer den og kan begrense fraktførernes erstatningsansvar ved død eller personskade, ved ødeleggelse eller tap av eller skade på reisegods samt ved forsinkelse.
5. Om bestemmelsene i de foregående numre ikke overholdes, er fraktavtalen likevel gyldig og underlagt reglene i denne overenskomst, herunder reglene om begrensning av ansvar.

*Artikkel 4***Gods**

1. Ved befordring av gods skal det utstedes et luftfraktbrev.
2. Ethvert annet middel som inneholder en registrering av den befordring som skal utføres, kan erstatte utstedelse av et luftfraktbrev. Dersom et slikt annet middel benyttes, skal fraktføreren etter anmodning utstede til avsender en godskvitte- ring for godset som identifiserer forsendelsen og gir tilgang til opplysningene registrert med dette middelet.

*Article 5***Contents of air waybill or cargo receipt**

The air waybill or the cargo receipt shall include:

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

*Article 6***Document relating to the nature of the cargo**

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

*Article 7***Description of air waybill**

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

*Article 8***Documentation for multiple packages**

When there is more than one package:

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

*Artikkel 5***Innholdet i luftfraktbrevet eller godskvitteringen**

Luftfraktbrevet eller godskvitteringen skal inneholde:

- a) avgangsstedets og bestemmelsesstedets navn,
- b) dersom avgangssted og bestemmelsessted ligger innenfor én parts territorium, og én eller flere avtalte mellomlandinger skal foretas innenfor en annen stats territorium, skal minst ett slikt mellomlandingssted angis,
- c) forsendelsens vekt.

*Artikkel 6***Dokument om godsets art**

Avsender kan, om nødvendig, bli bedt om å oppfylle de formaliteter som kreves av tollvesen, politi og liknende offentlige myndigheter om fremvisning av et dokument som angir godsets art. Denne bestemmelsen medfører ingen plikt, forpliktelse eller ansvar for fraktføreren.

*Artikkel 7***Beskrivelse av luftfartsbrevet**

1. Luftfraktbrevet utferdiges av avsender i tre originaleksemplarer.
2. Det første eksemplaret skal merkes med påtegningen «for fraktføreren» og undertegnes av avsenderen. Det andre eksemplaret skal merkes med påtegningen «for mottakeren»; det skal undertegnes både av avsenderen og fraktføreren. Det tredje eksemplaret undertegnes av fraktføreren og leveres tilbake til avsenderen etter at godset er mottatt.
3. Fraktførerens og avsenderens underskrifter kan vært trykket eller erstattes med stempel.
4. Har fraktføreren utstedt luftfraktbrevet etter begjæring fra avsenderen, anses han, inntil det motsatte bevises, å ha opptrådt på avsenderens vegne.

*Artikkel 8***Dokumentasjon på antall kolli**

Når det er flere kolli:

- a) har fraktføreren rett til å kreve at avsenderen utferdiger særskilte luftfraktbrev.
- b) har avsenderen rett til å kreve at fraktføreren utsteder særskilte godskvitteringer, når andre midler nevnt i artikkel 4 nr. 2 benyttes.

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

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

*Article 10***Responsibility for particulars of documentation**

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.
2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.
3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

*Article 11***Evidentiary value of documentation**

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.
2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not

*Artikkel 9***Manglende oppfyllelse av kravet til dokumentasjon**

Om bestemmelsene i artikkel 4 til 8 ikke oppfylles, er fraktavtalen likevel gyldig og underlagt reglene i denne overenskomst, herunder reglene om begrensning av ansvar.

*Artikkel 10***Ansvar for opplysninger oppgitt i dokumentene**

1. Avsenderen er ansvarlig for riktigheten av de opplysninger om godset som han eller noen på hans vegne oppgir i luftfraktbrevet, eller som han eller noen på hans vegne oppgir til fraktfører for påføring i godskvitteringen eller for registrering med andre midler omhandlet i artikkel 4 nr. 2. Disse bestemmelser gjelder også når personen som opptrer på vegne av avsender også er agent for fraktføreren.
2. Avsender skal bære ansvaret for all skade påført fraktføreren eller enhver annen person som fraktføreren står ansvarlig ovenfor, som følge av at opplysningene oppgitt av avsenderen eller av noen på hans vegne, ikke er forskriftsmessige, er uriktige eller ufullstendige.
3. Med forbehold for bestemmelsene i artikkel 1 og 2 i denne artikkel, skal fraktføreren bære ansvaret for all skade påført avsender eller en annen person som avsender står ansvarlig ovenfor, som følge av at opplysningene oppgitt av fraktføreren eller på hans vegne i godskvitteringen eller registrert med annet middel omhandlet i artikkel 4 nr. 2, ikke er forskriftsmessige, er uriktige eller ufullstendige.

*Artikkel 11***Dokumentenes bevisverdi**

1. Luftfraktbrevet eller godskvitteringen gjelder som bevis for inngåelse av fraktavtalen, for motakelse av godset og for vilkårene for transporten som er tatt inn i luftfraktbrevet eller godskvitteringen, om ikke annet blir godtgjort.
2. Opplysninger i luftfraktbrevet eller godskvitteringen om godsets vekt, mål, pakning og antall gjelder som bevis, om ikke annet blir godtgjort; opplysninger om kvantum, volum og godsets tilstand gjelder ikke som bevis mot fraktføreren, med mindre det er angitt i luftfraktbrevet eller

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12

Right of disposition of cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.
2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.
3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.
4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13

Delivery of the cargo

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

godskvitteringen at disse er kontrollert av fraktfører i nærvær av avsender, eller gjelder godsets synlige tilstand.

Artikkel 12

Råderett over godset

1. Forutsatt at avsender oppfyller alle sine forpliktelse etter fraktavtalen, har han rett til å råde over godset ved å ta det tilbake på avgangs- eller bestemmelsesflyplassen, ved å stanse det i tilfelle landing underveis, ved å la det utlevere på bestemmelsesstedet eller underveis til en annen person enn den mottaker som er oppgitt, eller ved å kreve det tilbakesent til avgangsflyplassen. Avsender kan ikke utøve råderetten på en slik måte at det medfører skade for fraktføreren eller andre avsendere, og må tilbakebetale de utgifter som forårsakes av utøvelsen av denne retten.
2. Dersom det er umulig å utføre avsenderens ordre, må fraktføreren straks underrette avsender.
3. Utfører fraktføreren avsenderens ordre uten å kreve at avsenderens eksemplar av luftfraktbrevet eller godskvitteringen forevises, vil fraktfører være ansvarlig for den skade som derved kan påføres den rette innehaver av luftfraktbrevet eller godskvitteringen, men med regress overfor avsenderen.
4. Avsenderens rett opphører samtidig med at mottakerens rett inntre i samsvar med artikkel 13. Hvis mottakeren imidlertid nekter å ta imot godset, eller ikke kan nås, gjeninntre avsenderens råderett.

Artikkel 13

Utlevering av godset

1. Unntatt når avsender utøver sin rett etter artikkel 12, har mottaker så snart godset er kommet til bestemmelsesstedet, rett til å be fraktføreren om å utlevere godset til ham mot betaling av de skyldige beløp og etter å ha oppfylt transportvilkårene.
2. Fraktføreren skal underrette mottakeren så snart godset er kommet fram, om ikke annet er avtalt.

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

Article 14

Enforcement of the rights of consignor and consignee

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

Article 15

Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.
2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

Article 16

Formalities of customs, police or other public authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.
2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

3. Dersom fraktføreren innrømmer at godset er tapt, eller det ikke er kommet fram senest syv dager etter at det skulle vært framme, kan mottakeren gjøre gjeldende overfor fraktføreren de rettigheter som følger av fraktavtalen.

Artikkel 14

Avsenders og mottakers adgang til å gjøre sine rettigheter gjeldende

Avsender og mottaker kan henholdsvis, enten de opptrer i egen eller andres interesse, gjøre gjeldende i eget navn alle sine rettigheter i henhold til artiklene 12 og 13, forutsatt at de oppfyller sine forpliktelser etter fraktavtalen.

Artikkel 15

Forholdet mellom avsender og mottaker eller gjensidig forhold til tredjemenn

1. Artiklene 12, 13 og 14 berører verken forholdet mellom avsender og mottaker eller det gjensidige forholdet mellom tredjemenn hvis rettigheter stammer fra avsenderen eller mottakeren.
2. En bestemmelse som avviker fra bestemmelsene i artiklene 12, 13 og 14 skal være uttrykkelig påført luftfraktbrevet eller godskvitteringen.

Artikkel 16

Formaliteter pålagt av tollvesen, politi og andre offentlige myndigheter

1. Avsenderen plikter å gi de opplysninger og fremlegge de dokumenter som er nødvendige for å oppfylle formalitetene pålagt av tollvesen, politi og andre offentlige myndigheter før godset kan utleveres til mottakeren. Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som følger av at slike opplysninger eller dokumenter mangler, er ufullstendige eller ikke forskriftsmessige, med mindre skaden skyldes feil begått av fraktføreren eller dennes ansatte eller agenter.
2. Fraktføreren er ikke forpliktet til å undersøke om opplysningene og dokumentene er riktige eller tilstrekkelige.

*Chapter III***Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage***Article 17***Death and injury of passengers – damage to baggage**

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.
2. The carrier liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.
3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.
4. Unless otherwise specified, in this Convention the term «baggage» means both checked baggage and unchecked baggage.

*Article 18***Damage to cargo**

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.
2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:
 - (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
 - (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

*Kapittel III***Fraktførerens ansvar og skadeserstatningens omfang***Artikkel 17***Dødsulykke eller personskade som rammer passasjerer – skade på reisegods**

1. Blir en passasjer drept eller rammet av personskade, er fraktførerens ansvarlig såfremt ulykken som forårsaket død eller skade inntraff om bord på luftfartøyet eller under ombordstigning eller avstigning.
2. Blir innskrevet reisegods ødelagt, tapt eller skadet, er fraktførerens ansvarlig, såfremt hendelsen som forårsaket ødeleggelsen, tapet eller skaden, inntraff om bord på luftfartøyet eller i det tidsrommet det innskrevne reisegods var i fraktførerens varetekt. Fraktførerens ansvar er likevel ikke ansvarlig dersom og i den utstrekning skaden skyldtes reisegodsets egen beskaffenhet, feil eller mangel. For ikke innskrevet reisegods, herunder personlige eiendeler, er fraktfører ansvarlig dersom skaden skyldtes feil begått av fraktfører eller dennes ansatte eller agenter.
3. Dersom fraktførerens innrømmer at innskrevet reisegods er tapt eller det ikke er kommet fram senest tjueen dager etter at det skulle vært framme, kan passasjerens gjøre gjeldende overfor fraktførerens de rettigheter som følger av fraktavtalen.
4. Med mindre annet er angitt, betyr uttrykket «reisegods» i denne overenskomst innskrevet og ikke innskrevet reisegods.

*Artikkel 18***Skade på gods**

1. Blir godset ødelagt, tapt eller skadet, er fraktførerens ansvarlig bare dersom hendelsen som forårsaket ødeleggelsen, tapet eller skaden, er inntruffet under luftbefordringen.
2. Fraktførerens ansvar er likevel ikke ansvarlig dersom og i den utstrekning det kan påvises at ødeleggelsen, tapet eller skaden skyldtes ett eller flere av de følgende forhold:
 - a) godsets egen beskaffenhet, feil eller mangel,
 - b) mangelfull innpakning av godset utført av en annen person enn fraktførerens eller dennes ansatte eller agenter,

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

- (c) an act of war or an armed conflict;
 (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.
3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.
4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.
- c) en krigshandling eller væpnet konflikt,
 d) en offentlig myndighets handling utført i forbindelse med innførsel, utførsel eller transitt av gods.
3. Luftbefordring etter nr. 1 i denne artikkel omfatter det tidsrommet godset var i fraktførerens varetekt.
4. Tidsrommet for luftbefordringen omfatter ikke befordring på land, til sjøs eller på innenlands vannveier utenfor lufthavn. Blir en slik befordring utført som ledd i gjennomføringen av en luftfraktavtale ved innlasting, utlevering eller omlasting, antas enhver skade å være forårsaket av en hendelse som er inntruffet under luftbefordringen, om ikke annet bevises. Dersom fraktfører uten avsenders samtykke erstatter helt eller delvis den befordring som partene er blitt enige om i luftfraktavtalen, med en annen type befordring, skal denne annen type befordring regnes som en del av befordringstidsrommet.

Article 19

Delay

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

Article 20

Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omis-

Artikkel 19

Forsinkelse

Fraktføreren er ansvarlig for skade som følger av forsinkelse ved luftbefordring av passasjerer, innskrevet reisegods eller annet gods. Fraktføreren skal likevel ikke være ansvarlig for skade forårsaket av forsinkelse dersom han beviser at han, hans ansatte og agenter har truffet alle de forholdsregler som det var rimelig å kreve for å unngå skaden, eller at dette ikke var mulig for dem.

Artikkel 20

Fritak

Beviser fraktføreren at den person som krever erstatning, eller den person som er opphavet til hans eller hennes rettigheter, har forårsaket eller medvirket til skaden ved uaktsomhet, annen feil eller unnlattelse, skal fraktføreren helt eller delvis fritas fra sitt ansvar overfor denne personen i den utstrekning slik uaktsomhet, feil eller unnlattelse forårsaket eller bidro til skaden. Når et erstatningskrav fremmes av en annen person enn passasjerer som følge av at en passasjer er drept eller skadd, skal fraktfører likeledes helt eller delvis fritas fra sitt ansvar i den utstrekning fraktføreren beviser at denne passasjerens uaktsomhet, feil eller unnlattelse forårsaket eller bidro til skaden. Denne artikkel gjelder

sion of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21

Compensation in case of death or injury of passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100,000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.
2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100,000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:
 - (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
 - (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22

Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4,150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1,000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.
3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum

alle bestemmelser om ansvar i denne overenskomst, herunder artikkel 21.

Artikkel 21

Erstatning i tilfelle en passasjer rammes av dødsulykke eller personskade

1. For skader omhandlet i artikkel 17 nr. 1 som ikke overskrider 100.000 spesielle trekkrettigheter per passasjer, skal fraktføreren ikke kunne utelukke eller begrense sitt erstatningsansvar.
2. Fraktføreren skal ikke være ansvarlig for skader omhandlet i artikkel 17 nr. 1 når disse overstiger 100.000 spesielle trekkrettigheter per passasjer, dersom fraktføreren kan bevise at:
 - a) slik skade ikke skyldtes uaktsomhet, annen feil eller unnlattelse begått av fraktfører eller dennes ansatte eller agenter, eller
 - b) slik skade utelukkende skyldtes uaktsomhet, annen feil eller unnlattelse begått av tredjemann.

Artikkel 22

Begrensning av ansvar i forbindelse med forsinkelse, reisegods og gods

1. Ved skade forårsaket av forsinkelse definert i artikkel 19 med hensyn til befordring av personer, er fraktførerens ansvar for hver passasjer begrenset til 4.150 spesielle trekkrettigheter.
2. For befordring av reisegods er fraktførerens ansvar i tilfelle ødeleggelse, tap eller forsinkelse begrenset til 1.000 spesielle trekkrettigheter for hver passasjer, med mindre passasjerens ved overlevering av det innskrevne reisegodset til fraktføreren spesielt har oppgitt den verdi som er knyttet til utleveringen på bestemmelsesstedet, og har betalt det frakttillegget som eventuelt kreves. I så fall har fraktføreren plikt til å utbetale inntil det beløp som er oppgitt, med mindre han beviser at dette beløpet er større enn passasjerens reelle verdi ved utleveringen på bestemmelsesstedet.
3. Ved befordring av gods er fraktførerens ansvar i tilfelle ødeleggelse, tap, skade eller forsinkelse begrenset til 17 spesielle trekkrettigheter per kilo, med mindre avsender ved overlevering av kollen til fraktføreren spesielt har oppgitt den verdi som er knyttet til utleveringen på bestemmelsesstedet, og har betalt det frakttillegget som eventuelt kreves. I så fall har fraktføreren plikt til å utbetale inntil det beløp som er oppgitt,

not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.
5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.
6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23

Conversion of monetary units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made accor-

med mindre han beviser at dette beløpet er større enn avsenderens reelle verdi ved utleveringen på bestemmelsesstedet.

4. Dersom en del av godset eller en gjenstand som inngår i godset ødelegges, kommer bort, skades eller forsinkes, skal bare den samlede vekten av det eller de berørte kolli regnes med når grensen for fraktførerens ansvar skal bestemmes. Dersom ødeleggelsen, tapet, skaden eller forsinkelsen av en del av godset, eller av en gjenstand som inngår i godset, innvirker på verdien av andre kolli som omfattes av samme luftfraktbrev eller godskvittering, eller dersom slike ikke er blitt utstedt, av den samme registrering med annet middel omhandlet i artikkel 4 nr. 2, skal imidlertid også den samlede vekten av denne eller disse kolli regnes med når av grensen for ansvaret skal bestemmes.
5. Bestemmelsene i nr. 1 og 2 i denne artikkel gjelder ikke dersom det bevises at skaden skyldtes en handling eller unnlatelse fra fraktførerens, hans ansattes eller agents side begått i den hensikt å volde skade, enten uoverveid eller vel vitende om at det sannsynligvis ville medføre skade, såfremt det også bevises, når handlingen eller unnlatelsen skyldtes en ansatt eller agent, at disse handlet innenfor rammen av sin tjeneste.
6. Grensene beskrevet i artikkel 21 og i denne artikkel hindrer ikke at retten, i samsvar med egen lovgivning, i tillegg kan tilkjenne saksøkeren i sin helhet eller delvis saksomkostningene eller andre utgifter som saken har medført, inklusive renter. Den foregående bestemmelse skal ikke gjelde dersom beløpet på den skadeserstatning som tilkjennes, uten å medregne saksomkostninger og andre utgifter som saken har medført, ikke overstiger det beløp som fraktføreren har tilbudt saksøker skriftlig innen en frist på seks måneder regnet fra den dag hendelsen som forårsaket skaden inntraff, eller før saken ble reist, dersom denne inntreffer senere.

Artikkel 23

Omregning av pengeenheter

1. Beløpene i spesielle trekkrettigheter som er nevnt i denne overenskomst skal anses å vise til spesielle trekkrettigheter definert av Det internasjonale pengesond. Omregningen av disse beløpene i nasjonal valuta skal i tilfelle rettssak skje etter disse valutaenes verdi i spesielle

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

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

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1,500,000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62,500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15,000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.
 3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.
- trekkrettigheter på den dag dom blir avsagt. Verdien, uttrykt i spesielle trekkrettigheter, av den nasjonale valuta til en part som er medlem av Det internasjonale pengefond, beregnes etter den metoden Det internasjonale pengefond anvender for sine operasjoner og transaksjoner og som gjelder på den dag dom blir avsagt. Verdien, uttrykt i spesielle trekkrettigheter, av den nasjonale valuta til en part som ikke er medlem av Det internasjonale pengefond, beregnes på den måten vedkommende stat har fastsatt.
2. Stater som ikke er medlem av Det internasjonale pengefond og der lovgivningen ikke tillater anvendelse av nr. 1 i denne artikkel, kan imidlertid ved ratifikasjon eller tiltredelse eller på ethvert senere tidspunkt, avgi erklæring om at fraktførerens ansvarsgrense etter artikkel 21 er fastsatt til 1.500.000 pengeenheter per passasjer i rettsaker på deres territorium, 62.500 pengeenheter per passasjer med hensyn til artikkel 22 nr. 1, 15.000 pengeenheter per passasjer med hensyn til artikkel 22 nr. 2 og 250 pengeenheter per kilo med hensyn til artikkel 22 nr. 3. Denne pengeenheten tilsvarer sekstifem og et halvt milligram gull med en finhetsgrad på 900 tusendeler. Beløpene kan omregnes til vedkommende nasjonale valuta i runde tall. Omregning av beløpene til nasjonal valuta skal skje i samsvar med lovgivningen i vedkommende stat.
 3. Beregningen nevnt i siste punktum i nr. 1 i denne artikkel og omregningen nevnt i nr. 2 i denne artikkel skal utføres på en slik måte at de, i den grad det er mulig, uttrykker i partens nasjonale valuta den samme reelle verdi på beløpene fastsatt i artikkel 21 og 22 som den som ville bli resultatet av anvendelsen av de første tre punktum i nr. 1 i denne artikkel. Partene skal meddele depositaren sine beregningsmetoder i henhold til nr. 1 i denne artikkel eller resultatene av omregningen i henhold til nr. 2 i denne artikkel, avhengig av det enkelte tilfelle, ved deponeringen av sitt ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument til denne overenskomst og hver gang det skjer en endring i disse metodene eller resultatene.

*Article 24***Review of limits**

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.
2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 percent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.
3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 percent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

*Artikkel 24***Revisjon av ansvarsgrensene**

1. Med mindre annet følger av artikkel 25 i denne overenskomst og med forbehold for nr. 2 nedenfor, skal ansvarsgrensene beskrevet i artikkel 21, 22 og 23 revideres av depositaren hvert femte år, den første revisjonen skjer ved utgangen av femte år etter denne overenskomsts ikrafttredelse, eller, dersom overenskomsten ikke trer i kraft innen fem år etter at den først ble åpnet for undertegning, innen det første året etter dens ikrafttredelse, der det anvendes en inflasjonsfaktor som tilsvarer samlet inflasjonsrate siden forrige revisjon, eller dersom det gjelder første revisjon, siden den dag overenskomsten trådte i kraft. Måling av den inflasjonsraten som skal benyttes for å bestemme inflasjonsfaktoren, tilsvarer den veidde årlige gjennomsnittlig økning eller nedgang i konsumprisindeksen i de statene hvis valutaer inngår i den spesielle trekkrettighet nevnt i artikkel 23 nr. 1.
2. Dersom revisjonen omhandlet i foregående nummer fastslår at inflasjonsfaktoren har oversteg 10 prosent, skal depositaren gi underretning til partene om en revisjon av ansvarsgrensene. Enhver slik revisjon får virkning seks måneder etter at det er gitt underretning om revisjon til partene. Dersom et flertall av partene innen tre måneder etter slik underretning til partene meddeler at de er uenige, får revisjonen ikke virkning og Depositaren forelegger saken for et partsmøte. Depositaren skal omgående underrette alle parter om ikrafttredelse av en revisjon.
3. Prosedyren omhandlet i nr. 2 i denne artikkel skal til enhver tid få anvendelse, uten hensyn til nr. 1 i denne artikkel, når en tredel av statene uttrykker ønske om det og forutsatt at inflasjonsfaktoren omhandlet i nr. 1 har steget mer enn 30% siden forrige revisjon, eller siden denne overenskomsts ikrafttredelsesdato dersom det ikke er foretatt revisjon tidligere. Senere revisjoner etter prosedyren beskrevet i nr. 1 i denne artikkel skal skje hvert femte år fra utløpet av det femte året regnet fra datoen for revisjon etter dette nummer.

*Article 25***Stipulation on limits**

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

*Article 26***Invalidity of contractual provisions**

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

*Article 27***Freedom to contract**

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

*Article 28***Advance payments**

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

*Article 29***Basis of claims**

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any

*Artikkel 25***Fastsettelse av ansvarsgrenser**

En fraktfører kan bestemme at fraktavtalen skal ha høyere ansvarsgrenser enn de som er fastsatt i denne overenskomst, eller at den ikke skal ha noen ansvarsgrense.

*Artikkel 26***Ugyldige kontraktbestemmelser**

En bestemmelse som fritar fraktføreren for ansvar eller som fastsetter lavere ansvarsgrense enn den som er fastsatt i denne overenskomst, er ikke gyldig, men at en slik bestemmelse er ugyldig innebærer ikke at hele fraktavtalen er ugyldig, idet denne forblir underlagt bestemmelsene i denne overenskomst.

*Artikkel 27***Frihet til å inngå fraktavtale**

Intet i denne overenskomst skal forhindre en fraktfører i å avslå å inngå fraktavtale, i å gi avkall på forsvarmuligheter i henhold til overenskomsten, eller i å fastsette vilkår som ikke er i strid med bestemmelsene i denne overenskomst.

*Artikkel 28***Utbetaling av forskudd**

Ved flyulykker som fører til at passasjerer blir drept eller skadet, skal fraktføreren, dersom det kreves etter nasjonal rett, omgående foreta utbetaling av forskudd til fysiske personer eller personer som har rett til erstatning, slik at de kan dekke sine umiddelbare økonomiske behov. Slike forskudd skal ikke anses som innrømmelse av ansvar og kan trekkes fra beløp som fraktføreren senere utbetaler i erstatninger.

*Artikkel 29***Hjemmel for erstatningskrav**

I forbindelse med befordring av passasjerer, reisegods og annet gods, kan en erstatningssak, enten det er på grunnlag av denne overenskomst, en fraktavtale eller rettsstridig handling utenfor kontrakt eller av annen grunn, bare reises på de vilkår og innenfor de ansvarsgrenser som er fastsatt i denne overenskomst, med forbehold for spørsmålet om hvilke personer som har rett til å reise sak og hvil-

such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30

Servants, agents – aggregation of claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.
2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.
3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 31

Timely notice of complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.
2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.
4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

ke rettigheter de respektivt har. I alle saker av denne type, kan det ikke utbetales straffeerstatning, eksemplarisk erstatning eller erstatning for annet enn skade eller tap.

Artikkel 30

Ansatte, agenter – samlet erstatningskrav

1. Dersom det blir reist sak mot en av fraktførerens ansatte eller agenter som følge av skade omhandlet i denne overenskomst, skal slik ansatt eller agent, dersom de beviser at de har handlet innenfor rammen av sin tjeneste, ha rett til å påberope seg de samme vilkår og ansvarsgrenser som fraktføreren selv etter denne overenskomst.
2. I så fall kan det samlede erstatningsbeløp som utbetales av fraktfører, fraktførerens ansatte og agenter ikke overstige de nevnte ansvarsgrenser.
3. Med unntak av frakt av gods får bestemmelsene i nr. 1 og 2. i denne artikkel ikke anvendelse dersom det bevises at skaden skyldes en handling eller unnlatelse fra en ansatts eller agents side, begått med hensikt for å volde skade, uoverveid eller vel vitende om at det sannsynligvis ville føre til skade.

Artikkel 31

Reklamasjonsfrist

1. Blir innskrevet reisegods eller annet gods utlevert uten at den rettmessige mottakeren klager, antas godset, om ikke annet blir godtgjort, å være utlevert i god forfatning og i samsvar med befordringsdokumentet eller med opplysningene registrert med annet middel nevnt i artikkel 3 nr. 2 og i artikkel 4 nr. 2.
2. Er godset skadet, må den rettmessige mottakeren sende klage til fraktføreren umiddelbart etter at skaden er oppdaget, og senest innen sju dager for innskrevet reisegods og fjorten dager for annet gods, regnet fra mottakelse. Ved forsinkelse må klagen sendes senest innen tjueen dager regnet fra den dag reisegodset eller annet gods ble stilt til rådighet for mottakeren.
3. Enhver klage må være skriftlig og levert eller oversendt innen fristens utløp.
4. Hvis ingen klage foreligger innen de ovennevnte frister, kan det ikke reises erstatningskrav mot fraktføreren, med mindre han har handlet svikaktig.

*Article 32***Death of person liable**

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

*Article 33***Jurisdiction**

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.
2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.
3. For the purposes of paragraph 2,
 - (a) «commercial agreement» means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;
 - (b) «principal and permanent residence» means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.
4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.

*Article 34***Arbitration**

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

*Artikkel 32***Når ansvarlig person er død**

Er den ansvarlige person død, kan det reises erstatningssøksmål i samsvar med bestemmelsene i denne overenskomst mot de som rettslig representerer boet etter denne person.

*Artikkel 33***Vernetting**

1. Erstatningssøksmål må reises innenfor én av partenes territorium, etter saksøkerens valg, enten for domstolen på fraktførerens bosted eller på det stedet der bedriften har sitt hovedkontor eller på forretningsstedet der fraktavtalen er inngått, eller for domstolen på bestemmelsesstedet.
2. Når det gjelder skade som følge av at en passasjer er blitt drept eller skadd, kan det reises erstatningssøksmål for en av domstolene nevnt i nr. 1 i denne artikkel eller på territoriet til en part der passasjereren hadde sin faste hovedbopel på det tidspunkt ulykken inntraff, og som fraktføreren driver luftfartstrafikk for passasjerer til og fra, enten med egne luftfartøy eller med luftfartøy tilhørende en annen fraktfører i henhold til en forretningsavtale, og der denne fraktføreren driver sin luftfartsvirksomhet fra lokaler som han selv eller en annen fraktfører som han har inngått en forretningsavtale med, leier eller er eier av.
3. For formålet i nr. 2 betyr :
 - a) «forretningsavtale»: en avtale av annen type enn agentavtale inngått mellom fraktførere om felles tjenester for frakt av passasjerer med fly.
 - b) «fast hovedbopel»: betyr passasjerens eneste faste og permanente oppholdssted på ulykkestidspunktet. Passasjerens nasjonalitet er ikke den avgjørende faktor i denne sammenheng.
4. Rettergangen bestemmes av den rett som gjelder for domstolen saken er forelagt.

*Artikkel 34***Voldgift**

1. Med forbehold for bestemmelsene i denne artikkel, kan partene i en fraktavtale for gods fastsette at enhver tvist om fraktførerens ansvar etter denne overenskomst skal avgjøres ved voldgift. Slik avtale nedfelles skriftlig.

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33. 3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention. 4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void. | <ol style="list-style-type: none"> 2. Voldgiftsbehandlingen skal finne sted, etter saksøkerens eget valg, innenfor én av domstolene nevnt i artikkel 33. 3. Voldgiftsmannen eller voldgiftsdomstolen skal anvende bestemmelsene i denne overenskomst. 4. Bestemmelsene i nr. 2 og 3 i denne artikkel skal anses å inngå i enhver voldgiftsbestemmelse eller voldgiftsavtale, og ethvert vilkår i en slik bestemmelse eller avtale som er i strid med dette, skal være ugyldig. |
|---|---|

Article 35

Limitation of actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.
2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seized of the case.

Article 36

Successive carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.
2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.
3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Artikkel 35

Foreldelsesfrist

1. Erstatningskravet faller bort hvis ikke søksmål er reist innen en frist på to år regnet fra luftfartøyetets ankomst til bestemmelsesstedet, eller fra den dag det skulle ha kommet fram, eller den dag befordringen ble avbrutt.
2. Framgangsmåten for beregning av fristen skal skje etter loven i det land hvor saken reises.

Artikkel 36

Etterfølgende fraktførere

1. I tilfeller der en befordring skal utføres av flere fraktførere etter hverandre og befordringen faller inn under definisjonen i artikkel 1 nr. 3, er enhver fraktfører som påtar seg å frakte passasjerer, reisegods eller annet gods, underlagt reglene fastsatt i denne overenskomst og ansees å være part i fraktavtalen i den utstrekning fraktavtalen omfatter den delen av befordringen som utføres under denne fraktførerens kontroll.
2. Ved denne typen befordring kan en passasjer eller hans rettsetterfølgere bare reise søksmål mot den fraktføreren som har utført den delen av befordringen der ulykken eller forsinkelsen inntraff, unntatt i tilfeller der den første fraktføreren, etter uttrykkelig avtale, har påtatt seg ansvaret for hele reisen.
3. Når det gjelder reisegods eller annet gods, har en passasjer eller avsender rett til å reise søksmål mot den første fraktføreren, og en passasjer eller rettmessig mottaker har rett til å reise søksmål mot den siste fraktføreren, og begge kan dessuten reise søksmål mot den fraktføreren som har utført den delen av befordringen der ødeleggelsen, tapet, skaden eller forsinkelsen inntraff. Disse fraktførerne er solidarisk ansvarlige overfor passasjeren, avsenderen eller mottakeren.

*Article 37***Right of recourse against third parties**

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

*Chapter IV***Combined Carriage***Article 38***Combined carriage**

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.
2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

*Chapter V***Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier***Article 39***Contracting carrier – actual carrier**

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

*Article 40***Respective liability of contracting and actual carriers**

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred

*Artikkel 37***Adgang til regress mot tredjemann**

Denne overenskomst skal på ingen måte ha innvirkning på spørsmålet om en person som er ansvarlig for skade etter overenskomstens bestemmelser, har rett til å søke regress overfor en annen person.

*Kapittel IV***Sammensatt befordring***Artikkel 38***Sammensatt befordring**

1. Ved sammensatt befordring som delvis utføres med luftfartøy og delvis med annet transportmiddel, gjelder bestemmelsene i denne overenskomst bare luftbefordringen, med forbehold for artikkel 18 nr. 4, og forutsatt at befordringen oppfyller vilkårene i artikkel 1.
2. Intet i denne overenskomst skal være til hinder for at partene, ved sammensatt befordring, tar inn i luftbefordringsdokumentet vilkår som gjelder andre befordringsmåter, forutsatt at overenskomstens bestemmelser overholdes med hensyn til luftbefordringen.

*Kapittel V***Luftbefordring utført av en annen person enn den avtalesluttende fraktføreren***Artikkel 39***Avtalesluttende fraktfører – utførende fraktfører**

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder når en person (heretter kalt «den avtalesluttende fraktfører») inngår en fraktavtale underlagt denne overenskomst med en passasjer eller avsender eller med en person som opptrer på vegne av passasjeren eller avsenderen, og en annen person (heretter kalt «den utførende fraktføreren») utfører hele eller en del av befordringen etter fullmakt fra den avtalesluttende fraktføreren, men ikke er en etterfølgende fraktfører etter denne overenskomst med hensyn til denne delen. Slik fullmakt formodes gitt, om ikke annet kan bevises.

*Artikkel 40***Den avtalesluttende og den utførende fraktførerens respektive ansvar**

Dersom en utførende fraktfører utfører hele eller en del av en befordring som i henhold til fraktavta-

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

Article 41

Mutual liability

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

Article 42

Addressee of complaints and instructions

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

Article 43

Servants and agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they ac-

len omhandlet i artikkel 39 er underlagt denne overenskomst, skal både den avtalesluttende og den utførende fraktfører, med mindre annet er fastsatt i dette kapittel, være underlagt reglene i denne overenskomst, den førstnevnte for hele befordringen oppgitt i fraktavtalen, og den sistnevnte bare for befordringen denne utfører.

Artikkel 41

Gjensidig ansvar

1. Handlinger og unnlaterelser begått av den utførende fraktførerens ansatte eller agenter som har opptrådt innenfor rammen av sin tjeneste, skal i forbindelse med befordringen utført av den utførende fraktføreren, også anses som den avtalesluttende fraktførerens handlinger og unnlaterelser.
2. Handlinger og unnlaterelser begått av den avtalesluttende fraktførerens ansatte eller agenter som har opptrådt innenfor rammen av sin tjeneste, skal i forbindelse med befordringen utført av den utførende fraktføreren, også anses som den utførende fraktførerens handlinger og unnlaterelser. En slik handling eller unnlaterelse skal likevel ikke påføre den utførende fraktføreren et erstatningsansvar som er høyere enn de beløp som er fastsatt i artikkel 21, 22, 23 og 24. En særavtale der den avtalesluttende fraktføreren påtar seg forpliktelser som ikke er pålagt etter denne overenskomst, eller gir avkall på rettigheter eller forsvarsmidler fastsatt i denne overenskomst, eller spesielt oppgir verdi knyttet til utlevering på bestemmelsesstedet omhandlet i artikkel 22 i denne overenskomst, skal ikke ha virkning for den utførende fraktføreren, med mindre sistnevnte har gitt sitt samtykke til det.

Artikkel 42

Underretning om klager og instruksjoner

Klager eller instruksjoner som skal meddeles fraktføreren etter denne overenskomst, skal ha den samme virkning enten den rettes til den avtalesluttende fraktføreren eller til den utførende fraktføreren. Instruksjoner omhandlet i artikkel 12 skal imidlertid bare få virkning når de rettes til den avtalesluttende fraktføreren.

Artikkel 43

Ansatte og agenter

I forbindelse med befordring utført av en utførende fraktfører, skal en ansatt eller agent tilhørende denne fraktføreren eller den avtalesluttende fraktføre-

ted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 44

Aggregation of damages

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

Article 45

Addressee of claims

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

Article 46

Additional jurisdiction

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

ren, dersom de beviser at de har handlet innenfor rammen av sin tjeneste, ha rett til å nyte godt av de samme vilkår og ansvarsgrenser som etter overenskomsten gjelder for den fraktføreren de arbeider for, med mindre det kan bevises at vedkommende har opptrådt på en måte som forhindrer at ansvarsgrensene kan påberopes etter denne overenskomst.

Artikkel 44

Samlet skadeserstatning

I forbindelse med befordring utført av en utførende fraktfører, kan det samlede beløpet på den skadeserstatningen som kan oppnås fra denne fraktføreren, den avtalesluttende fraktfører og deres ansatte og agenter når disse har handlet innenfor rammen av sin tjeneste, ikke overstige det høyeste beløpet som kan forlanges enten av den avtalesluttende fraktfører eller den utførende fraktfører i henhold til denne overenskomst, men ingen av personene nevnt i denne artikkel kan holdes ansvarlig for beløp utover den grense som gjelder for denne person.

Artikkel 45

Mottaker av erstatningssøksmål

Ethvert erstatningssøksmål som gjelder befordring utført av en utførende fraktfører, kan etter saksøkers eget valg reises mot denne fraktføreren eller den avtalesluttende fraktfører eller mot begge, sammen eller hver for seg. Dersom det reises søksmål bare mot den ene av disse fraktførerne, skal denne fraktføreren ha rett til å reise intervensjonssøksmål mot den andre fraktføreren for den domstolen der saken er reist; intervensjonssøksmålet og dens rettsvirkninger avgjøres etter denne domstolens rett.

Artikkel 46

Annen domsmyndighet

Ethvert erstatningsspørsmål i henhold til artikkel 45 skal etter saksøkers eget valg reises på territoriet til en av partene, enten ved en av de domstolene der et søksmål kan reises mot den avtalesluttende fraktføreren, i samsvar med artikkel 33, eller ved den domstol som har domsmyndighet på det sted der den utførende fraktføreren har sitt bosted eller på sitt hovedforretningssted.

*Article 47***Invalidity of contractual provisions**

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

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

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

*Chapter VI***Other Provisions***Article 49***Mandatory application**

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

*Article 50***Insurance**

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

*Article 51***Carriage performed in extraordinary circumstances**

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

Artikkel 47

Ugyldige kontraktvilkår

Enhver bestemmelse i en avtale som tar sikte på å fritta den avtalesluttende eller den utførende fraktføreren for deres ansvar i henhold til dette kapittel, eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn det som er fastsatt i dette kapittel, er uten gyldighet, men fraktavtalen for øvrig er likevel gyldig og underlagt bestemmelsene i dette kapittel.

*Artikkel 48***Forholdet mellom den avtalesluttende og den utførende fraktføreren**

Med forbehold for artikkel 45, kan ingen bestemmelse i dette kapittel tolkes slik at den berører de rettigheter og forpliktelser som gjelder mellom fraktførere, herunder enhver rett til å søke regress eller skadeserstatning.

*Kapittel VI***Andre bestemmelser***Artikkel 49***Obligatorisk anvendelse**

Alle forbehold i fraktavtalen og alle særavtaler inngått forut for skaden der partene fraviker bestemmelsene i denne overenskomst enten ved å fastsette hvilken rett som skal anvendes, eller ved å endre reglene om verneting, skal være ugyldige.

*Artikkel 50***Forsikring**

Partene skal stille krav om at deres fraktførere tegner tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt ansvar etter denne overenskomst. En fraktfører skal kunne fremvise bevis overfor den stat som er bestemmelsesstedet for fraktførerenes tjenester, for at han har tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt ansvar etter denne overenskomst.

*Artikkel 51***Befordring utført under ekstraordinære omstendigheter**

Bestemmelsene i artikkel 3 til 5, 7 og 8 om befordringsdokument får ikke anvendelse når befordring utføres under ekstraordinære omstendigheter utenom fraktførerenes normale drift.

*Article 52***Definition of days**

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

*Chapter VII***Final Clauses***Article 53***Signature, ratification and entry into force**

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.
2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a «Regional Economic Integration Organisation» means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a «State Party» or «States Parties» in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to «a majority of the States Parties» and «one-third of the States Parties» shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.
3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.
4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.
5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depository.
6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance,

*Artikkel 52***Definisjon av uttrykket «dag»**

Med uttrykket «dager» benyttet i denne overenskomst menes kalenderdager og ikke arbeidsdager.

*Kapittel VII***Sluttbestemmelser***Artikkel 53***Undertegning, ratifikasjon og ikrafttredelse**

1. Denne overenskomst skal være åpen for undertegning i Montreal 28. mai 1999 av statene som har deltatt i Den internasjonale konferanse om luftfartsrett, som ble holdt i Montreal 10. – 28. mai 1999. Etter 28. mai 1999 skal overenskomsten være åpen for undertegning av alle stater ved Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonens hovedsete i Montreal til den trer i kraft i samsvar med nr. 6 i denne artikkel.
2. Denne overenskomst skal likeledes være åpen for undertegning av regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon. For formålet i denne overenskomst betyr en «regional organisasjon for økonomisk integrasjon» enhver organisasjon opprettet av uavhengige stater i en bestemt region, som har kompetanse på visse områder som reguleres av denne overenskomst, og som har fått behørig fullmakt til å undertegne og ratifisere, godta, godkjenne eller tiltre denne overenskomst. En henvisning til en «part» eller «partene» i denne overenskomst, unntatt i artikkel 1 nr. 2, artikkel 3 nr. 1 b), artikkel 5 bokstav b), artikkel 23, 33, 46 og artikkel 57 bokstav b), gjelder likeledes regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon. For formålet i artikkel 24 skal henvisninger til «et flertall av partene» og «en tredel av partene» ikke gjelde regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon.
3. Denne overenskomst skal ratifiseres av statene og av regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon som har undertegnet den.
4. Enhver stat eller regional organisasjon for økonomisk integrasjon som ikke undertegner denne overenskomst, kan godta, godkjenne eller tiltre den når som helst.
5. Ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentene skal deponeres hos Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon, som herved utpekes til depositar.
6. Denne konvensjon skal på den sekstiende dag etter den dag det trettiende ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdoku-

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:
 - (a) each signature of this Convention and date thereof;
 - (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
 - (c) the date of entry into force of this Convention;
 - (d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
 - (e) any denunciation under Article 54.

Article 54

Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.
2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55

Relationship with other Warsaw Convention instruments

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

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to
 - (a) the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);
 - (b) the Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);
 - (c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Cer-

mentet er deponert hos depositaren tre i kraft mellom statene som har deponert et slikt dokument. Et dokument som deponeres av en regional organisasjon for økonomisk integrasjon skal ikke regnes med for formålet i dette nummer.

7. For andre stater og andre regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon skal denne overenskomst få virkning seksti dager etter den dag ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumentet er deponert.
8. Depositaren skal omgående underrette alle signatarene og partene om:
 - a) hver undertegning av denne overenskomst og undertegningsdatoen,
 - b) hver deponering av et ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokument og deponeringsdatoen,
 - c) ikrafttredelsesdatoen for denne overenskomst,
 - d) ikrafttredelsesdatoen for enhver revisjon av ansvarsgrensene fastsatt etter denne overenskomst,
 - e) enhver oppsigelse i henhold til artikkel 54.

Artikkel 54

Oppsigelse

1. Enhver part kan si opp denne overenskomst ved skriftlig underretning til depositaren.
2. Oppsigelsen skal tre i kraft ett hundre og åtti dager etter den dag depositaren har mottatt underretningen.

Artikkel 55

Forholdet til andre dokumenter knyttet til Warszawa-overenskomsten

Denne overenskomst skal gå foran alle regler som gjelder i internasjonal luftbefordring:

1. mellom partene i denne overenskomst ved at de vanligvis er part i
 - a) Warszawa-overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929 (heretter kalt Warszawa-overenskomsten),
 - b) Protokoll om endring av overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, utferdiget i Haag 28. september 1955 (heretter kalt Haag-protokollen),
 - c) Overenskomst, i tillegg til Warszawa-overenskomsten, om innføring av visse ensarte-

Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

- tain Rules relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
- (d) the Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);
- (e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol, signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or
2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.
- de regler om internasjonal luftbefordring utført av annen fraktfører enn den som har sluttet fraktavtalen, undertegnet i Guadalajara 18. september 1961 (heretter kalt Guadalajara-overnskomsten),
- d) Protokoll om endring av Warszawa-overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Warszawa 12. oktober 1929, endret ved protokoll utferdiget i Haag 28. september 1955, undertegnet i Guatemala City 8. mars 1971 (heretter kalt Guatemala City-protokollen),
- e) Tilleggsprotokoll nr. 1 og nr. 3 og Montreal-protokollen nr. 4 om endring av Warszawa-overenskomsten, endret ved Haag-protokollen eller Warszawa-overenskomsten, endret både ved Haag-protokollen og Guatemala City-protokollen, undertegnet i Montreal 25. september 1975 (heretter kalt Montreal-protokollene), eller
2. innenfor territoriet til hver enkelt stat som er part i denne overenskomst ved at denne staten er part i et eller flere dokumenter nevnt i bokstav a) til e) ovenfor.

Article 56

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.
3. In relation to a State Party which has made such a declaration:
 - (a) references in Article 23 to «national currency» shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and
 - (b) the reference in Article 28 to «national law» shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Artikkel 56

Stater som har mer enn ett rettssystem

1. Dersom en stat har to eller flere territoriale områder der ulike rettssystemer gjelder for saker som omhandles i denne overenskomst, kan den ved undertegning, ratifikasjon, godtakelse, godkjenning eller tiltredelse avgi erklæring om at denne overenskomst skal gjelde alle dens territoriale områder, eller bare ett eller flere av dem, og kan endre denne erklæringen når som helst ved å avgi en ny erklæring.
2. En slik erklæring skal meddeles depositaren og skal uttrykkelig angi de territoriale områdene som overenskomsten gjelder for.
3. For en stat som har avgitt en slik erklæring:
 - a) skal henvisningene til «nasjonal valuta» i artikkel 23 anses å bety valutaen i det aktuelle territoriale området tilhørende denne stat, og
 - b) henvisningene til «nasjonal rett» i artikkel 28 skal anses å bety retten i det aktuelle territoriale området tilhørende denne stat.

*Article 57***Reservations**

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

- (a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or
- (b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

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

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

*Artikkel 57***Forbehold**

Det kan ikke tas forbehold med hensyn til denne overenskomst; en part kan likevel når som helst avgi erklæring ved å gi underretning til depositaren om at denne overenskomst ikke skal gjelde for:

- a) internasjonal luftbefordring utført og drevet direkte av denne parten for ikke kommersielle formål i forbindelse med dens funksjoner og plikter som suveren stat, og/eller
- b) befordring av personer, gods og reisegods for militære myndigheter om bord på luftfartøy registrert eller leid av denne part, der hele fartøyetets kapasitet er blitt reservert av eller på vegne av disse myndigheter.

SOM BEKREFTELSE PÅ DETTE har de undertegnede, som har fått behørig fullmakt til det, undertegnet denne overenskomst.

UTFERDIGET i Montreal, 28. mai 1999, på engelsk, arabisk, kinesisk, fransk, russisk og spansk, der alle tekstene har samme gyldighet. Overenskomsten skal oppbevares i arkivene til Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon, og depositaren skal oversende bekreftede kopier av overenskomsten til alle partene i denne overenskomst samt til alle partene i Warszawa-overenskomsten, Haag-protokollen, Guadalajara-konvensjonen, Guatemala-City-protokollen og Montreal-protokollene.