



# Besl. O. nr. 49

(2003-2004)

## Odelstingsbeslutning nr. 49

Jf. Innst. O. nr. 38 (2003-2004) og Ot.prp. nr. 20 (2003-2004)

År 2003 den 15. desember holdtes Odelsting, hvor da ble gjort slikt

### vedtak 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 passasjeren 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.

§ 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 om bord på *luftfartøy* eller mens godset var i fraktførerenes 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 fraktførerenes *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.*

*Fraktføreren 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 fraktføreren 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 passasjerer ved overlevering av innskrevet reisegods til fraktføreren særskilt angir verdien av reisegodset og betaler fastsatte tilleggsavgifter, gjelder det oppgitte beløp som grense for fraktføreren ansvar. Dette gjelder likevel ikke dersom fraktføreren godtgjør at verdien er lavere enn det oppgitte beløp.*

*Ved befordring av gods er fraktføreren 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 beløp som grense for fraktføreren 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 fraktføreren 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 ansvarsbegrensningene i denne paragraf. Dette gjelder likevel ikke dersom fraktføreren innen 6 måneder fra tidspunktet for skadehendelsen eller innen saksanlegget skriftlig har tilbudt ska-*

*delidte 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 ansvarsbegrensningene 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 passasjerer 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 ansvarsbegrensningene ved avtale*

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

*Ethvert forbehold som tilsikter å fritta fraktføreren for ansvar eller å fastsette en lavere ansvarsbegrensning 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 befordrings-*

dokumentet 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 passasjereren 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 denne 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 ka-

pittel. 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 slikt 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 mellomlandingssted 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.

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 se-

nest 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 reisegodsreglene 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.

**Ågot Valle**  
president

**Sigvald Oppebøen Hansen**  
sekretær