



Innst. O. nr. 38

(2003-2004)

Innstilling til Odelstinget fra samferdselskomiteen

Ot.prp. nr. 20 (2003-2004)

Innstilling fra samferdselskomiteen 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

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

Innledning

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. 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.

Videre foreslås endringer i luftfartsloven til gjennomføring av konvensjonen.

Om Montreal-konvensjonen

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.

Det ble 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 tilfredsstillt 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. Gjennomføringen av Montreal-konvensjonen kan skje innenfor dagens system i luftfartsloven kapittel X, gjennom enkelte lovendringer der.

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.

For det første oppheves ansvarsbegrensningen for død og personskade på passasjer. For det andre innføres regler om omgående forskuddsbetaling av deler av erstatningen. For det tredje innføres forsikringsplikt for fraktfører for passasjeransvaret under Montreal-konvensjonen.

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.

Montreal-konvensjonen er nærmere omtalt i kapittel 3 i proposisjonen.

Om fraktførers ansvar ved luftfartsulykker

I proposisjonen foreslås samtidig 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. Stortinget ga 3. juni 2003 sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av forordning (EF) nr. 889/2002, jf. Innst. S. nr. 219 (2002-2003) og vedtak nr. 454.

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.

Objektivt ansvar for skade på tredjeperson

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 sammenheng 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, jf. proposisjonens kapittel 7.

Om 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.

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 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.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføring av Montreal-konvensjonen i luftfartsloven vil neppe ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

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. Departementet antar imidlertid at de administrative kostnader som følge av disse økte tilsynsoppgavene 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. 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.

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.

Særskilte merknader til de enkelte paragrafene

De enkelte paragrafene er nærmere omtalt i kapittel 9 i proposisjonen.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at Regjeringen ber om Stortingets samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

Komiteen støtter Regjeringens forslag om samtykke til at Norge tiltrer konvensjonen.

Komiteen slutter seg videre til forslagene til endringer i luftfartsloven.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre 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 fraktførerens erstatningsansvar 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 fraktførerens 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.

§ 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 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.

Passasjerer 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 passasjerer selv krever erstatning, skal erstatningen også settes ned eller helt falle bort dersom fraktføreren godtgjør at passasjerer 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 passasjerer 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 passasjerer 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 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 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 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 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 frita fraktføreren for ansvar eller å fastsette en lavere ansvarsgrænse 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 fraktføreren 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 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 verne-ting etter § 10-28, og at saken skal avgjøres i sam-svar med Montreal-konvensjonens bestemmelser. En voldgiftsbestemmelse i strid med dette er ugyldig.*

Ny § 10-38 a skal lyde:

Forsikringsplikt

Norske fraktførere skal tegne tilstrekkelig forsik-ring til å dekke sitt erstatningsansvar etter dette ka-pittel. Den norske stat, når denne er fraktfører, kan være selvassurandør.

Utenlandske fraktførere som transporterer pas-sasjerer, reisegods eller gods til, fra eller innom Nor-ge, skal kunne dokumentere at man innehar tilstrek-kelig forsikring til å dekke sitt erstatningsansvar etter dette kapittel. Første ledd annet punktum gjelder til-svarende når en fremmed stat er fraktfører.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om forsikringsplikten, herunder om størrelsen på forsik-ringen og om virkningen av at forsikringen ikke hol-des 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 overens-komst om innføring av visse ensartede regler for in-ternasjonal luftbefordring, undertegnet i Montreal 28. mai 1999.

Med Warszawa-konvensjonen forstås den over-enskomst 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-konven-sjonens 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 tredje-person

§ 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 luftfartøyets ei-er.

Når luftfartøyet i henhold til en leieavtale god-kjent av luftfartsmyndigheten benyttes i ervervsmes-sig luftfartsvirksomhet av en annen enn eieren, hefter den som etter leieavtalen innehar luftfartøyet solida-risk 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 om-rådet 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-konven-sjon av 12. oktober 1929 ikke er trådt ut av kraft i for-hold til Norge, skal lov av 12. juni 1936 om befor-dring med luftfartøy og forskrifter gitt i medhold av denne lov vedbli å gjelde for internasjonal luftbefor-dring når avgangsstedet og bestemmelsesstedet etter fraktavtalen ligger i konvensjonsstater som ikke beg-gene 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 konven-sjonsstat. Videre får reglene i luftfartsloven § 10-25, *slik paragrafen lød ved vedtakelsen 11. juni 1993*, til-svarende 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 vedtaket-sen 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. Hen-visningene i §§ 10-25, *slik paragrafen lød ved vedta-kelsen av loven 11. juni 1993*, og 10-31 - 10-36 til be-stemmelsene i kap. X gjelder i stedet de tilsvarende bestemmelser i nevnte lov av 12. juni 1936 med til-hørende forskrifter.

I den utstrekning loven av 12. juni 1936 fortsatt gjelder, skal annet punktum i dens § 8 annet ledd ly-de: «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.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. desember 2003

Petter Løvik

leder

Tor-Arne Strøm

ordfører