

Promemorians huvudsakliga innehåll

Denna promemoria innehåller förslag till bättre ersättning till dem som skadas vid flygolyckor. Förslagen gäller såväl passagerare som flyger med kommersiella flygbolag som alla andra som färdas med luftfartyg. När det gäller de kommersiella transporterna förbättras också ersättningen för skada på bagage och gods. Utöver detta behandlas bland annat frågor om förskottsbetalningar vid olyckor, transportörers försäkringar och information för passagerarna.

Luftfarten är av stor vikt i det moderna samhället. Flygpassagerarna bör ha ett fullgott ersättningsrättsligt skydd. Det är viktigt att den som drabbas av en flygolycka får rimlig ersättning för sina skador. Men skyddet är också av stor betydelse för allmänhetens förtroende för luftfarten. Den senaste tidens händelser – inbegripet terrorattackerna den 11 september 2001 – har givit ytterligare aktualitet åt behovet av goda ersättningsregler.

Förslagen innebär att det skadeståndsrättsliga skyddet för passagerarna förbättras avsevärt. Såväl vid kommersiella som vid icke-kommersiella lufttransporter kommer den som skadas att ha rätt till full ersättning för sina skador. Detta innebär att de beloppsgränser som nu gäller för flygpassagerare avskaffas. Dessutom kommer det att bli lättare för passagerare att få ersättning, eftersom transportörernas ansvar kommer att vara strikt upp till omkring 1,45 miljoner kr. Skador som överstiger detta belopp skall transportören ersätta om han eller hon inte kan visa att han eller hon inte vållat skadorna. Vid icke-kommersiell luftfart finns idag rätt till obegränsad ersättning

men bara om den skadelidande kan visa att transportören eller någon annan vållat skadorna. Förslaget innebär att de som fördas med icke-kommersiella lufttransporter i detta avseende kommer att omfattas av lika goda skyddsregler som flygpassagerarna.

Den icke-kommersiella luftfarten omfattar såväl privatflyg som firmaflyg och bruksflyg. Även militära flygningar och andra flygningar som utförs av staten eller av kommuner och landsting innefattas i denna grupp. Det förbättrade ersättningsrättsliga skyddet på detta område kommer därmed bland annat att omfatta personer som inom ramen för sin anställning färdas med luftfartyg samt värnpliktiga.

Skälet till att frågor om lufttransportörers skadeståndsansvar behandlas är att det föreslås att Sverige skall ratificera den så kallade Montrealkonventionen. Denna konvention reglerar vissa civilrättsliga frågor avseende internationell lufttransport, t.ex. ersättning när passagerare, bagage eller gods skadas. Syftet är att den skall ersätta det så kallade Warszawasystemet.

I och med att Sverige ratificerar Montrealkonventionen måste dess regler införas i svensk rätt. Det finns sedan tidigare gemenskapsrättsliga regler om lufttrafikföretagens skadeståndsansvar i rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Kommissionen lade i juni 2000 fram ett förslag till ändring av förordningen, vilket har behandlats i rådet och parlamentet, se vidare nedan avsnitt 6.1.

Vissa av Montrealkonventionens regler införs genom förordningen (EG) nr 2027/97. I de delar som konventionen inte införs genom denna förordning föreslås det att den skall införas i svensk rätt i 9 kap. luftfartslagen. Detta föreslås ske genom att konventionen inkorporeras i svensk rätt. Inkorporering innebär att man genom en hänvisning i lag gör den internationella överenskommelsen direkt tillämplig i Sverige.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag då Montrealkonventionen träder i kraft för Sverige. Detta kan förväntas ske senast den 1 mars 2003.

De regler som avser ersättning vid icke-kommersiella lufttransporter skall dock träda i kraft samtidigt som vissa nya regler om skadeståndsansvar för skador på marken träder i kraft.

Innehåll

Promemorians huvudsakliga innehåll	1
1 Författningsförslag.....	7
1.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)	7
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	36
2 Ärendet	37
3 Bakgrund.....	41
3.1 Kommersiell transport av passagerare, bagage och gods	41
3.1.1 Warszawasystemet	42
3.1.2 Montrealkonventionen	44
3.1.3 Luftfartslagen och lagen om befordran med luftfartyg.....	52
3.1.4 Rådets förordning (EG) nr 2027/97 om flygbolags skadeståndsansvar vid transport av passagerare och deras bagage.....	54
3.1.5 Paketreselagen.....	57
3.2 Övrig lufttransport.....	58

4	Överväganden.....	61
4.1	Det ersättningsrättsliga skyddet för flygpassagerare	61
4.2	Ratifikation av Montrealkonventionen, m.m.	63
4.2.1	Ratifikation av Montrealkonventionen.....	63
4.2.2	Deklaration enligt artikel 57 i Montrealkonventionen	70
4.2.3	Uppsägning av Warszawasystemet	71
4.3	Införande av Montrealkonventionens regler i svensk rätt	74
4.3.1	Vilka av konventionens regler skall införas i svensk rätt?	74
4.3.2	Metod för införande av Montrealkonventionen	76
4.4	Ändringar i paketreselagen	99
4.5	Transporter som inte omfattas av Montreal- konventionen.....	101
4.6	Sanktioner till rådets förordning (EG) nr 2027/97, m.m.....	103
4.6.1	Inledning.....	103
4.6.2	Bestämmelser i svensk rätt med samma innehåll som förordning (EG) nr 2027/97	104
4.6.3	Särskilt om sanktioner till rådets förordning (EG) nr 2027/97.....	106
4.7	Utvidgning av de kompletterande bestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 2027/97.....	109
4.8	Övrig persontransport med flyg.....	112
4.8.1	Bättre ersättningsrättsligt skydd vid övriga lufttransporter	112
4.8.2	Skadeståndsskyldigheten	116
4.8.3	Försäkringskyldigheten.....	118
5	Ikraftträdande	121

6	Kostnader	125
7	Författningskommentar	127
7.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)	127
7.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor	141
Bilaga 1	Montrealkonventionen på engelska.....	143
Bilaga 2	Montrealkonventionen på franska.....	161
Bilaga 3	Montrealkonventionen på svenska	179
Bilaga 4	Utdrag ur rapporten från diplomat- konferensen om Montrealkonventionen.....	197
Bilaga 5	Förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafik- företags skadeståndsansvar vid olyckor	199
Bilaga 6	Gemensam ståndpunkt avseende parlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 2027/97	203
Bilaga 7	Rådsslutsatser avseende medlemsstaternas ratifikation av Montrealkonventionen.....	219
Bilaga 8	Meddelande från kommissionen till Europa- parlamentet om gemensam ståndpunkt avseende parlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 2027/97	221

Bilaga 9	ECAC:s rekommendation om försäkringsnivåer	225
-----------------	---	------------

1 Författningsförslag

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

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

dels att 9 kap. 1–14 §§ samt att rubrikerna närmast före 1, 3 och 12 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas nya rubriker närmast före 2, 4–11 samt 13 och 14 §§ med följande lydelse,

dels att 9 kap. 15–38 samt 40 och 41 §§ samt rubrikerna närmast före 17, 31, 37 och 38 §§ skall upphävas.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap. Lufttransporter

Bestämmelsernas tillämpnings- område *Bestämmelser i gemenskaps- rätten*

1 §

Detta kapitel gäller trans- porter med luftfartyg av passa- gerare, resgods eller gods som

Bestämmelser om luft- trafikföretags skadestånds- ansvar, försäkringsskyldighet

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

utförs av lufttrafikföretag. Kapitlet gäller också om sådana transporter utförs av andra mot ersättning.

och informationsplikt finns i rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.²

Bestämmelser om lufttrafikföretags försäkringskyldighet finns även i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

I den utsträckning en fråga regleras av rådets förordning (EEG) nr 2407/92 eller av rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall detta kapitel inte tillämpas.

Internationell lufttransport

2 §³

Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postbefordringsföretaget. Ansvaret regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 3--8 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och

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

² Kommissionen lade i juni 2000 fram ett förslag till ändring av förordningen, vilket har behandlats i rådet och parlamentet, se vidare nedan avsnitt 6.1. Denna promemoria bygger på förordningen så som den kommer att se ut om så sker.

³ Senaste lydelse 1993:1686.

som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

i landet.

Om beloppsgränserna enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, skall de nya beloppsgränserna gälla vid tillämpning av första stycket.

De engelska, franska, spanska, ryska, kinesiska och arabiska texterna av Montrealkonventionen skall ha samma giltighet.

Montrealkonventionen på svenska, engelska och franska finns intagen som bilaga till denna lag.

Transporthandlingar

Inrikes lufttransport, m.m.

3 §⁴

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

1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, samt

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

landning vid inrikes lufttransporter mot ersättning där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet eller vid andra sådana lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen skall konventionens bestämmelser tillämpas så som anges i 2 §.

Vid skada på passagerare skall dock 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i

⁴ Senaste lydelse 1986:619 (jfr 1988:1222 och 2000:728)

landning.

Biljetter behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

konventionen.

Vid transport som avses i första stycket skall artikel 22 andra stycket i Montrealkonventionen tillämpas som om det enbart avsåg incheckat bagage och femte stycket i samma artikel som om det även avsåg gods.

Denna paragraf gäller även vid gratis lufttransporter som utförs av ett lufttrafikföretag.

Skadeståndsansvar vid övriga lufttransporter

4 §⁵

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas.

Ett resgodsbevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket, skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, samt

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

Resgodsbevis behöver dock

Den som brukar ett luftfartyg skall ansvara för skada som drabbar en person vid en olycka ombord på luftfartyget eller vid omborstigningen eller avstigningen. Den som är inskriven som ägare till ett luftfartyg i luftfartygsregistret skall anses bruka det, om inte någon annan har skrivits in eller antecknats som nyttjanderätts-havare i detta register. Är ett luftfartyg antecknat i ett bihang till luftfartygsregistret är den som är antecknad som ägare där att anse som

⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt. Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

brukare.

Den som ansvarar enligt första stycket är dock inte ansvarig för skada som överstiger 100 000 av Internationella Valutafondens särskilda dragningsrätter, om han eller hon visar att

1. skadan inte orsakats av hans eller hennes vårdslösa eller uppsåtliga handling eller underlåtenhet; eller

2. skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslösa eller uppsåtliga handling eller underlåtenhet.

Ansvar enligt denna paragraf gäller inte för skada som omfattas av ansvar enligt 2 eller 3 §.

Försäkringsplikt för svenska transportörer

5 §⁶

För godstransporter skall flygfraktsedlar upprättas.

Flygfraktsedlar behöver dock inte upprättas, om uppgifterna angående transporten registreras på något annat sätt och avsändaren samtycker till detta förfarande. I sådana fall skall fraktföraren lämna av-

En svensk transportör skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar enligt 2 eller 3 §.

Ansvarsförsäkringen skall även täcka sådan förskotts-betalning som följer av artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 eller av 12 §.

⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

sändaren ett godskvitto, om denne begär det. Godskvittot skall innehålla sådana uppgifter att godset kan identifieras. Godskvittot skall medföra rätt att ta del av uppgifterna angående transporten.

Om någon fraktsedel inte har upprättats, får fraktföraren inte vägra att ta emot gods för transport med hänvisning till att det system som har använts för att registrera uppgifter om transporten inte finns tillgängligt på en omlastningsort eller på bestämmelseorten.

Staten är inte skyldig att ha försäkring enligt denna paragraf.

Försäkringsplikt för utländska transportörer

6 §⁷

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när godset har

En utländsk transportör som transporterar passagerare, bagage eller gods till, från eller inom Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar enligt 2 eller 3 §.

⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

tagits emot. Underskrifterna kan vara tryckta eller ersättas med en stämpel.

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

Försäkringsplikt vid övriga lufttransporter

7 §⁸

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

Används ett sådant registreringsförfarande som avses i 5 § andra stycket, skall fraktföraren lämna över särskilda gods-kvitton, om avsändaren begär det.

Den som brukar ett luftfartyg skall ha en ansvarsförsäkring som täcker dennes ansvar enligt 4 §.

Staten är inte skyldig att ha en sådan försäkring.

Behörig domstol vid passagerarskador

8 §⁹

Flygfraktsedeln och gods-kvittot skall innehålla
1. uppgift om avgångs- och

I de fall talan om ersättning får föras i Sverige enligt artikel 33 andra stycket i Montreal-

⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

bestämmelseorten,

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

3. uppgift om försändelsens vikt.

konventionen, skall talan väckas vid den domstol inom vars domkrets passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sitt hemvist.

Dokument vid inrikestransporter

9 §¹⁰

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

Biljetter, bagagekvitton eller flygfraktsedlar behöver inte utfärdas vid inrikes transporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet, även om uppgifter om transporten inte registreras på annat sätt.

Utländska stats- och militärtransporter

10 §¹¹

Avsändaren svarar för riktigheten av de uppgifter som han eller någon som har handlat på hans vägnar har lämnat i flygfraktsedeln eller

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

¹⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

för registrering eller för införing i godskvittot. Är uppgifterna om godset oriktiga eller ofullständiga, svarar avsändaren för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne ansvarar mot.

Är avsändaren inte ansvarig enligt första stycket för oriktiga eller ofullständiga uppgifter vid registrering eller utfärdande av godskvittot, svarar fraktföraren för de skador som oriktigheten eller ofullständigheten medför för avsändaren eller någon som denne ansvarar mot. Detsamma gäller om någon annan på fraktförarens vägnar har fört in uppgifterna i godskvittot eller har registrerat dem.

Tilläggsavgift för bättre ersättningskydd vid bagageskada

11 §¹²

Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln eller godskvittot som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om de villkor för transporten som har tagits in i fraktsedeln eller

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

¹² Senaste lydelse, se not till 3 §.

godskvittot.

Flygfraktsedelns eller godskvittots uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kollin gäller, om inte annat visas.

Andra uppgifter i fraktsedelns om godsets mängd eller volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han i avsändarens närvaro har kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedelns intygar detta eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset, Förskott vid personskada m.m.

12 §³

Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, kan han återta godset på avgångs- eller bestämelseflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan.

Detta gäller dock inte, om åtgärden medför skada för fraktföraren eller någon annan avsändare.

Under samma förutsättningar kan avsändaren bestämma att godset under

Artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för staten samt för svenska landsting och svenska kommuner och för den svenska person eller det svenska företag som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

¹³ Senaste lydelse, se not till 3 §.

resan eller på bestämmelseorten skall lämnas ut till någon annan än den som har angetts som mottagare eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Avsändaren skall ersätta de extra kostnader som uppkommer genom en åtgärd enligt denna paragraf.

Om avsändarens order inte kan verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta denne.

Om fraktföraren verkställer avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln eller godskvittot visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns eller godskvittots rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

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

*Informationsplikt*13 §¹⁴

Om avsändaren inte har utövat sin befogenhet enligt 12 § första eller andra stycket, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och även i övrigt uppfyller villkoren enligt transportavtalet.

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

Artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för den som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

Bemyndigande avseende försäkringsplikten

14 §¹⁵

Om godset inte har kommit fram inom sju dagar efter den dag då det borde ha anlänt, kan mottagaren göra sina rättigheter enligt transportavtalet gällande mot fraktföraren. Detsamma gäller om fraktföraren erkänner att godset har kommit bort.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver närmare bestämmelser om försäkringsplikten enligt 5-7 §§.

¹⁴ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

15 §¹⁶

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12--14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln eller godskvitto

16 §¹⁷

Avsändaren skall lämna de upplysningar och handlingar som behövs för att skyldigheter enligt tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset avlämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta de skador som uppstår för fraktföraren på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är oriktiga eller ofullständiga. Detta gäller dock inte om fraktföraren, någon av dennes anställda eller någon som denne har anlitat har gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

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

¹⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

*Fraktförarens ansvar*17 §¹⁸

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som tillfogas passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Fraktföraren ansvarar dock inte för personskador som orsakas uteslutande av passagerarens hälsotillstånd.

18 §¹⁹

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgodis förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget eller under den tid resgodiset är i fraktförarens vård. Fraktföraren ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av resgodsets egen beskaffenhet eller av fel i godset.

¹⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

¹⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

19 §²⁰

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att gods förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar under lufttransport. Han ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av

1. godsets egen beskaffenhet eller fel i godset,

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

3. krigshandling eller väpnad konflikt, eller

4. myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur ett land eller transiteras.

Med lufttransport avses i denna paragraf den tid som godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Lufttransport omfattar inte sådana transporter till lands eller sjöss som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på

²⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas.

20 §¹

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

21 §²

Skadestånd med anledning av en transport av passagerare eller resgods skall jämkas, om den skadelidande själv har medverkat till skadan genom vållande. Har en passagerare dödats eller skadats och begär någon annan än passageraren skadestånd med anledning därav, skall skadeståndet också jämkas, om passageraren genom vållande har medverkat till skadan.

Begär någon skadestånd

²¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²² Senaste lydelse, se not till 3 §.

med anledning av en godstransport, skall skadeståndet jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvållande.

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

22 §²³

Vid passagerartransporter är fraktförarens sammanlagda ansvar för varje skadad eller dödad passagerare begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR). När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.

För skador på grund av dröjsmål vid transport av passagerare är fraktförarens ansvar begränsat till 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid transport av resgods är fraktförarens ansvar för skada på grund av att resgodset förstörs, kommer bort, minskas,

²³ Senaste lydelse, se not till 3 §.

skadas eller fördröjs begränsat till 1 000 SDR för varje passagerare. Vid godstransporter är fraktförarens ansvar begränsat till 17 SDR per kilogram. Om avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten och betalar fastställda tilläggsavgifter, gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte, om fraktföraren visar att intresset är lägre än detta belopp. Om bara en del av godset förstörs, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda kollin när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om även värdet av andra kollin som omfattas av samma flygfraktsedel påverkas, skall dock också dessa kollin medräknas.

Vid tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i denna paragraf skall rättegångskostnader inte beaktas. Detta gäller dock inte vid godstransport, om fraktföraren inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes skriftligen

har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet.

Med "särskilda dragningsrätter" avses de särskilda dragningsrätter som används av Internationella valutafonden. När talan förs om ersättning, skall omräkning till svenskt mynt ske efter kursen den dag domen meddelas. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

23 §²⁴

Förbehåll, som inskränker fraktförarens ansvar eller som anger lägre gränser för ansvaret än 22 §, är ogiltiga.

Detta gäller dock inte vid transport av gods, om förbehållet avser förlust, minskning eller skada som beror på det transporterade godsets egen beskaffenhet eller på fel i godset.

²⁴ Senaste lydelse, se not till 3 §.

24 §²⁵

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

25 §²⁶

Förs talan om ersättning mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för skador som har vållats under utövning av tjänsten eller uppdraget, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa. Bestämmelser om jämkning av skadeersättning finns i 10 kap. 3 §.

26 §²⁷

När inte annat visas, anses inskrivet resgods och gods som tas emot utan anmärkning vara oskadat och i överensstämmelse med transporthandlingen.

Skador och minskningar skall anmärkas hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten. Anmärkningen skall alltid göras senast sju dagar

²⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

från mottagandet, när det gäller resgods, och senast fjorton dagar från mottagandet i fråga om gods. Dröjsmål skall anmärkas inom 21 dagar från den dag då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkning skall göras genom anteckning på transporthandlingens eller i en särskild skrift, som skall avsändas inom den tid som anges i andra stycket.

27 §²⁸

Om inte en anmärkning enligt 26 § har framställts i tid, är rätten till talan mot fraktföraren förlorad. Detta gäller dock inte, om fraktföraren har handlat svikligt.

28 §²⁹

Talan om ansvar enligt detta kapitel skall väckas vid domstolen i den ort där fraktföraren har sitt hemvist, fraktförarens huvudkontor finns, eller det kontor som har medverkat vid avtalets tillkomst finns.

Talan får också väckas vid domstolen i bestämmelseorten.

²⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

²⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

Vid skador på grund av att passagerare har dödats, skadats eller försenats eller på grund av att resgods har förstörts, kommit bort, minskats, skadats eller fördröjts får talan också föras vid domstolen i den ort där fraktföraren har ett kontor, om passageraren har hemvist eller är stadigvarande bosatt här i landet.

Talan får väckas bara vid svenska domstolar eller vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawa-konventionen. Detta gäller dock inte, om enligt avtalet avgångs- eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har tillträtt konventionen.

29 §³⁰

Rätten till talan om ansvar är förlorad, om inte talan väcks inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten, från den dag det skulle ha ankommit eller från den dag transporten avbröts.

30 §³¹

Har det avtalats att en transport som i olika delar

³⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

skall utföras av flera fraktförare efter varandra skall anses som en enhet, ansvarar varje fraktförare för sin del av transporten sedan han har tagit emot det som skall transporteras.

När transporten avser inskrivet resgods eller gods, får avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren, även om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har inträffat medan godset var i en annan fraktförares vård. Den som har rätt att få ut godset kan hålla sig till den siste.

Om två fraktförare på grund av detta är ansvariga, svarar de solidariskt.

Transporter som utförs av någon annan än den avtalslutande fraktföraren.

Transporter som utförs av någon annan än den avtalslutande fraktföraren.

31 §³²

I fråga om en transport som helt eller delvis utförs av någon annan än den avtalslutande fraktföraren gäller 32--36 §§, om det inte visas att tran-

³² Senaste lydelse, se not till 3 §.

*sporten har utförts utan be-
myndigande från denne.
Bestämmelserna i 33, 35 och
36 §§ gäller dock bara i fråga
om de delar av transporten
som utförs av den andre.*

32 §³³

*Den avtalsslutande frakt-
föraren anses som fraktförare
för hela transporten. Den som
utför transporten anses som
fraktförare i fråga om den del
av transporten som han utför.*

33 §³⁴

*Vid tillämpningen av
bestämmelserna om fraktförar-
ens ansvar jämföras vardera
fraktföraren, hans anställda
och de som han har anlitat
med den andre fraktförarens
anställda och dem som denne
har anlitat. Detta medför dock
inte att ansvaret för den som
utför transporten i den avtals-
slutande fraktförarens ställe
överstiger gränserna i 22 §.*

*Om den avtalsslutande
fraktföraren har åtagit sig
förpliktelser utöver bestäm-
melserna i detta kapitel är den
som utför transporten i hans
ställe inte bunden av detta*

³³ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁴ Senaste lydelse, se not till 3 §.

utan sitt eget godkännande. Detsamma gäller, om en passagerare eller en avsändare i enlighet med 22 § andra stycket särskilt har angett det intresse som är knutet till transporten.

34 §³⁵

Anvisningar eller anmärkningar som enligt detta kapitel tillställs den ene fraktföraren gäller också mot den andre. En order enligt 12 § gäller dock bara om den ges till den avtalsslutande fraktföraren.

35 §³⁶

Den sammanlagda ersättning som de båda fraktförarna, deras anställda och de som fraktförarna har anlitat kan åläggas att utge får inte överstiga det högsta belopp som gäller för någon av fraktförarna. Varje skadeståndsskyldig ansvarar bara upp till den gräns som gäller för honom.

36 §³⁷

Talan mot endera av eller båda fraktförarna får föras vid en domstol som enligt 28 § är

³⁵ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁶ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁷ Senaste lydelse, se not till 3 §.

behörig vid talan mot någon av dem.

Sammansatta transporter

37 §³⁸

När en transport skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med något annat transportmedel, gäller bestämmelserna i detta kapitel bara lufttransporten.

Villkor för den andra delen av transporten får tas in i lufttransporthandlingen.

Övriga bestämmelser

38 §³⁹

Förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet som avviker från bestämmelserna i detta kapitel är ogiltiga, om de görs innan någon skada har inträffat.

Ett skiljeavtal i fråga om godstransport gäller dock alltid, om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en behörig domstols domkrets och om tvisten, i den mån Warszawakonventionen och

³⁸ Senaste lydelse, se not till 3 §.

³⁹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

Guadalajarakonventionen är tillämpliga, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

39 §
har upphävts genom lag (1986:619).

40 §⁴⁰
Vid inrikes lufttransporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet behövs inte biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar, även om uppgifterna om transporten inte registreras på något annat sätt.

41 §⁴¹
Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella lufttransporter som utförs direkt av en viss stat om denna stat, när den tillträdde den konvention som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, lämnade en sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen. Detsamma gäller om transporten utförs direkt av ett territorium för vars utländska angelägenheter en sådan stat

⁴⁰ Senaste lydelse, se not till 3 §.

⁴¹ Senaste lydelse, se not till 3 §.

svarar.

Under förutsättning att en stat som har tillträtt Warszawakonventionen har avgett en förklaring enligt artikel XXVI i Haagprotokollet den 28 september 1955, artikel XXIII punkt 1 b) i Guatemalaprotokollet den 8 mars 1971, artikel XI punkt 1 b) i tilläggsprotokoll nr 3 den 25 september 1975 eller artikel XXI punkt 1 a) i Montrealprotokoll nr 4 sistnämnda dag gäller bestämmelserna i detta kapitel inte heller i fråga om en lufttransport som utförs för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. De nya bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tidpunkter. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs, om bestämmelserna sätts i kraft vid olika tidpunkter.

2. Så länge Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse från den 12 oktober 1929 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Dock skall 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen i dess lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt det i Haag den 28 september 1955 avslutade ändringsprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana luftransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla 9 kap. i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297). Dock skall 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen i dess lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana luftransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla 9 kap. i dess lydelse enligt lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

5. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse, i dess lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll eller i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

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

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

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

18 §¹

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1994:1029.

2 Ärendet

Den 28 maj 1999 antogs konventionen om enhetliga regler för internationell lufttransport, den så kallade Montrealkonventionen, se nedan avsnitt 6.1.2. Konventionen reglerar vissa civilrättsliga frågor avseende internationell lufttransport, exempelvis ersättning när passagerare, bagage eller gods skadas. Syftet är att den skall ersätta det så kallade Warszawasystemet, se nedan avsnitt 6.1.1.

Sverige skrev under Montrealkonventionen den 28 augusti 1999. Den 5 april 2001 beslöt transportministrarnas råd att Europeiska gemenskapen skall ratificera konventionen. Samtidigt antogs rådsslutsatser avseende medlemsstaternas ratifikation, se bilaga 7. Enligt slutsatserna skall medlemsstaterna gemensamt överlämna ratifikationsinstrumenten till FN:s luftfartsorganisation, ICAO, senast 31 december 2002. Även gemenskapens ratifikationsinstrument skall överlämnas vid detta tillfälle.

I promemorian föreslås att Sverige skall ratificera Montrealkonventionen. Vidare behandlas frågarna om Sverige skall utnyttja möjligheten till reservation enligt artikel 57 i Montrealkonventionen och i vilken utsträckning Sverige bör kvarstå som part till de olika delarna i Warszawasystemet.

Warszawasystemet är infört i svensk rätt först genom lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg och senare genom olika lydelse av 9 kap. luftfartslagen (1957:297), se avsnitt 6.1.3. Även om Warszawasystemet enbart gäller för internationell luftfart har dess regler gjorts tillämpliga också för inrikes flygningar. När det gäller transporter av passagerare och bagage kan lufttrafikföretag

i vissa situationer även vara ansvariga enligt lagen (1992:1672) om paketresor.

I promemorian behandlas de ändringar i svensk rätt som föranleds av ratifikationen av Montrealkonventionen.

Den 9 oktober 1997 antog Europeiska gemenskapens råd förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, se avsnitt 6.1.4. Genom förordningen skapades särskilda regler inom gemenskapen för vissa frågor som faller inom Warszawasystemet, bland annat ersättning till skadade passagerare.

Kommissionen lade i juni 2000 fram ett förslag till ändring av förordningen, vilket har behandlats i rådet och parlamentet, se vidare nedan avsnitt 6.1. Denna promemoria bygger på förordningen så som den kommer att se ut om så sker.

Vid bedömningen av vilka ändringar i svensk rätt som ratifikationen av Montrealkonventionen föranleder har hänsyn tagits till ovannämnda rådsförordning. Dessutom innehåller promemorian de lagförslag som ändringen av förordning (EG) nr 2027/97 ger anledning till.

De förslag till lagändringar som den ursprungliga förordningen gav anledning till har behandlats i departementspromemorian Ds 2000:55 Flygbolagens ansvar för passagerarskador – rådets förordning 2027/97. I den promemorian föreslogs också vissa ändringar av de ersättningsrättsliga regler som gäller för flygningar som varken omfattas av förordningen eller av Warszawasystemet. Syftet med förslagen var att förbättra skyddet i de fall Sverige inte är bundet av internationella åtaganden. Förslagen i Ds 2000:55 har ännu inte blivit föremål för lagstiftning. Detta skulle, om den gängse ordningen följs, först kunna ske till 1 juli 2002. Förslagen i denna promemoria föreslås träda i kraft senast 1 mars 2003. Frågan uppkommer därför om förslagen i Ds 2000:55 bör genomföras trots att de skulle vara gällande under som mest åtta månader.

Det är visserligen otillfredsställande om förslagen i Ds 2000:55 inte skulle bli gällande lag, särskilt som avsikten är att förstärka

passagerarskyddet. Å andra sidan finns det ett starkt intresse av att lagar inte ändras för ofta.

Med hänsyn härtill och till vad som anförts ovan kan skälen för att nu gå vidare med förslagen i Ds 2000:55 inte anses ha sådan styrka att de bör föranleda lagstiftning. De förslag i promemorian som fortfarande är angelägna har förts över till denna promemoria och anpassats till att Montrealkonventionen ratificerats och förordning(EG) nr 2027/97 ändrats. I övriga delar kan Ds 2000:55 läggas till handlingarna.

De regler som baseras på Warszawasystemet och Montrealkonventionen gäller vid kommersiell luftfart. För den övriga luftfarten gäller enbart de generella reglerna i skadeståndslagen (1972:207), om annat inte följer av avtal eller av regler om skadestånd i avtalsförhållanden. Någon försäkringsplikt liknande den som gäller för kommersiell luftfart gäller inte på detta område. I promemorian behandlas frågan om ett förbättrat ersättningsrättsligt skydd för den övriga luftfarten.

I promemorian föreslås ändringar i 9 kap. luftfartslagen. Även övriga delar av denna lag är föremål för översyn. I betänkandet SOU 1999:42 Ny luftfartslag föreslog lufträttsutredningen en helt ny luftfartslag. Förslaget innehåller dock inga ändringar av 9 kap. luftfartslagen. Skälet till detta är den förestående ratifikationen av Montrealkonventionen. Betänkandet ligger under Näringsdepartementet. Enligt uppgift planeras proposition under 2002. Det är önskvärt att samtliga ändringar i luftfartslagen träder i kraft samtidigt.

3 Bakgrund

3.1 Kommersiell transport av passagerare, bagage och gods

De civilrättsliga reglerna om kommersiell transport av passagerare, bagage och gods i svensk rätt bygger helt på internationella överenskommelser. Det grundläggande instrumentet är Warszawakonventionen från 1929. Till denna konvention har ett antal protokoll, bland annat Haagprotokollet från år 1955, och en tilläggskonvention knutits. 1999 antogs en ny konvention, Montrealkonventionen, vilken reglerar samma frågor som Warszawakonventionen. Syftet är att Montrealkonventionen skall ersätta Warszawakonventionen.

I svensk rätt finns de motsvarande reglerna i 9 kap. luftfartslagen. Luftfartslagen gäller såväl vid inrikes som utrikes transporter. Den bygger, i sin senaste lydelse, på Warszawakonventionen enligt Montrealprotokoll nr 3 och 4, se nedan. Denna lydelse av luftfartslagen gäller för sådana flygningar som Warszawakonventionen i denna lydelse är tillämplig på. Den gäller dessutom för inrikes transporter och transporter för vilka Warszawasystemet inte är tillämpligt.

I förhållande till äldre lydelse av Warszawakonventionen, den ursprungliga och den enligt Haagprotokollet, gäller tidigare lydelse av luftfartslagstiftningen. I de fall Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse är tillämplig skall den numera upphävda lagen om befordran med luftfartyg tillämpas, medan

luftfartslagen i dess äldre lydelse skall tillämpas i de fall Haagprotokollet är tillämpligt.

Bestämmelserna i luftfartslagen och i lagen om befordran med luftfartyg reglerar inte all transport utan enbart de kommersiella transporterna.

Sedan 1998 gäller i förhållande till samtliga de tre versioner av luftfartslagstiftningen som redovisats ovan rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Förordningen innehåller vissa bestämmelser om gemenskapens lufttrafikföretags ansvar för passagerarskador. Inom sitt tillämpningsområde ersätter den motsvarande bestämmelser i de ovannämnda lagarna. Kommissionen lade i juni 2000 fram ett förslag till ändring av förordningen. Syftet med ändringarna var att anpassa förordningen till Montrealkonventionen för att möjliggöra gemenskapens och medlemsstaternas ratifikation. Behandlingen av detta förslag i rådet inleddes under det svenska ordförandeskapet våren 2001. Parlamentet antog yttrande efter sin första behandling i april 2001. Vid transportministerrådsmötet i juni 2001 antogs gemensam ståndpunkt avseende ändringarna i förordningen. Parlamentet förväntas slutföra sin andra behandling i mars 2002 och det finns goda skäl att anta att rådets version av ändringsförordningen antas av parlamentet.

I vissa fall kan dessutom bestämmelserna i lagen (1992:1672) om paketresor vara tillämpliga. Detta gäller i fråga om transportörernas skadeståndsansvar. Genom paketreselagen har rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang införts i svensk rätt.

3.1.1 Warszawasystemet

Detta avsnitt innehåller en översiktlig beskrivning av Warszawa-konventionen och de olika instrument som är anknutna till den. Utöver detta beskrivs särskilt reglerna avseende ersättningsansvar för personskada i de olika versionerna av konventionen.

Grunden för den internationella regleringen av civilrättsliga frågor inom luftfarten är 1929 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen). Denna konvention har reviderats vid flera tillfällen. Ändringsprotokoll har antagits åren 1955, 1971 och 1975. Det år 1955 antagna protokollet, Haagprotokollet, avser såväl reglerna om passagerarbefordran som reglerna om godsbefordran. År 1971 antogs det så kallade Guatemalaprotokollet. Ändringarna i Warszawa-systemet som följde av detta protokoll avser enbart reglerna om passagerarbefordran. År 1975 antogs fyra protokoll, de så kallade Montrealprotokollen. Det tredje av dessa protokoll, Montrealprotokoll nr 3, bygger vidare på Guatemalaprotokollet och innebär att en stat som tillträder detta protokoll även blir bunden av Guatemalaprotokollet. Montrealprotokollen behandlar såväl reglerna om passagerarbefordran som reglerna om godsbefordran. Sverige har tillträtt samtliga dessa protokoll. Alla ändringsprotokoll utom Guatemalaprotokollet och Montrealprotokoll nr 3 har trätt i kraft.

År 1961 tillkom dessutom en tilläggskonvention, Guadalajara-konventionen. Tilläggskonventionen behandlar det inbördes förhållandet mellan den avtalsslutande och den utförande transportören. Inom luftfarten förekommer det att *en* transportör säljer transporten (avtalsslutande transportör) medan *en annan* faktiskt utför den (utförande transportör). Konventionen, som har trätt i kraft, har tillträtts av Sverige.

Enligt Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse har fraktföraren strikt ansvar för personskada som inträffat ombord på luftfartyget eller vid på- eller avstigning. Ansvaret är begränsat till 125 000 poincaréfrancs. Avtal om högre ersättning än 125 000 poincaréfrancs får dock träffas. Vidare gäller att begränsningen av ansvaret till 125 000 poincaréfrancs inte får åberopas om fraktföraren eller någon som han eller hon ansvarar för har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Enheten poincaréfranc har idag ingen fastställd kurs men den motsvarade tidigare sextiofem och ett halvt milligram guld av

niohundra tusendelars finhet. I den svenska lagstiftning varigenom Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse infördes har begränsningsbeloppen i poincaréfrancs omräknats till 18 250 kr.

Det första ändringsprotokollet till Warszawakonventionen, Haagprotokollet, innebar två förändringar av reglerna avseende transportörens ansvar för personskada. Dels höjdes ansvarsbegränsningen till 250 000 poincaréfrancs. Detta motsvarar enligt Montrealprotokoll nr 1 16 600 av internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR), vilket i sin tur motsvarar ca 240 000 kr. Dels ökades transportörens möjligheter att åberopa ansvarsbegränsningen. Ansvarsbegränsningen gäller dock inte om en skada orsakats uppsåtligt eller, om det skett med insikt om att skadan sannolikt skulle inträffa, av hänsynslöshet.

Genom Montrealprotokoll nr 3 höjdes gränsen för transportörens ansvar vid personskada till 100 000 SDR, ca 1,45 miljoner kr. Ansvaret är strikt upp till denna nivå, men det finns ingen möjlighet att genom avtal eller på grund av transportörens uppsåtliga eller hänsynslösa beteende få högre ersättning. Detta innebär att 100 000 SDR är en absolut övre gräns för ersättningen.

3.1.2 Montrealkonventionen

Detta avsnitt innehåller en översiktlig beskrivning av Montrealkonventionen och den process som ledde fram till den. I övrigt hänvisas till konventionstexten, se bilagorna 1-3.

Såväl Warsawsystemet som Montrealkonventionen är överenskommelser under FN:s luftfartsorganisation, ICAO. Arbetet med Montrealkonventionen inleddes med att organisationens råd förde upp frågan om modernisering av Warsawsystemet som en prioriterad fråga på dagordningen för dess juridiska kommitté. Efter detta tillsattes en studiegrupp, vilken tog fram ett konsoliderat förslag till ny konvention. Detta förslag behandlades vid juridiska kommitténs möte våren 1997. Vid

ytterligare ett möte våren 1998 med en specialgrupp för Warszawakonventionen förfinades förslaget. Detta förslag behandlades sedan av en diplomatkonferens i Montreal den 10–28 maj 1999, varvid den nya konventionen antogs.

Montrealkonventionen innebär såväl en konsolidering som en modernisering av den civilrättsliga internationella regleringen av lufttransporterna. Den innebär en konsolidering i så motto att samtliga de frågor som behandlats i de olika instrumenten i Warszawasystemet förts samman i konventionen. Detta gäller även de frågor som behandlats i tilläggskonventionen från Guadalajara om den avtalande respektive den utförande transportörens ansvar.

Moderniseringen består främst i att reglerna för ersättning vid personskada fått ett innehåll som motsvarar det moderna samhällets krav. Men även i andra avseenden har regleringen givits ett mer tidsenligt innehåll.

Konventionen består av en preambel och sju kapitel. Avseende innehållet i preambeln och det närmare innehållet i konventionen hänvisas till bilagorna 1-3.

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

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

Frågor om ansvar vid skada är reglerade i tredje kapitlet. I detta kapitel finns bland annat bestämmelser om förutsättningarna för ansvar och begränsningar i det. Det finns också bestämmelser om jämkning, förskottsbetalning vid olycka, jurisdiktion, skiljeförfarande och preskription.

Kapitel fyra innehåller enbart en bestämmelse, vilken behandlar kombinerade transporter.

Det femte kapitlet reglerar förhållandet mellan den avtalslutande eller den utförande transportören på ena sidan och

passageraren eller avsändaren/mottagaren, på den andra. Kapitlet innehåller exempelvis bestämmelser om vilket ansvar den ene har för den andres åtaganden gentemot passageraren eller avsändaren/mottagaren.

I kapitel sex behandlas diverse frågor, bland annat försäkringsplikt och transport under särskilda förhållanden.

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

Härnedan följer en beskrivning av vissa av huvudpunkterna i Montrealkonventionen.

Information till passagerarna

Reglerna om information till passagerarna finns i artikel 3 fjärde stycket i konventionen. Bestämmelsen reglerar enbart vilken information passagerarna skall ges avseende fraktförarens skadeståndsansvar. Motsvarande bestämmelser finns i de olika versionerna av Warszawasystemet. Enligt den nya bestämmelsen skall transportören ge passagerare skriftligt besked att konventionen, om den är tillämplig, reglerar och kan begränsa ansvaret för skada på passagerare och bagage eller för försening.

Under diplomatkonferensen i Montreal förtydligades det att när det i bestämmelsen talas om "begränsningar" i transportörens ansvar så avses inte bara beloppsbegränsningar utan varje begränsning, inbegripet begränsningar i skadebegreppet.

Därutöver rådde enighet om att meddelandet skall ges i så god tid före flygresan att passageraren har tid att skaffa sig extra skydd genom försäkring eller på annat sätt.

Ansvar för passagerarskada

Frågor om ansvaret för passagerarskador redovisas nedan, se avsnitt 7.2.1.

Ansvaret för skada på bagage

Reglerna om ansvar för skada på bagage finns i artikel 17 andra stycket. För incheckat bagage har transportören strikt ansvar. Detta gäller under förutsättning att den skadebringande händelsen skedde ombord på flygplanet eller vid en tidpunkt då bagaget var i transportörens vård. Transportören är dock inte ansvarig i de fall skadan berodde på en inneboende brist eller defekt hos bagaget. I fråga om handbagage är transportören enbart ansvarig om han eller hon vållat skadan uppsåtligen eller genom vårdslöshet.

Såväl ansvaret för incheckat bagage som för handbagage är begränsat. Frågan om följderna av denna begränsning behandlas nedan, se avsnitt 7.2.1.

Tillämpligheten på godsfrakt

I artikel 18 fjärde stycket har begreppet lufttransport av gods definierats. Det förekommer ofta att gods skickas med lastbil trots att avsändaren avtalat om lufttransport. Enligt denna bestämmelse är huvudregeln att lufttransporten enbart omfattar transport med annat transportmedel utanför en flygplats om detta sker i syfte att lasta, leverera eller lasta om godset. Ett undantag gäller dock i de fall transportören utan avsändarens medgivande byter ut lufttransporten mot ett annat transportmedel. I sådana fall anses fortfarande lufttransport föreligga. Om avsändaren däremot från början kände till att transporten, eller viss del av den, skulle ske exempelvis med lastbil omfattas transporten, eller den aktuella delen av den, inte av konventionens bestämmelser.

Ansvaret vid försening

Vilket ansvar transportören har i händelse av försening vid transport av passagerare, bagage eller gods regleras av artikel 19 i

konventionen. Enligt bestämmelsen gäller kontrollansvar för transportören. Detta innebär att transportören är ansvarig om han eller hon inte kan visa att alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadan vidtagits eller att sådana åtgärder inte kunnat vidtas.

Ansvariet är begränsat enligt artikel 22 andra stycket se nedan.

Begränsning av ansvaret för passagerarskada

Grunderna för transportörernas ansvar för passagerarskada regleras i artikel 21.

I det första stycket regleras ansvaret för skador upp till 100 000 SDR (ca 1,45 miljoner kr). Ansvariet inom detta intervall är strikt. En transportör kan bara begränsa sitt ansvar vid passagerarens eller den skadelidandes medvällande.

Ansvariet utöver 100 000 SDR bestäms av andra stycket. Enligt detta stycke gäller presumtionsansvar. Transportören är således inte ansvarig om han eller hon antingen visar att skadan inte orsakats av hans eller hennes vårdslösa handling eller underlåtenhet eller att skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslösa handling eller underlåtenhet. Det ifrågasattes vid diplomatkonferensen om den andra punkten har något självständigt värde. Om en transportör inte kan visa att han eller hon inte vållat skadan, borde transportören inte heller kunna visa att skadan helt och hållet orsakats av tredje man.

Begränsning av ansvaret för bagage och gods

Artikel 22 innehåller bland annat beloppsgränserna för skada vid försening samt för skada på bagage och gods. Beloppsgränsen vid försening av passagerare är 4 150 SDR (ca 60 000 kr). Vid förstörelse, förlust eller skada på eller försening av bagage är den 1 000 SDR (ca 14 500 kr) samt vid skada på gods 17 SDR (ca 250 kr) per kg.

Gränserna för försening och skada på bagage är inte absoluta. Om skadan i sådana fall vållats av transportören uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, skall obegränsad ersättning utgå. Detsamma gäller enligt Warszawakonventionen och Haagprotokollet. Vid godsfrakt är dock ansvarsgränsen absolut, något som hämtats från Montrealprotokoll nr 4.

Såväl för bagage som för gods kan passageraren respektive avsändaren skaffa sig rätt till högre ersättning i händelse av skada än vad som följer av begränsningsbeloppen. Detta kan passageraren eller avsändaren åstadkomma genom att göra en särskild förklaring om värdet av att få bagaget eller godset levererat till destinationsorten. En sådan förklaring skall göras innan bagaget eller godset överlämnas till transportören. Om en sådan förklaring gjorts skall transportören i händelse av skada betala det värde som angivits, om han eller hon inte kan visa att skadan faktiskt var mindre.

Förskott vid olyckor

I artikel 28 har en bestämmelse om förskottsbetalningar till skadelidande vid olyckor införts. Den innebär att transportören skall betala förskott i den utsträckning som det behövs för att täcka de skadelidandes omedelbara ekonomiska behov, om en sådan skyldighet följer av nationell rätt. Bestämmelsen ger även möjlighet att ange ett minsta belopp, med vilket förskott skall utges.

I anslutning till denna bestämmelse uppmanade konferensen i slutakten flygbolagen att göra förskottsbetalningar i samband med olyckor och de fördragsslutande staterna att genomföra åtgärder för att främja utbetalning av sådana förskott.

Passagerarforum

Artikel 33 reglerar var talan enligt konventionen kan väckas. Bestämmelsen innehåller två stycken. Det första innehåller de fyra forumbestämmelser som också finns i Warszawasystemet.

Det andra stycket innehåller en ny bestämmelse, vilken innebär att talan i vissa fall kan väckas i den stat där passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Detta gäller dock bara vid personskada och enbart i den stat där passageraren bodde vid tidpunkten för olyckan. Dessutom krävs att transportören bedriver luftfart till denna stat och att företaget har ett representationskontor i staten.

Transportören kan antingen bedriva luftfarten själv och ha representationskontoret själv, eller göra det under ett "affärsavtal". Med affärsavtal menas ett avtal, som inte är ett förmedlingsavtal, mellan transportörer om tillhandahållande av gemensamma tjänster för lufttransport av passagerare. Syftet med denna skrivning är att även sådant samarbete som bedrivs inom ramen för så kallad code-sharing eller inom någon av de existerande allianserna skall omfattas.

Även begreppet huvudsaklig och stadigvarande bostad definierades i konventionen. Med detta avses passagerarens huvudsakliga och stadigvarande bostad vid olyckstillfället. Passagerarens nationalitet skall inte vara avgörande vid bedömningen av var han eller hon hade sin fasta och stadigvarande bostad.

En viktig skillnad mellan första och andra stycket i artikel 33 är att första stycket innehåller forumregler vilka anger vid vilken domstol talan skall väckas, medan andra styckets bestämmelse är en jurisdiktionsregel som avgör i vilken stat talan skall väckas.

Skiljeförfarande

Artikel 34 reglerar i vilka fall skiljeförfarande får förekomma. Förslaget inför diplomatkonferensen innebar att sådan tvistlösning enbart får användas vid tvister avseende gods. Ett antal

stater försökte få till stånd en ändring så att skiljeförfarande skulle kunna användas även i fråga om transport av passagerare eller bagage. Detta förslag fick dock inte tillräckligt stöd. Att märka är dock att denna bestämmelse inte anses hindra att parterna sluter ett skiljeavtal sedan en tvist uppkommit.

Preskription

I artikel 35 anges att preskriptionsfristen för talan om ersättning är två år. Sverige och ett antal andra europeiska stater försökte få till stånd en förlängning av denna frist, men detta förslag fick inte tillräckligt stöd vid diplomatkonferensen.

Försäkringsskyldighet

Regler om lufttransportörernas försäkringsplikt finns i artikel 50 i konventionen. Denna bestämmelse innehåller två meningar, vilka beskriver två olika sidor hos försäkringsskyldigheten. För det första skall varje fördragsslutande part se till att dess transportörer har tillräcklig försäkring för att täcka deras ansvar enligt konventionen. För det andra har varje stat rätt att begära av en transportör, som vill flyga till, från eller inom denna stat, att transportören visar att en tillräcklig försäkring har tecknats. I det sistnämnda fallet får den stat som transportören vill trafikera göra sin egen bedömning av vad som är en tillräcklig försäkring i förhållande till Montrealkonventionens ansvarsbestämmelser. Denna stat får alltså kräva en högre försäkringsnivå än vad som begärs av myndigheterna i det land där transportören är registrerad.

Tillträdesbestämmelse för gemenskapen

Bestämmelser om tillträde och ikraftträdande finns i artikel 53 i konventionen. Av denna bestämmelse följer bland annat att konventionen träder i kraft efter 30 ratifikationer.

Det finns ingen möjlighet för andra än stater att tillträda Warszawasystemet. Montrealkonventionen kan däremot enligt artikel 53 andra stycket tillträdas av regionala organisationer för ekonomisk integration, t. ex Europeiska gemenskapen. För att gemenskapen skall få underteckna och sedan ratificera konventionen krävs att gemenskapen har blivit bemyndigad att göra båda delarna av medlemsstaterna. Transportministrarnas råd beslöt den 5 april 2001 att gemenskapen skall ratificera konventionen.

3.1.3 Luftfartslagen och lagen om befordran med luftfartyg

Transportörernas skadeståndsansvar vid personskada regleras i 9 kap. luftfartslagen. Den nuvarande lydelsen av luftfartslagen följer Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 3 och 4. Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse och i dess lydelse enligt Haagprotokollet har införts i svensk rätt genom lagen om befordran med luftfartyg respektive luftfartslagen i dess äldre lydelse. Detta avsnitt innehåller en kortfattad beskrivning av de regler i dessa lagar som behandlar ersättning vid passagerarskada. I övrigt hänvisas till författningstexterna.

Enligt 9 kap. 17 § luftfartslagen har fraktföraren strikt ansvar för personskador som tillfogas passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med ombord- eller avstigning. Fraktföraren ansvarar dock inte för skador som uteslutande orsakas av passagerarens hälsotillstånd.

I 21 § föreskrivs att skadestånd med anledning av en transport av passagerare skall jämkas, om den skadelidande själv eller – då någon annan än passageraren begär skadestånd – passageraren

har medverkat till skadan genom vållande. Jämkning skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvållande. Vid inrikes lufttransport där mellanlandning inte sker utom landet skall dock eventuell jämkning ske enligt 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

Transportörens ansvar är begränsat enligt 9 kap. 22 § luftfartslagen. Vid passagerartransporter är det begränsat till 100 000 SDR för varje skadad eller förolyckad passagerare, vilket motsvarar ca 1,45 miljoner kr. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.

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

Av 24 § framgår att gränserna för ansvar enligt 22 § inte får överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas. Gränsen på ca 1,45 miljoner kr vid personskada är alltså absolut.

De nu nämnda reglerna bygger på Montrealprotokoll nr 3, vilket ännu inte trätt i kraft. Bestämmelserna gäller därför enbart vid inrikes luftfart och vid luftfart som inte omfattas av Warszawakonventionen (jfr förordningen (1988:1222) om ikraftträdande av lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297)).

I förhållande till stater som enbart ratificerat Warszawa-konventionen i dess ursprungliga lydelse gäller lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Enligt denna lag har fraktföraren strikt ansvar för personskador som uppkommit ombord på luftfartyget eller vid på- eller avstigning. Ansvaret är begränsat till 18 250 kr (jfr avsnitt 6.1.1). Fraktföraren och passageraren får dock avtala om en högre gräns för ansvaret. Om skadan orsakats av fraktföraren genom uppsåt eller grov vårdslöshet är ansvaret obegränsat.

I förhållande till stater gentemot vilka Haagprotokollet från 1955 gäller skall bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen tillämpas i den lydelse de hade före de ändringar som infördes genom lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen. Enligt dessa bestämmelser är transportörens ansvar vid personskada begränsat till 16

600 SDR (ca 240 000 kr). För svenska lufttrafikföretag gäller dock alltid en gräns på 100 000 SDR. Fraktföraren och passageraren får avtala om att en högre gräns för ansvaret skall gälla. Ansvaret är obegränsat om fraktföraren uppsåtligt orsakat skadan. Detsamma gäller vid grov oaktsamhet, om fraktföraren hade insikt om att skadan sannolikt skulle inträffa. Den nu nämnda lydelsen av luftfartslagen skall även tillämpas beträffande transport av gods i förhållande till stater som är bundna av Montrealprotokoll nr 3 men inte av Montrealprotokoll nr 4. Detsamma gäller beträffande transport av passagerare och resgodis i förhållande till stater som är bundna av Montrealprotokoll nr 4 men inte av Montrealprotokoll nr 3.

3.1.4 Rådets förordning (EG) nr 2027/97 om flygbolags skadeståndsansvar vid transport av passagerare och deras bagage

Sedan 1998 gäller i förhållande till samtliga de tre versioner av luftfartslagstiftningen som redovisats i föregående avsnitt rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. Denna förordning är föremål för ändring i rådet och parlamentet, se ovan avsnitt 6.1.

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

Artikel 1 i förordningen är en portalbestämmelse. Där i sägs att genom förordningen införs vissa av Montrealkonventionens regler i gemenskapen. Detta gäller reglerna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage. Vidare anges att ett antal utfyllande bestämmelser till Montrealkonventionen införs. Sådana införs i förhållande till försäkringskyldighet, deklaration avseende begränsning av skadeståndsansvaret för bagageskador, förskottsbetalningar vid olyckor samt informationen till passagerarna. Utöver detta förtydligas att bestämmelserna utsträcks till att gälla även vid inrikestransporter.

Artikel 2 innehåller ett antal definitioner. I detta avseende hänvisas till förordningstexten, bilaga 6.

Införandet av Montrealkonventionens regler om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage sker i artikel 3 första stycket. Där stadgas att gemenskapens lufttrafikföretags ansvar för sådana skador skall regleras av samtliga bestämmelser i Montrealkonventionen som har relevans för detta ansvar. Förordningen inför alltså inte Montrealkonventionens regler med avseende på samtliga de transportörer som omfattas av den utan enbart för "EG-lufttrafikföretag". Av en av definitionerna i artikel 2 framgår att detta begrepp avser de lufttrafikföretag som har en licens utfärdad i en medlemsstat enligt förordning (EG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

Andra stycket i artikel 3 inför delvis Montrealkonventionens försäkringsbestämmelse i gemenskapen. Enligt denna bestämmelse skall en fördragsslutande stat se till att dess lufttrafikföretag har försäkring som täcker deras ansvar enligt konventionen. Förordningens bestämmelse anknyter till och förtydligar en försäkringsbestämmelse i förordning (EEG) nr 2407/92, som föreskriver att lufttrafikföretag skall vara försäkrade till täckande av ersättningsansvaret vid olyckor.

Artikel 3 a innehåller en bestämmelse som ansluter till artikel 22 andra stycket i konventionen. Enligt denna bestämmelse i konventionen är ansvaret för bagageskador som huvudregel begränsat till 1 000 SDR. Detta gäller dock inte om passageraren då bagaget överlämnades till transportören deklarerade att intresset av att bagaget kom fram till destinationsorten var större än detta belopp och betalade eventuell tilläggsavgift. Om så skett gäller det deklarerade beloppet såvida det inte visas att skadan faktiskt var mindre. Enligt förordningens bestämmelse skall lufttrafikföretagen tillhandahålla en tariff för de eventuella tilläggsavgifterna och basera sådana avgifter på tariffen.

Montrealkonventionens bestämmelse om förskott vid olyckor införs genom artikel 5 i förordningen. Enligt denna bestämmelse skall lufttrafikföretag alltid betala förskott vid olyckor om det behövs för att tillgodose de skadelidandes omedelbara ekonom-

iska behov. Om en passagerare dödas skall förskottet till de efterlevande vara minst 16 000 SDR. En förskottsbetalning innebär inte något medgivande av skadeståndsansvar och den skall avräknas från eventuell slutlig ersättning. Förskottet skall vidare återbetalas vid medvällande eller om den som fick betalningen inte var ersättningsberättigad.

Artikel 6 i förordningen innehåller bestämmelser om lufttrafikföretagens informationsskyldighet. Bestämmelsen innehåller tre stycken. Det första stycket behandlar den allmänna information som skall hållas tillgänglig för alla passagerare. Det andra stycket reglerar den mer specifika information som skall ges i samband med varje resa. Det sista stycket innehåller vissa förtydliganden av hur de två första skall tillämpas.

Första stycket i artikel 6 behandlar den generella information som skall hållas tillgänglig till alla presumtiva passagerare inom gemenskapen. Enligt bestämmelsen skall alla lufttrafikföretag när de säljer biljetter se till att en sammanfattning av de huvudsakliga bestämmelserna som reglerar deras skadeståndsansvar hålls tillgängligt. Med sammanfattning avses en informationsbroschyr eller liknande. Sammanfattningen skall särskilt innehålla upplysningar om preskriptionsfristen för talan om ersättning och om möjligheten att göra en särskild deklaration om begränsningsbeloppet för skada på bagage. Broschyerna skall hållas tillgängliga på samtliga försäljningsställen, inbegripet försäljning på telefon och via Internet. I första stycket anges vidare att gemenskapens lufttrafikföretag skall använda sig av den text som framgår av annexet till förordningen, se nedan. Den sista meningen i första stycket innebär ett förtydligande att sammanfattningen enbart skall ha informationssyfte. Där stadgas att den vare sig kan användas som grund för en ersättningstalan eller för att tolka förordningen eller Montrealkonventionen.

Annexet till förordningen innehåller den information som gemenskapens lufttrafikföretag skall hålla tillgänglig för sina passagerare. Det är tänkt att fungera som en informationsbroschyr. För det närmare innehållet i annexet hänvisas till förordningstexten, bilaga 6.

I andra stycket i artikel 6 regleras vilken specifik information som skall ges i samband med varje resa. Detta är en väsentligt mer kortfattad information än den som skall ges enligt första stycket. Denna information skall ges i samband med varje resa som köps eller tillhandahålls inom gemenskapen. I informationen skall anges de tillämpliga beloppsgränserna för flygbolagens skadeståndsansvar för passagerarskada, skada på bagage och försening. Information skall också ges om att passagerare i de fall deras bagage har högre värde än den tillämpliga gränsen för bagageskada bör deklarerat detta för flygbolaget före incheckningen eller se till att bagaget är fullt försäkrat.

Det tredje stycket i artikel 6 innehåller två bestämmelser. Den första preciserar innehållet i annexet ytterligare. Den innebär att ett flygbolag som frivilligt tillämpar högre begränsningsbelopp för sitt skadeståndsansvar skall ange dessa belopp istället för de som framgår av annexets text. I den andra regeln regleras i vilka fall andra lufttrafikföretag än gemenskapens skall ge information enligt förordningen. För dessa lufttrafikföretag gäller informationsskyldigheten enbart i förhållande till flygningar till, från eller inom gemenskapen.

Av artikel 7 i förordningen följer att kommissionen skall upprätta en rapport över tillämpningen av förordningen inom tre år.

Förordningen enligt sitt ändrade skick träder enligt artikel 2 i ändringsförordningen i kraft den tjugonde dagen efter att den publicerats i Europeiska gemenskapens officiella tidningen. Den skall tillämpas från den senare av denna dag eller den dag då Montrealkonventionen träder i kraft för gemenskapen.

3.1.5 Paketreselagen

Genom lagen (1992:1672) om paketresor har rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang införts i svensk rätt. Paketreselagen reglerar så kallade paketresor, dvs. resor vari såväl transport som inkvartering ingår. Lagen innehåller bland annat bestämmelser

om paketresearrangörernas skadeståndsansvar för personsador. Lagen kan bli tillämplig i två situationer då även Montrealkonventionen är tillämplig. Den ena situationen är den då ett lufttrafikföretag säljer både transporten och inkvarteringen. Den andra är då en paketresearrangör i eget namn säljer lufttransporter på sådant sätt att arrangören betraktas som avtalsslutande transportör i Montrealkonventionens mening. I båda dessa situationer kan en konflikt finnas mellan konventionens regler och paketreseagens.

Artikel 5 andra stycket i paketresedirektivet innehåller en bestämmelse som i svensk rätt har utnyttjats för att undanröja denna konflikt. Enligt denna bestämmelse gäller "i fråga om skador som uppkommer till följd av att de tjänster som ingår i resepaketet inte utförs eller utförs felaktigt, får medlemsstaterna tillåta att ersättningen begränsas i enlighet med internationella överenskommelser på detta område".

Vid införandet av paketresedirektivet i svensk rätt gjordes ett undantag med stöd av denna bestämmelse i direktivet. Undantaget, som finns i 18 § paketreseagen, har givits en relativt vid utformning. I bestämmelsen stadgas att skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de lagarna i stället för enligt paketreseagen. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda lagarna. Detta innebär att en skadelidande kan kräva såväl transportören som paketresearrangören på hela den ersättning som kan utgå enligt luftfartslagen.

3.2 Övrig lufttransport

Den övriga luftfarten, dvs. den som inte bedrivs i kommersiellt syfte, saknar i princip särskild reglering avseende de frågor som behandlas i Warszawa- och Montrealkonventionerna.

Till de icke-kommersiella lufttransporterna kan räknas en rad olika kategorier. En första grupp som ingår är det så kallade firmaflyget, dvs. flygverksamhet som bedrivs för ett företags eller en organisations egen räkning. Detsamma gäller olika slag av så kallat bruksflyg. Till denna grupp brukar man hänföra flygverksamhet för mätningar och inspektioner, trafikövervakning, skogsbrandbevakning m.m. Till det icke-kommersiella flyget hör också de rent privata lufttransporterna. Det kan vara fråga om såväl fall där enskilda använder luftfartyg för att förflytta sig som de fall där luftfartyget används för rekreatiösa ändamål. Slutligen ingår också de flygningar som utförs av det allmänna. I denna grupp ingår exempelvis ambulansflygningar som utförs av kommuner och landsting men även militära flygningar och flygningar för statsändamål.

I avsaknad av särskilda regler får ersättningsrättsliga frågor avgöras enligt skadeståndslagen. Enligt skadeståndslagen gäller att skadevällaren enbart är ansvarig om han eller hon vållat skadan uppsåtligen eller genom vårdslöshet. Detta följer av 2 kap. 1 §. I jämförelse med Montrealkonventionens regler ställs alltså den skadelidande i en sämre sits. Dock är ansvaret enligt de allmänna reglerna obegränsat liksom i konventionen.

I vissa fall skulle en icke-kommersiell lufttransport kunna anses vara grundad på ett transportavtal. I sådana fall skall ersättning för skada utgå enligt generella kontraktsrättsliga regler istället för enligt skadeståndslagens regler. Dock har de som skadas vid en flygolycka inte heller enligt dessa regler ett lika gott skydd som det som Montrealkonventionens regler ger.

Det finns som bekant heller inte någon allmän skyldighet i svensk rätt att ha ansvarsförsäkring. Detta innebär att den som skadas vid här aktuell luftfart enbart kan få ersättning från ett försäkringsbolag, om skadevällaren hade tecknat en ansvarsförsäkring som omfattar skadan.

Vissa av de som skadas vid icke-kommersiella lufttransporter färdas med luftfartyget i tjänsten, exempelvis yrkesofficerare, personal i räddningstjänsten och poliser. Dessa kan omfattas av kollektiva eller separata arbetsolycksfallsförsäkringar som deras

arbetsgivare tecknat. Den lagstiftning som reglerar ansvaret för arbetsskador kan också bli tillämplig. Om full ersättning för skadan inte utgår enligt det trygghetssystem som är knutet till anställningsförhållandet, får dock frågan om den skadelidande har rätt till ytterligare ersättning avgöras enligt skadeståndslagens regler, om inte annat följer av avtalsförhållandet i övrigt mellan arbetstagaren och arbetsgivaren. Det motsvarande gäller för värnpliktiga.

4 Överväganden

4.1 Det ersättningsrättsliga skyddet för flygpassagerare

<p>Bedömning: Flygpassagerarna skall ha ett gott ersättningsrättsligt skydd. De skall också ha god information om vilka ersättningsrättsliga regler som gäller.</p>
--

Skälen för bedömningen: Lufttransporter är av stor vikt i det moderna samhället. Trots den moderna kommunikationsteknologin ökar behovet av att resa. Det är snarare så att de ökande kontakterna mellan olika stater som den nya teknologin möjliggör ger allt större behov av faktiska kontakter. På vissa korta till medellånga sträckor kan resande ske med flera olika färdmedel, men på längre sträckor finns inte något rimligt alternativ till luftfarten.

För att luftfarten skall kunna fortsätta att utvecklas och bidra till samhället krävs att passagerarna har förtroende för den. Om detta förtroende sviktar, kommer resandet att minska. Inte minst utvecklingen sedan terrorattackerna den 11 september 2001 har visat detta.

Vid sidan av faktiska åtgärder för att öka flygsäkerheten, är ett gott ersättningsrättsligt skydd betydelsefullt för passagerarnas förtroende för luftfartssektorn. Det viktigaste argumentet för ett gott ersättningsrättsligt skydd är emellertid inte detta utan att

skadade och efterlevande skall få tillräcklig ersättning i händelse av en olycka.

Luftfart är ett mycket säkert transportmedel, samtidigt som det innebär vissa specifika risker. I jämförelse med andra transportslag har flygpassagerarna en särskilt utsatt situation i den meningen att de i händelse av en olycka inte kan göra mycket för att skydda sig själva. De är för sin säkerhet i särskilt hög grad beroende av transportörerna

Sammantaget är skälen för att flygpassagerarna skall ha ett gott ersättningsrättsligt skydd starka. Detta ligger också i luftfartsnäringens intresse. Det skydd flygpassagerarna har i dag har vissa brister. I denna promemoria behandlas ett antal förslag för att stärka skyddet.

Förslagen är resultatet av en längre tids arbete på internationell nivå där Sverige bidragit aktivt. Att förslagen läggs fram efter en höst där luftfarten drabbats av större och värre olyckor än på mycket länge är ett sammanträffande. Inte desto mindre aktualiserar händelserna på senare tid ytterligare behovet av förbättrade skyddsregler.

Passagerarna har dock inte bara behov av ett förbättrat ersättningskydd utan också av god information om vilka regler som gäller. Det nya, förbättrade skyddet kommer inte att vara heltäckande. Detta beror till stor del på att det bygger på internationella överenskommelser och att vissa kompromisser varit nödvändiga för att uppnå enighet bland alla stater. Med hänsyn härtill behöver passagerarna information så att de kan fatta välgrundade beslut om de skall skaffa tilläggsskydd vid resor, exempelvis genom att skaffa sig en reseförsäkring.

Till passagerarnas ökade behov av information bidrar också utvecklingen inom näringen med ett allt närmare samarbete mellan olika flygbolag. Detta samarbete tar sig till exempel uttryck i så kallad code-sharing, vilket innebär att ett flygbolag säljer biljetter i eget namn, men att transporten utförs av något annat bolag. I sådana fall är det viktigt för passagerarna att veta vem som utför transporten och vilka regler detta flygbolag tillämpar.

4.2 Ratifikation av Montrealkonventionen, m.m.

4.2.1 Ratifikation av Montrealkonventionen

Förslag: Sverige skall ratificera Montrealkonventionen.

Skälen för förslaget: Den ursprungliga Warszawakonventionen antogs 1929. Konventionen kom till vid en tid då lufttransporter var förenade med stora risker och då det ansågs rimligt att passageraren skulle bära en del av dessa risker. Som en följd begränsades transportörernas ansvar kraftigt.

Med tiden har lufttransporter utvecklats till ett av de säkraste färdmedlen, åtminstone räknat i skador per passagerarkilometer. Utvecklingen sedan 1929 har gjort Warszawakonventionen mycket omodern. Ett flertal försök har gjorts för att modernisera systemet, men inget av dessa försök har lyckats. Därför är ett stort antal stater fortfarande enbart parter till ursprungskonventionen.

Mot denna bakgrund inleddes under 1990-talet en process för att ersätta det gamla systemet, en process med starkt stöd från de flesta stater. Resultatet blev att Montrealkonventionen kunde antas den 29 maj 1999.

Den nya konventionen är i de flesta avseenden mycket tillfredsställande ur svensk synvinkel. Det är första gången som obegränsat ansvar införs i en internationell överenskommelse om transportörers skadeståndsansvar, ett ansvar som dessutom skall vara täckt av försäkring. De viktigaste nyheterna i konventionen i förhållande till det gamla systemet har beskrivits ovan, se avsnitt 6.1.2. Sammantaget kan Montrealkonventionen sägas innebära en avsevärd förbättring av flygpassagerarnas ersättningsrättsliga skydd. Det är därför önskvärt att konventionen ersätter det gamla Warsawsystemet.

Sverige skrev under Montrealkonventionen den 28 augusti 1999. Den 5 april 2001 beslöt transportministrarnas råd att gemenskapen skall ratificera konventionen. Samtidigt beslöts rådsslutsatser avseende medlemsstaternas ratifikation. Enligt slutsatserna skall medlemsstaterna gemensamt överlämna sina

ratifikationsinstrument till FN:s luftfartsorganisation, ICAO, senast den 31 december 2002. Även gemenskapens ratifikationsinstrument skall överlämnas vid detta tillfälle.

Hittills har [tolv] stater ratificerat konventionen, däribland Japan. I USA har presidenten överlämnat en proposition om ratifikationen till kongressen. Det finns anledning anta att kongressen kommer att fatta beslut i enlighet med presidentens förslag före slutet av år 2002. Detta skulle innebära att Montrealkonvention, när även gemenskapens medlemsstater ratificerat den, kommer att omfatta mer än 80 % av all internationell luftfart. Det finns därför mycket gott hopp om att den skall kunna ersätta Warszawasystemet och att en ny global ordning därmed kan skapas.

Vad som nu anförts talar för att Sverige skall ratificera Montrealkonventionen.

Särskilda problem

Även om Montrealkonventionen generellt sett är en stor framgång och väl balanserar passagerarnas och lufttrafikföretagens intressen, innehåller den ett antal bestämmelser som är mindre väl förenliga med svensk rättstradition. För det första är personskadebegreppet olyckligt utformat. För det andra kan jämkning vid personskada ske redan då den skadelidande genom vårdslöshet vållat skada och inte som i svensk rätt enbart vid grov vårdslöshet eller uppsåt. För det tredje är transportörens ansvar för handbagage begränsat trots att denne bara ansvarar vid vållande. Begränsningsnivån för bagage är dessutom relativt låg, ca 14 500 kr. För det fjärde har transportören vid godstransport rätt att begränsa sitt ansvar även när han eller hon har vållat en skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Nedan behandlas dessa bestämmelser och en bedömning görs därefter om de bör föranleda en annan slutsats i ratificeringsfrågan än vad som antytts ovan.

Personskadebegreppet

I artikel 17 första stycket i Montrealkonventionen sägs att transportören skall ansvara vid passagerares dödsfall eller kroppsskada ("death or bodily injury"). En rent språklig tolkning skulle kunna ge vid handen att psykiska skador inte är ersättningsgilla.

Frågan om psykiska skador skall vara ersättningsgilla var föremål för mycket diskussion under den diplomatkonferens vid vilken Montrealkonventionen antogs. Som ett led i ett försök att få utvecklingsländerna att acceptera obegränsat skadeståndsansvar vid personskada innehöll förslaget till ny konvention att ersättning skulle utgå vid "death or bodily injury". Sverige och ett antal andra stater hävdade att ett begrepp motsvarande personskada borde användas istället. Andra stater motsatte sig detta. Under diskussionen framkom att psykiska skador är ersättningsgilla i samtliga fördragsslutande parter till Warszawasystemet, men att detta i ett stort antal stater enbart gäller när en sådan skada uppkommit i samband med en fysisk skada. Till denna skiftande praxis bidrog också att skillnaden mellan kropp och psyke inte är lika tydlig i det franska språket och i stater med rättssystem som bygger på det franska. Den ursprungliga Warszawakonventionen skrevs enbart på franska och detta har bidragit till att begreppet kroppsskada ("lesion corporelle") har givits en ganska extensiv tolkning. Till att tillämpningen gått i denna riktning har också bidragit att ursprungskonventionen skrevs vid en tid när skadeståndsrätten var långt mindre utvecklad än nu.

Olika försök under konferensens gång att finna en för alla parter godtagbar definition av vilka psykiska skador som skulle vara ersättningsgilla misslyckades. Den slutliga kompromissen blev att man behöll Warszawakonventionens skadebegrepp. Detta gjordes dock under förutsättning att utvecklingen av hur begreppet "kroppsskada" tillämpas borde fortsätta. För att säkerställa detta gjorde diplomatkonferensen ett särskilt uttalande:

"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 still 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.” (Begreppet kroppsskada behålls mot bakgrund av att psykiska skador är ersättningsgilla under vissa förutsättningar. Det konstateras att rättspraxis på detta område fortfarande utvecklas. Avsikten är inte att inverka på föreliggande praxis eller att störa utvecklingen av denna praxis, vilken bör fortsätta särskilt i ljuset av den allmänna utvecklingen i samhället och utvecklingen inom andra rättsområden än lufttransporträtten.)

Detta innebär att Montrealkonventionens begrepp kroppsskada kan tolkas som om det innefattar såväl psykiska som fysiska skador. Det föreligger därmed inget hinder mot att konventionens regler tillämpas i Sverige som om begreppet personskada hade använts i konventionstexten. Skadebegreppets utformning i konventionen bör därför inte utgöra något skäl mot att Sverige ratificerar den.

Jämkning av skadestånd

Enligt 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207) får skadestånd med anledning av personskada jämkas endast om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. I artikel 20 i Montrealkonventionen föreskrivs emellertid att skadestånd skall jämkas redan vid vårdslöshet som inte är grov. Denna regel härrör från Montrealprotokoll nr 3, som Sverige har ratificerat och infört i luftfartslagen. I prop. 1985/86:119 om flygfraktförarens ansvar för passagerare, vilken lög till grund för den svenska ratifikationen av detta protokoll och Montrealprotokoll nr 4, berördes även detta avsteg från svensk rätt, varvid departementschefen uttalade följande.

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

Departementschefen framhöll även att ”bestämmelsen torde ha begränsad praktisk betydelse”.

Redan tidigare har alltså bedömningen gjorts att ett avsteg från den nu aktuella grundregeln i svensk rätt är motiverad vid tillträde till en internationell överenskommelse på lufträttens område. Konventionens bestämmelse om jämkning av skadestånd för personskada bör därför inte utgöra något skäl mot att ratificera konventionen.

Begränsning av ansvaret vid skada på bagage

Ansvaret för skada på bagage regleras i artikel 17 andra stycket i Montrealkonventionen. Ansvarsgrunderna skiljer mellan incheckat bagage och handbagage. För incheckat bagage har transportören strikt ansvar. Det är enbart om skadan orsakats av en inneboende defekt hos bagaget som transportören kan undgå att betala ersättning. I motsats till detta är transportören enbart ansvarig för handbagage vid vårdslöst eller uppsåtligt vållande.

Av artikel 21 andra stycket i Montrealkonventionen följer att ansvaret för skada på bagage är begränsat till 1 000 SDR (ca 14 500 kr). Denna gräns omfattar såväl det bagage en passagerare checkat in som det bagage passageraren själv bär med sig. I många fall torde en passagerares bagage vara värt mer än 14 500 kr.

I sådana fall kan emellertid passageraren med stöd av artikel 21 andra stycket komma i åtnjutande av ett högre begränsningsbelopp. Detta kan passageraren göra genom att meddela transportören hur mycket det är värt för passageraren att bagaget kommer fram till destinationen och betala en eventuell tilläggs-

avgift. En sådan deklaration om bagagets värde skall göras senast när det incheckade bagaget överlämnas till transportören. I de fall en sådan deklaration gjorts skall transportören betala det uppgivna värdet, om transportören inte visar att skadan är mindre.

För att göra det lättare för passagerare att göra en deklaration om bagagets värde föreskriver artikel 3 a i förordning (EG) nr 2027/97 att transportörerna skall tillhandahålla en tariff för tilläggsavgifter och att sådana avgifter skall baseras på tariffen. Syftet med denna bestämmelse är att transportörerna frivilligt skall erbjuda passagerarna en högre begränsningsnivå för bagaget i samband med att biljetterna säljs. Vad som kan få transportörerna att göra det är att det skulle vara besvärligt för dem om passagerarna i större utsträckning skulle börja använda sig av möjligheten att göra deklarationer om bagagets värde i samband med incheckningen. Transportörerna kan undvika detta genom att se till att passagerarna tidigare än vid incheckningen blir uppmärksamma på de låga begränsningsbeloppen så att de kan skaffa sig det tilläggsskydd de anser sig behöva.

Att beloppsgränsen är låg är dock inte den viktigaste frågan Montrealkonventionen ger upphov till när det gäller ersättning för skada på bagage. Det mest problematiska ur svensk synvinkel är att ansvaret för handbagage är begränsat trots att transportören enbart ansvarar vid vållande, dvs. när skadan orsakats av hans eller hennes vårdslösa eller uppsåtliga handling eller underlåtenhet. Detta strider mot en grundregel i svensk rätt. I svensk rätt förekommer begränsningar av skadeståndsansvar i princip enbart vid strängare ansvar, såsom kontrollansvar eller strikt ansvar.

Det finns dock anledning att anta att denna regel i Montrealkonventionen inte kommer att bli så negativ för passagerarna som det i förstone kan verka. Det är inte bara de åtgärder som vidtagits genom rådets förordning som ger anledning till detta antagande. De flesta passagerare har reseförsäkringar, bland annat genom sina hemförsäkringar, vilka täcker bagageskador. Dessutom bör det också vägas in att beloppsgränsen i Montreal-

konventionen är högre än de som följer av de instrument i Warszawasystemet som nu reglerar ansvaret för bagageskador vid internationella lufttransporter. Mot denna bakgrund kan konventionens regler om ansvar för bagage inte sägas innebära ett sådant avsteg från allmänna principer i svensk rätt att konventionen inte bör ratificeras.

Absolut beloppsgräns vid skada på gods

Av artikel 22 femte stycket i Montrealkonventionen följer att transportören vid godstransport har rätt att begränsa sitt ansvar även när han eller hon har vållat en skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Denna bestämmelse strider mot en allmän princip i svensk rätt, nämligen att ansvaret vid uppsåt eller grov vårdslöshet alltid är obegränsat. Bestämmelsen har sitt ursprung i Montrealprotokoll nr 4 som Sverige har ratificerat och infört i luftfartslagen. Redan nu gäller därför enligt 24 § luftfartslagen att begränsningen för skada på gods inte får överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas. I ovannämnda prop. 1985/86:119 behandlades frågan om avvikelser från svenska rättsgrundsatser var så stora att vi borde avstå från en ratifikation. Departementschefen uttalade därvid följande.

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

Slutsats

Såsom redovisats ovan finns det starka skäl för att Sverige skall tillträda Montrealkonventionen. Att konventionens skadebegrepp språkligt sett kan anses begränsat ändrar inte denna bedömning, eftersom bestämmelserna ändå kan tillämpas som om begreppet "personskada" använts i konventionstexten. Inte heller det förhållandet att konventionen i tre andra avseenden – jämkning vid personskada, begränsning av ansvaret för handbagage och absolut beloppsgräns vid godstransport – innehåller regler som avviker från svensk rättstradition ger skäl till en annan bedömning. Mot denna bakgrund föreslås att Sverige skall ratificera Montrealkonventionen.

4.2.2 Deklaration enligt artikel 57 i Montrealkonventionen

Förslag: Sverige skall inte utnyttja möjligheten till reservation enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.

Undantag från luftfartslagens tillämpning skall göras för transporter som omfattas av undantag enligt denna artikel som någon annan stat har gjort.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 57 i Montrealkonventionen kan en fördragsslutande part förklara att konventionen inte skall vara tillämplig på transporter för statsändamål eller för militära ändamål.

Motsvarande möjligheter till undantag finns enligt de olika instrumenten i Warszawasystemet. Sverige har inte tidigare utnyttjat möjligheterna till undantag i detta avseende. Några skäl för att nu göra en annan bedömning finns inte. Tvärtom får Montrealkonventionen anses vara en lämplig ordning även för att reglera statens skadeståndsansvar vid ifrågavarande transporter.

Att Sverige inte gör något förbehåll innebär dock inte att frågan saknar betydelse för utformningen av lagstiftningen. Den

nya lagstiftningen måste utformas så att de reservationer andra stater gör respekteras. En regel med detta innehåll finns i 41 § luftfartslagen. Även den nya lagstiftningen bör innehålla en sådan regel.

4.2.3 Uppsägning av Warszawasystemet

Förslag: Sverige skall säga upp Montrealprotokoll nr 3. De övriga delarna av Warszawasystemet skall för närvarande inte sägas upp.

Om det fattas ett beslut inom ramen för ICAO att parterna till Montrealkonventionen till en viss tidpunkt skall säga upp Warszawasystemet eller delar av detta, skall Sverige följa detta beslut. Dessutom skall Sverige säga upp de olika instrumenten i Warszawasystemet när samtliga parter till ett specifikt instrument blivit parter till Montrealkonventionen.

Skälen för förslaget: Såsom påpekats ovan är Warszawasystemet föråldrat och det kan till och med ifrågasättas om inte en passagerare skulle ha ett bättre skydd enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. I prop. 1985/86:119 gjordes bedömningen att Sverige borde kunna frånträda de äldre delarna av Warszawasystemet då samtliga större luftfartsnationer tillträtt Montrealprotokollen. I detta sammanhang nämndes främst USA. Med samma synsätt borde Sverige säga upp Warszawasystemet redan i samband med att Montrealkonventionen ratificeras, förutsatt att USA då tillträtt den. Frågan är om detta synsätt fortfarande har bärighet och om Sverige därför bör säga upp de olika instrumenten i Warszawasystemet i samband med tillträdet till Montrealkonventionen.

I Ds 2000:55 har föreslagits att Sverige skall säga upp Montrealprotokoll nr 3. Detta protokoll har ännu inte trätt i kraft. Som skäl för att det skulle sägas upp anfördes i DS 2000:55 att det – om det skulle träda i kraft – skulle strida mot rådets förordning (EG) nr 2027/97 i dess ursprungliga lydelse. Det är tveksamt om protokollet strider mot förordningen i dess nya

lydelse. Oavsett detta finns det skäl att säga upp det. Om det träder i kraft, skulle Sverige bli tvunget att låta de implementerande bestämmelserna träda i kraft. De skulle enbart vara i kraft till dess att de nu föreslagna bestämmelserna träder i kraft. För att undvika att detta sker bör Montrealprotokoll nr 3 sägas upp. Frågan blir därefter om övriga delar av Warszawa-systemet bör sägas upp.

I detta sammanhang bör beaktas att avvecklingen av Warszawa-systemet var föremål för en ganska omfattande diskussion vid diplomatkonferensen. I det förslag till konvention som förelåg vid konferensen fanns en bestämmelse som innebar att parterna till Montrealkonventionen skulle vara skyldiga att avträda från Warszawa-systemet när de uppgick till ett visst antal och representerade en viss andel av den internationella luftfarten. De siffror som därvid diskuterades var ca 60 stater och minst 65 % av luftfarten. Denna bestämmelse inflöt dock inte i den slutliga texten. Skälet var att det ansågs bättre att istället sammankalla ett möte i denna fråga när Montrealkonventionen väl trätt i kraft. Vid ett sådant möte skulle en tidpunkt för gemensam uppsägning av Warszawa-systemet kunna bestämmas. Tidpunkten skulle – enligt de tankar som fördes fram vid diplomatkonferensen – sättas så att de stater som ännu inte tillträtt Montrealkonventionen skulle få tillräcklig tid på sig att ratificera den.

Om den utveckling som skisserades vid diplomatkonferensen följs, skulle uppsägningen av Warszawa-systemet kunna få som effekt att anslutningen till Montrealkonventionen ökar. Mot denna bakgrund ligger det för närvarande inte i Sveriges intressen att ensidigt säga upp Warszawa-systemet. Däremot bör Sverige aktivt bidra till att en tidpunkt för gemensam uppsägning av Warszawa-systemet bestäms inom ramen för ICAO. Med hänsyn till vad som redovisats ovan om hur många och vilka stater som redan ratificerat Montrealkonventionen eller som står i begrepp att göra det borde en sådan tidsgräns kunna infalla före år 2010. Om en sådan tidsgräns bestäms, bör Sverige följa den. Enbart om en gemensam uppsägning skulle bedömas omöjlig att

uppnå eller om den skulle dra ut väsentligt längre i tiden, bör en ensidig svensk uppsägning övervägas.

Mot denna bakgrund föreslås att Sverige inte för tillfället skall säga upp andra delar av Warszawasystemet än Montrealprotokoll nr 3. Däremot skall Sverige, om en tidpunkt för gemensam uppsägning för parterna till Montrealkonventionen bestäms inom ramen för ICAO, säga upp Warszawasystemet till utgången av denna tidsfrist.

Det kan dock finnas skäl för Sverige att säga upp delar av Warszawasystemet tidigare än vad som skulle följa av den nu gjorda bedömningen. Det kan nämligen inträffa att samtliga parter till ett visst protokoll till Warszawakonventionen också blir parter till Montrealkonventionen. Om detta inträffar har det enskilda protokollet spelat ut sin roll och det saknas anledning för Sverige att kvarstå som part till det. Störst sannolikhet för en sådan utveckling föreligger avseende Montrealprotokoll nr 4, vilket till dags dato har tillträtts av ca 50 stater. Dessa stater kommer troligen att vara bland de första att tillträda det nya systemet. Om den nu skisserade utvecklingen skulle inträda, skall Sverige säga upp den aktuella delen av Warszawasystemet.

4.3 Införande av Montrealkonventionens regler i svensk rätt

4.3.1 Vilka av konventionens regler skall införas i svensk rätt?

Förslag: Vissa av bestämmelserna i Montrealkonventionen är införda i gemenskapsrätten genom rådets förordning (EEG) nr 2407/92 och rådets förordning (EG) nr 2027/97. De bestämmelser i dessa förordningar som genomför konventionen gäller dock bara för gemenskapens lufttrafikföretag.

För gemenskapens lufttrafikföretag skall Montrealkonventionen införas i svensk rätt i de frågor som inte regleras i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 eller i rådets förordning (EG) nr 2027/97. I fråga om övriga transportörer som omfattas av Montrealkonventionens regler skall dessa införas i svensk rätt i sin helhet.

Skälen för förslaget: De bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage har införts i gemenskapen genom ändringarna i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Den bestämmelse i konventionen som alägger transportörer att ha ansvarsförsäkring är för EG-lufttrafikföretag dessutom införd genom rådets förordning (EEG) nr 2407/92.

Genom förordning (EG) nr 2027/97 blir vissa av konventionens bestämmelser tillämpliga på lufttransporter som utförs av lufttrafikföretag med giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat. Det kan noteras att förordningen gör konventionsbestämmelserna tillämpliga på ett EG-lufttrafikföretags transporter oberoende av om transporten omfattas av konventionens allmänna tillämpningsområde. Lufttransporten behöver alltså inte vara en internationell lufttransport i konventionens mening. Genom förordningen blir konventionsbestämmelserna också tillämpliga på rena inrikestransporter som utförs av EG-lufttrafikföretag. Bestämmelserna får därmed ett vidare tillämpningsområde än de ursprungligen har enligt

konventionen. Det bör å andra sidan observeras att de bestämmelser i konventionen som reglerar godstransporter inte alls omfattas av förordningen

Förordningen (EG) nr 2027/97, liksom förordningen (EEG) nr 2407/92, är direkt tillämplig som lag i Sverige. I den utsträckning en fråga införts i gemenskapen genom förordningen varken behöver eller kan införande ske särskilt i svensk rätt. I fråga om gemenskapens lufttrafikföretag innebär detta att Montrealkonventionens regler enbart skall införas för sådana transporter som inte omfattas av förordningen, dvs. huvudsakligen för godstransporter.

Rådets förordning omfattar alltså enbart transporter som utförs av gemenskapens lufttrafikföretag. Montrealkonventionen kan emellertid vara tillämplig vid tre andra typer av transporter till eller från Sverige.

Detta gäller för de första transporter som utförs av ett lufttrafikföretag som är licensierat i en annan stat än en medlemsstat.

För det andra kan konventionen bli tillämplig på transporter som utförs av en stat eller ett annat offentligt organ, dock under förutsättning att transporten utförs mot ersättning. Detta följer av artikel 2 första stycket jämförd med artikel 1 i konventionen. I de fall som torde vara de vanligaste, nämligen att en transport som utförs av en stat eller kommun inte är kommersiell, faller transporten utanför konventionens tillämpningsområde. Det kan i detta sammanhang noteras att förordning (EG) nr 2027/97 bara skall tillämpas på lufttrafikföretag som har en giltig operativ licens. Stater och kommuner behöver inte ha licens som lufttrafikföretag även om de utför kommersiella lufttransporter. De omfattas därför aldrig av förordningen.

Den tredje gruppen är sådana företag eller personer som är ansvariga transportörer enligt Montrealkonventionen utan att vara lufttrafikföretag. Montrealkonvention saknar, liksom Warszawasystemet, en definition av begreppet "transportör". Warszawasystemet har dock tolkats så att den som i eget namn sluter ett avtal om lufttransport kan anses vara ansvarig

transportör. Det saknas anledning att tolka Montrealkonventionen annorlunda. Detta innebär att exempelvis vissa researrangörer och speditörer kan komma att omfattas av konventionens regler.

I samtliga dessa tre fall måste Montrealkonventionen i dess helhet införas i svensk rätt.

4.3.2 Metod för införande av Montrealkonventionen

Förslag: Montrealkonventionen skall inkorporeras i svensk rätt.

Skälen för förslaget: En internationell överenskommelse blir inte genom en ratifikation omedelbart gällande som svensk lag utan måste på något sätt införlivas i svensk rätt. Av tradition används två olika metoder för att införa internationella överenskommelser: transformering och inkorporering. Transformering innebär att en överenskommelses bestämmelser omvandlas till svensk lag medan inkorporering innebär att överenskommelsen i sig görs direkt tillämplig genom en särskild lagbestämmelse.

Warszawasystemet har hittills införts genom att de olika instrumenten transformerats till svensk lag. Detta har skett, först avseende ursprungskonventionen i lagen om befordran med luftfartyg, och senare avseende Haag- och Montrealprotokollen i luftfartslagen.

Transformering har sedan länge varit den vanligast förekommande metoden för införande av internationella överenskommelser i svensk rätt. Fördelen med att transformera anses vara att bestämmelserna i en överenskommelse kan överföras till normalt svenskt författningsspråk. Detta kan göra det lättare för enskilda och myndigheter att tillämpa de bestämmelser som tillkommit på grund av överenskommelsen. Å andra sidan finns det en risk att den svenska versionen inte troget återger överenskommelsens innebörd. Många formuleringar i internationella överenskommelser är resultatet av

kompromisser mellan olika ståndpunkter, kompromisser vilka inte så lätt låter sig tolkas. En internationell överenskommelse som transformeras blir föremål för tolkning i två led, först av lagstiftaren och senare av domstol eller myndighet. Detta kan ge upphov till en tillämpning som avviker från vad de fördragsslutande parterna avsett.

Fördelarna med inkorporering är i princip spegelbilden av nackdelarna med transformering. Genom inkorporering framgår det exempelvis tydligare att en reglering baseras på en internationell överenskommelse och man kan förutse att hänsyn mer automatiskt kommer att tas till praxis i andra fördragsslutande stater. Tolkningen på det nationella planet kan också förväntas bli mer trogen överenskommelsens ursprungstext. Å andra sidan förekommer internationella överenskommelser liknande Montrealkonventionen mer sällan på svenska. I detta fall har konventionen avfattats på de sex FN-språket. Om inkorporering väljs, får detta till följd att den svenska lagstiftningen på området inte kommer att vara avfattad på svenska. Till detta kommer att internationella överenskommelser ofta är avfattade på ett sätt som inte överensstämmer med gängse svensk författningstradition. Detta är något som kan göra dem mindre lättillgängliga för de enskilda tillämparna.

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

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

Vid bedömningen av vilken metod för införande som bör väljas i det här fallet bör man också väga in att Montrealkonventionen i viss utsträckning införs i svensk rätt genom rådets förordning (EG) nr 2027/97. Förordningen genomför de relevanta bestämmelserna i konventionen avseende lufttransport av passagerare och deras bagage. I artikel 3 i förordningen sägs således att ett EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i konventionen som är relevanta för sådant ansvar. Vilka dessa bestämmelser är preciseras inte närmare i förordningen. Om Montrealkonventionen transformeras till svensk rätt, skulle det innebära att svensk rätt skulle komma att innehålla bestämmelser som reglerar förhållanden vilka omfattas av rådets förordning. Frågan om i vilken utsträckning detta är tillåtet enligt EG-rätten behandlades i Ds 2000:55 med anledning av förhållandet mellan den ursprungliga förordningen och nationell rätt:

”Rådets förordning är direkt tillämplig i Sverige. Som framgår av avsnitt 5 finns bestämmelser i luftfartslagen som reglerar förhållanden vilka omfattas av förordningen. I den mån dessa avviker från vad som gäller enligt förordningen har förordningen företräde. Det behövs således inte någon svensk lagstiftningsåtgärd för att förordningen skall bli gällande. Däremot bör avvikande nationella regler upphävas. Skälet till detta är att de nationella reglerna annars kan ge upphov till missförstånd om innehållet i gällande rätt.

Vad gäller då beträffande bestämmelser vars innehåll överensstämmer med förordningens bestämmelser? En EG-förordning får inte tryckas om i en nationell författningssamling eller på annat sätt föras in i nationell rätt på ett sätt som döljer reglernas ursprung (mål 34/73 Variola, REG 1973, s. 981). Skulle vissa av luftfartslagens bestämmelser stå kvar oförändrade för att deras innehåll överensstämmer med vad som föreskrivs i förordningen innebär det visserligen inte att delar av förordningen genomförs i svensk rätt. Att reglerna grundas på en EG-förordning döljs dock på samma sätt som vid ett genomförande. Det torde därför inte vara tillåtet att bibehålla äldre bestämmelser vars innehåll

överensstämmer med förordningens. Sådana bestämmelser bör följaktligen upphävas i den utsträckning de omfattas av förordningens tillämpningsområde.”

Ovan har bedömningen gjorts att Montrealkonventionens regler i sin helhet måste införas i svensk rätt oavsett att de i vissa avseenden införs genom förordning (EG) nr 2027/97. Om transformering väljs som metod för införande, kommer svensk rätt därmed att innehålla bestämmelser som reglerar sådant som regleras i gemenskapsrätten. En transformering av Montrealkonventionen skulle därför ge upphov till problem liknande dem som avsågs att bli åtgärdade genom Ds 2000:55. Det är inte så att dessa problem undviks om inkorporering väljs som metod. Däremot blir det mindre framträdande, eftersom det då går att göra det tydligare för tillämparen att regler som till synes avser samma förhållanden finns både i gemenskapsrätten och i svensk nationell rätt. Utrymmet för missförstånd bör bli mindre.

I detta sammanhang bör det uppmärksammas att vissa av Montrealkonventionens bestämmelser måste införas särskilt. Detta gäller artiklarna 28 och 50. Dessa bestämmelser reglerar förskott vid olyckor och försäkringsplikt. Frågan om vilken betydelse detta har från ett gemenskapsrättsligt perspektiv diskuteras nedan, se avsnitt 7.6.2.

Det bör också vägas in att rådets beslut att gemenskapen skall tillträda konventionen innehåller en översättning av konventionen till de av gemenskapens officiella språk, på vilka den inte ursprungligen upprättats. Det finns alltså en svensk version av Montrealkonventionen, vilken även om den inte har status som officiell språkversion, har bekräftats av gemenskapens lagstiftande organ.

När det gäller frågan om allmänhetens möjligheter att tillgodogöra sig innehållet i Montrealkonventionen, finns det dessutom anledning att beakta informationsbestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Förordningen innehåller ganska omfattande bestämmelser om information till passagerarna. Bland annat skall en informationsbroschyr som innehåller de centrala bestämmelserna avseende flygbolagens

skadeståndsansvar hållas tillgänglig på samtliga platser där biljetter säljs, inbegripet försäljning över telefon eller via Internet. Dessutom skall kortfattad information om beloppsgränser m.m. ges till varje passagerare. Detta innebär att allmänhetens kännedom om de centrala bestämmelserna i Montrealkonventionen bör bli förhållandevis god oavsett vilken metod för införande som används.

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

4.3.2.1 Inkorporering av Montrealkonventionen

Förslag: Det skall föreskrivas att artiklarna 1–22, artikel 23 första stycket första, andra och tredje meningen, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51–52 i Montrealkonventionen skall gälla som svensk lag. Det skall vidare föreskrivas att de högre ansvarsgränser som kan komma att bli gällande efter en tillämpning av artikel 24 i Montrealkonventionen skall gälla som svensk lag.

Artikel 28 i konventionen införs i svensk rätt genom artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 och genom 9 kap. 12 § luftfartslagen. Artikel 33 i konventionen införs genom 2 och 8 §§. Artikel 50 i konventionen införs genom artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 och genom 5 och 6 §§. Varken artikel 23 till den del den inte nämnts ovan eller artikel 24 behöver införas i svensk rätt.

Samtliga de officiella språkversionerna av Montrealkonventionen, dvs. de engelska, franska, spanska, ryska, arabiska och kinesiska skall gälla sida vid sida som svensk rätt. Den engelska och den franska versionen, samt den svenska översättning av konventionen som antagits av Europeiska gemenskapens råd skall intas som bilaga till den nya lydelsen av 9 kap. luftfartslagen.

Skälen för förslaget: Såsom föreslagits i föregående avsnitt skall de direkt tillämpbara bestämmelserna i Montrealkonventionen införas i svensk rätt genom inkorporering. Av bestämmelserna i Montrealkonventionen har artiklarna 1–52 materiellt innehåll, övriga är slutbestämmelser vilka behandlar underskrift, tillträde och ikraftträdande, m.m. Bland bestämmelserna med materiellt innehåll intar artiklarna 23, 24, 28, 33 och 50 en särställning.

Artikel 23 reglerar hur omräkningen till nationell valuta skall ske. Den innehåller två bestämmelser, en för stater som är medlemmar i internationella valutafonden (första stycket) och en för stater som inte är det (andra stycket). Tredje stycket innehåller dels en regel som förtydligar hur omräkningen skall

ske, dels en regel som innebär att en anmälan skall göras i samband med ratifikationen avseende vilken metod för omräkning man avser att tillämpa. Sverige är medlem i internationella valutafonden. Därför skall omräkningsmetoden i första stycket tillämpas. Detta innebär att artikel 23 första stycket första, andra och tredje meningen bör gälla som lag här i landet. Dessutom bör det vid ratifikationen anmälas att vi valt denna metod för omräkning.

I artikel 24 regleras förfarandet för uppräknings av de begränsningsbelopp som finns i artiklarna 21 och 22 i konventionen. Artikelns syfte är att möjliggöra en inflationsjustering av begränsningsbeloppen. Själva förfarandet behöver inte införas i svensk rätt. Det vore emellertid praktiskt om de nya begränsningsbelopp som kan bli följden av en tillämpning av denna artikel omedelbart blev gällande som svensk lag.

I 10 kap. 5 § tredje stycket regeringsformen föreskrivs att riksdagen, i de fall det föreskrivits i lag att en internationell överenskommelse skall gälla som svensk rätt, får föreskriva att även framtida för Sverige bindande ändringar av överenskommelsen skall gälla här i landet. Detta får dock bara ske om ändringen är av begränsad omfattning.

Ett beslut enligt 10 kap. 5 § tredje stycket regeringsformen måste dessutom fattas i särskild ordning. I det nämnda stycket hänvisas till beslutsordningen i andra stycket i samma paragraf. Enligt denna bestämmelse skall beslut som huvudregel fattas i den ordning som gäller för stiftande av grundlag. Om ett beslut i den ordningen inte kan avvaktas, får sådan överlåtelse ske genom ett beslut som stöds av minst fem sjättedelar av de röstande och minst tre fjärdedelar av alla ledamöter.

Det som föreslås är att Sverige automatisk skall tillämpa de uppräknings av begränsningsbeloppen i Montrealkonventionen som görs för att dessa skall följa inflationen. Detta får anses vara en ändring av konventionen av begränsad omfattning. För det första är det enbart en liten del av konventionens totala regleringssfär som berörs. För det andra innebär ändringen i

princip bara att de begränsningsnivåer som överenskoms när konventionen antogs upprätthålls. Med hänsyn härtill får det anses möjligt att tillämpa 10 kap. 5 § tredje stycket regeringsformen.

Om denna bestämmelse tillämpas måste detta ske genom ett beslut som stöds av minst fem sjättedelar av de röstande och minst tre fjärdedelar av alla ledamöter. Den normala beslutsordningen för stiftande av grundlag kan inte avvaktas. Europeiska gemenskapens råd har ju i rådsslutsatser den 5 april 2001 uppmanat alla medlemsstater att ratificera konventionen i sådan tid att ratifikationsinstrumenten kan lämnas gemensamt till ICAO senast den 31 december 2002.

Kan det då anses rimligt att tillämpa 10 kap. 5 § tredje stycket regeringsformen i detta fall? Om denna bestämmelse inte tillämpas, måste regeringen gå till riksdagen varje gång artikel 24 i Montrealkonventionen tillämpats. Sverige brukar i internationella förhandlingar som regel hävda att skadeståndsansvar bör vara obegränsat och att de skadelidande även i övrigt bör ges ett så gott skydd som möjligt. Højningar av begränsningsbelopp brukar därför ligga i linje med den svenska politiken. När det som i det här fallet dessutom handlar om anpassningar till inflationsnivån framstår artikel 24 i konventionen som än mindre kontroversiell. Mot denna bakgrund framstår det som rimligt att nu använda den möjlighet som tillskapats genom 10 kap. 5 § tredje stycket regeringsformen. Det bör därmed föreskrivas att de högre ansvarsgränser som kan komma att bli gällande efter en tillämpning av artikel 24 i Montrealkonventionen skall gälla som svensk lag.

Artiklarna 28, 33 och 50 reglerar förskott vid personskada, passagerarforum respektive försäkringsplikt. Artikel 28 i konventionen införs i svensk rätt genom artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 och genom 9 kap. 12 § luftfartslagen, se avsnitt 7.3.2.2. Artikel 33 i konventionen införs genom 2 och 8 §§, se avsnitt 7.3.2.3. Artikel 50 i konventionen införs genom artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 och

genom 5 och 6 §§, se avsnitt 7.3.2.4. Varken artikel 23 till den del den inte nämnts ovan eller artikel 24 behöver införas i svensk rätt.

Med hänsyn till vad som anförts ovan bör det i 9 kap. luftfartslagen föreskrivas att artiklarna 1–22, artikel 23 första stycket första, andra och tredje meningen, artiklarna 25–27, artiklarna 29–49 samt artiklarna 51–52 i Montrealkonventionen skall gälla som svensk lag.

Montrealkonventionen har upprättats på de sex FN-språken: engelska, franska, spanska, ryska, arabiska och kinesiska. Samtliga dessa språkversioner har lika värde. Om det skulle råda tveksamhet om tolkningen av konventionen, kan därför ingen språkversion ges företräde. Mot denna bakgrund bör alla sex officiella språkversioner gälla sida vid sida som svensk lag.

När internationella överenskommelser inkorporeras i svensk rätt brukar även själva överenskommelsen biläggas den lag varigenom inkorporeringen sker. Detta sker för att den som skall tillämpa överenskommelsen enkelt skall kunna få tillgång till den. Även i detta fall bör konventionstexten biläggas. Det är dock inte motiverat att så sker med samtliga sex språkversioner. Det är enbart i undantagsfall som man kan förutse att en svensk tillämpare kommer att använda sig av annat än de engelska eller franska språkversionerna. Därför saknas anledning att bilägga annat än dessa båda versioner.

Såsom nämnts ovan finns det också en svensk översättning av Montrealkonventionen, vilken antagits av Europeiska gemenskapens råd. Denna språkversion har inte status som officiell version av konventionen utan i de fall den skulle avvika från de sex officiella gäller dessa. Oavsett detta finns det ett starkt intresse av att den görs tillgänglig. Därför bör även den svenska versionen av konventionstexten biläggas den lag varigenom inkorporeringen sker.

4.3.2.2 Införande av regeln om förskott vid personskada

Förslag: Möjligheten enligt artikel 28 i Montrealkonventionen att i nationell rätt ålägga transportörer att betala förskott vid personskador har införts i rådets förordning (EG) nr 2027/97 för gemenskapens lufttrafikföretag. Därmed gäller den för svenska lufttrafikföretag. Denna skyldighet att betala förskott skall även gälla för svenska staten och andra svenska offentliga organ samt för andra som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 28 i Montrealkonventionen skall en transportör i händelse av en flygolycka som medför personskada betala förskott, om detta är föreskrivet i transportörens nationella rätt. Förskottet skall betalas till ersättningsberättigade fysiska personer och syftar till att täcka deras omedelbara ekonomiska behov. En sådan betalning innebär dock inte att transportören medger ersättningsskyldighet och förskottet skall dessutom avräknas mot senare betalningar av ersättning.

En förutsättning för att en transportör skall vara tvungen att betala förskott enligt Montrealkonventionen är alltså att detta är föreskrivet i transportörens nationella rätt. I dag finns ingen skyldighet för lufttransportörer att betala förskott vid flygolyckor i svensk lag. En ratifikation av Montrealkonventionen innebär inte heller att Sverige blir skyldigt att i lag ålägga sådana transportörer att betala förskott. Montrealkonventionens bestämmelse har emellertid införts i gemenskapsrätten genom artikel 5 i förordning (EG) nr 2027/97. Där stadgas att gemenskapens lufttrafikföretag skall betala förskott i händelse av personskada. Då förordningens bestämmelse omfattar alla EG-lufttrafikföretag, gäller den även för svenska lufttrafikföretag. Svenska lufttrafikföretag är alltså skyldiga att betala förskott på ersättningen för personskador vid olyckor.

Det finns anledning att överväga om inte skyldigheten att betala förskott på ersättningen för personskador bör utvidgas till att omfatta även de tre grupper av transportörer som inte

omfattas av förordningen, nämligen lufttrafikföretag från andra stater än medlemsstater, stater och andra offentliga organ, exempelvis kommuner, samt andra personer eller företag som utan att vara lufttrafikföretag säljer transporter i eget namn. Fördelen med en sådan utvidgning skulle vara att man därigenom även i de fall dessa transportörer är skadeståndsansvariga tillförsäkrar skadelidande personer den ersättning som behövs för att tillgodose deras omedelbara ekonomiska behov. Det skulle också innebära en större rättssenlighet och ett enklare system.

I samband med att rådet i juni 2001 antog en gemensam ståndpunkt avseende ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 uppmärksammades förhållandet att Montrealkonventionen är tillämplig på andra transportörer än EG-lufttrafikföretag. Rådet och kommissionen gjorde därvid ett gemensamt uttalande, se bilaga 8. I uttalandet sägs bland annat att det med avseende på de andra transportörerna är "önskvärt att medlemsstaterna vidtar lämpliga åtgärder genom att tillämpa Montrealkonventionen, så att en lika hög nivå av skydd för passagerarna uppnås, i synnerhet när det gäller regler för skadeståndsansvaret."

Montrealkonventionen ger enbart möjlighet att lägga svenska transportörer en skyldighet att betala förskott. Det kan därför inte bli fråga om att införa en skyldighet att betala förskott för andra flygbolag än gemenskapens. Detsamma gäller i fråga om transporter som utförs av främmande stater eller andra främmande offentliga organ.

Frågan blir därefter om transporter som utförs av den svenska staten eller av ett annat svenskt offentligt organ, dvs. främst landsting och kommuner skall omfattas av skyldigheten att utge förskott vid olyckor. Mot en sådan ordning skulle kunna anföras att det i sådana fall oftast är fråga om resor i tjänsten, exempelvis inom försvaret, och att passagerarna då ofta har ett kompletterande skydd i kraft av sin anställning. Å andra sidan är det svårt att motivera att vissa passagerare skall ha ett sämre skydd bara för att det är staten eller en kommun som genomför

transporten. Det bör dessutom vara ganska enkelt att samordna en regel om förskott med redan existerande tilläggsskydd. Mot denna bakgrund får det anses rimligt att införa en skyldighet att utge förskott även vid transporter som genomförs av svenska staten eller av ett annat svenskt offentligt organ. Skyldigheten att utge förskott bör inte vara beroende av om lufttransporten utförs mot ersättning eller inte.

Det återstår att överväga om inte även den tredje gruppen av transportörer, dvs. personer som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn, också bör omfattas av skyldigheten att betala förskott. Denna grupp omfattar huvudsakligen researrangörer och speditörer. Då det är fråga om förskott på ersättningen för personskador torde frågan inte beröra speditörer, som ju normalt bara ombesörjer transport av gods, utan frågan torde främst angå researrangörer.

Mot att även denna grupp av transportörer omfattas av förskottsskyldigheten kan anföras att passagerarna ändå har möjlighet att få ut förskott av det flygbolag som faktiskt utför transporten. Detta gäller dock inte i de fall då den faktiske transportören, som exempelvis en researrangör samarbetar med, är ett flygbolag från en stat utanför gemenskapen, om inte denna stat infört skyddsregler motsvarande gemenskapens. Intresset av att ge alla passagerare ett gott och likvärdigt skydd talar därför för att även de nu aktuella transportörerna bör omfattas av skyldigheten att betala förskott. Den ekonomiska börda detta innebär bör inte bli oskäligt betungande. Det bör finnas goda möjligheter för dem att samordna sig i detta avseende med de lufttrafikföretag som skall utföra transporter. Mot denna bakgrund bör förskottsskyldigheten gälla även för dem som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

Sammantaget bör alltså skyldigheten att utge förskott på ersättningen för personskador gälla inte bara för svenska lufttrafikföretag utan även för svenska staten och andra svenska offentliga organ samt för personer eller företag som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

Den sista frågan i detta sammanhang är hur skyldigheten att betala förskott i dessa fall bör utformas. Det finns ju ingen omedelbar skyldighet att följa förordningens regler. Å andra sidan har dessa varit i kraft i mer än tre år och fyllt sin funktion väl. Med beaktande härav, och med hänsyn till intresset av regellikhet, bör förordningens förskottsbestämmelse gälla även i de nu aktuella fallen.

Lagstiftningstekniskt kan detta ske antingen genom att förordningens bestämmelse inkorporeras genom en hänvisning eller genom att den transformeras till svensk författningstext. Oavsett vilken teknik som väljs bör utgångspunkten vara att bestämmelsen skall tillämpas på samma sätt såväl inom som utom förordningens primära tillämpningsområde.

Vid inkorporering kan man utgå från att EG-domstolen kommer att få tolkningsbehörighet även avseende det som ligger utanför det primära tillämpningsområdet (Jfr C-28/95 A. Leur-Bloem och Inspecteur der Belastingst/onderneming Amsterdam 2, som rörde tillämpning av rådets direktiv 90/434/EEG av den 23 juli 1990 om ett gemensamt beskattningssystem för fusion, fission, överföring av tillgångar och utbyte av aktier eller andelar som berör bolag i olika medlemsstater i en fråga som formellt låg utanför direktivets tillämpningsområde.) Det är mindre troligt att EG-domstolen vid transformering skulle få tolkningsbehörighet utanför det primära tillämpningsområdet även om det inte helt kan uteslutas.

Att föra in förordningens regel i och anpassa den till luftfartslagen innebär en risk för att regeln vid tolkning ges en annan innebörd än den åsyftade. Saknar EG-domstolen tolkningsbehörighet och svenska domstolar följaktligen inte är skyldiga att tolka den svenska författningstexten förordningskonformt, kan detta leda till att tillämpningen varierar beroende på transportör. Ambitionen att åstadkomma en enhetlig tolkning talar därför starkt för att inkorporering väljs.

Eftersom avsikten är att göra rådets förordning tillämplig utanför dess primära tillämpningsområde kan det dessutom

tyckas onödigt komplicerat att föra in förordningens regel i luftfartslagen och anpassa den till svensk författningstext.

Mot bakgrund av det anförda bör artikel 5 i förordningen göras tillämpliga genom inkorporering. Hänvisningen till förordningen bör göras så att endast förordningens lydelse efter den nu aktuella ändringen avses. En ändring av förordningen kommer då inte utan ytterligare lagstiftningsåtgärd att bli gällande för de nu aktuella fallen. Att inkorporering valts som metod får alltså inte till följd att riksdagen avhänder sig lagstiftningsmakt till Europeiska gemenskapens råd.

4.3.2.3 Införande av regeln om passagerarforum

Förslag: Enligt artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen får talan om ersättning för personskada i vissa fall föras i passagerarens hemstat. Konventionen reglerar dock inte vid vilken domstol detta skall ske. När denna bestämmelse är tillämplig skall talan väckas vid domstolen på den ort där passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sitt hemvist.

Skälen för förslaget: Montrealkonventionens regler om jurisdiktion finns i artikel 33. Den motsvarande bestämmelsen i Warszawasystemet innebär att talan får föras på fyra olika platser: där transportören har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller där det kontor varigenom transportavtalet slöts finns eller på destinationsorten. Genom Montrealkonventionen införs en femte jurisdiktion, passagerarforum. Denna regel finns i artikel 33 andra stycket. Det närmare innehållet har beskrivits ovan, se avsnitt 6.1.2.

Regeln om passagerarforum, eller snarare jurisdiktion i passagerarens hemstat, skiljer sig på ett avgörande sätt från de fyra övriga forumbestämmelserna. Dessa pekar nämligen direkt ut vid vilken domstol talan skall väckas. Artikel 33 andra stycket säger däremot enbart att talan, om förutsättningarna i bestämmelsen är uppfyllda, får föras inom den stats territorium där passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad

vid tidpunkten för skadan. Bestämmelsen anger alltså inte vid vilken domstol i denna stat som talan skall väckas. Det förhållandet att frågan om, vid vilken domstol talan skall väckas i de nu aktuella fallen inte reglerats i konventionen innebär inte omedelbart att denna fråga måste regleras i svensk rätt. Om den inte regleras särskilt, får de allmänna forumreglerna tillämpas. Det är dock inte säkert att det finns en behörig domstol enligt dessa regler i samtliga de fall då talan får väckas i Sverige enligt artikel 33 andra stycket i konventionen. Att talan inte kan väckas i Sverige trots att konventionens bestämmelse är tillämplig skulle innebära att konventionens syfte förfelades i detta avseende. Det skulle dessutom innebära att Sverige inte uppfyllt det åtagande som ratifikationen innebär. Med hänsyn härtill bör en särskild forumregel införas.

Två olika forum skulle kunna komma ifråga, dels domstolen på passagerarens hemort, dels domstolen på den skadelidandes hemort. I de fall passageraren överlever olyckan kommer dessa platser att sammanfalla. För de fall passageraren förolyckats kan det dock förekomma att platserna inte är desamma och för dessa tillfällen krävs en regel som pekar ut den ena eller andra platsen. Domstolen på den ort där passageraren bodde vid tidpunkten för olyckan är den lösning som ligger närmast konventionens ordalydelse. Syftet med bestämmelsen är emellertid att förbättra skyddet för de skadelidande. Detta talar för att talan om ersättning bör få föras vid domstolen på den ort där den skadelidande bor. Intresset att skydda efterlevande makar och barn är dock störst i förhållande till dem som var beroende av passageraren för sitt underhåll eller hade ekonomisk gemenskap med denne. Man kan utgå ifrån att de efterlevande i de flesta sådana fall bodde tillsammans med eller åtminstone i närheten av passageraren. Därmed bör skyddet av de efterlevande kunna upprätthållas även om platsen för passagerarens hemvist väljs. Ett ytterligare skäl för denna lösning är att alternativet att välja den skadelidandes hemvist kan ge upphov till situationer där behörig domstol saknas. Detta kan uppkomma i de fall den skadelidande och passageraren inte bodde i samma stat. Mot

denna bakgrund bör talan i de fall då artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen är tillämpligt väckas vid domstolen inom vars domkrets passageraren hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad vid tidpunkten för olyckan.

En fråga som uppkommer i och med detta ställningstagande är hur detta skall uttryckas i den svenska lagtexten. Ett sätt att lösa detta vore att använda samma uttryckssätt som används i Montrealkonventionen, dvs. föreskriva att talan skall väckas där passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sin huvudsakliga och stadigvarande bostad. Detta skulle dock innebära att ett nytt begrepp införs i svensk processrätt. I 10 kap. 1 § rättegångsbalken används uttrycket hemvist som anknytning till svarandens forum. Även om frågan i detta fall avser karendens forum bör samma uttryckssätt användas.

Mot denna bakgrund föreslås att passagerare i de fall som avses i artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen skall väcka talan vid domstolen på den ort där passageraren har sitt hemvist.

4.3.2.4 Införande av regeln om försäkringsplikt

Förslag: Montrealkonventionens bestämmelse om försäkringsplikt (artikel 50) har delvis införts i svensk rätt genom rådets förordningar (EEG) nr 2407/92 och (EG) nr 2027/97. Reglerna i dessa båda förordningar gäller för gemenskapens lufttrafikföretag. Försäkringsskyldigheten skall införas även för lufttrafikföretag från andra stater än medlemsstater. Dessutom skall den införas för andra stater än den svenska staten och för andra offentliga organ i såväl Sverige som andra stater samt för andra som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

Skälen för förslaget: Försäkringsbestämmelsen i artikel 50 i Montrealkonventionen innehåller två meningar, vilka beskriver två sidor av försäkringsskyldigheten. För det första skall varje fördragsslutande part se till att dess egna transportörer har

tillräcklig försäkring för att täcka deras ansvar enligt konventionen. För det andra har varje stat rätt att begära av en utländsk transportör som vill flyga till, från eller inom denna stat, att transportören visar att den har en tillräcklig försäkring. I det sistnämnda fallet får den stat som transportören vill trafikera göra sin egen bedömning av vad som är en tillräcklig försäkring i förhållande till Montrealkonventionens ansvarsbestämmelser. Denna stat får alltså kräva en högre försäkringsnivå än vad som begärs av transportörens hemstat.

För gemenskapens lufttrafikföretag gäller redan nu enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 att de måste ha en ansvarsförsäkring för att få en operativ licens utfärdad i en medlemsstat. I förordningens artikel 7 sägs att lufttrafikföretag skall vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man. Denna bestämmelse kompletteras av artikel 3 andra stycket i förordning (EG) nr 2027/97, där det sägs att ett EG-lufttrafikföretag, när det gäller skadeståndsansvar för passagerare, skall vara försäkrat upp till en nivå som är tillräcklig för att säkerställa att alla personer som är berättigade till ersättning erhåller hela det belopp de har rätt till enligt förordningen. Förordningarna är direkt tillämpliga för svenska lufttrafikföretag.

Det bör observeras för det första att förordningarnas regler endast omfattar EG-lufttrafikföretag, för det andra att den regel i förordning (EG) nr 2027/97 som knyter an till skadeståndansvaret enligt Montrealkonventionen enbart omfattar ansvaret för passagerarskador. Den föreslagna bestämmelsen om ansvarsförsäkring för svenska transportörer (§ 4 i lagförslaget) har oavsett detta gjorts generell. Mot bakgrund av undantaget i 1 § tredje stycket för de båda förordningarna blir denna försäkringsbestämmelse enbart kompletterande till förordningarna. Bestämmelsen blir således tillämplig även för svenska lufttrafikföretag i den mån ovan angivna förordningar inte är tillämpliga.

Det har tidigare konstaterats att Montrealkonventionen i dess helhet måste införas för tre andra grupper av transportörer än gemenskapens lufttrafikföretag. De grupper som åsyftas är lufttrafikföretag från icke-medlemsstater, stater och andra offentliga organ samt andra personer eller företag, som utan att vara lufttrafikföretag, säljer lufttransporter i eget namn. Den sistnämnda gruppen inrymmer främst researrangörer och speditörer. Av dessa tre grupper av transportörer är det enbart de två senare som kan vara svenska. I och med att Sverige ratificerar Montrealkonventionen blir Sverige i princip skyldigt att införa ett krav på ansvarsförsäkring även för dessa transportörer.

Det finns emellertid anledning att överväga om det är nödvändigt att införa kravet på ansvarsförsäkring för den svenska staten. Frågan är om svenska staten eller svensk myndighet skall teckna försäkring för transporter som omfattas av Montrealkonventionen. Statens skadeståndsansvar brukar som regel inte täckas av försäkring. Det saknas anledning att frångå denna regel i detta fall. Även om detta synes strida mot Montrealkonventionens ordalydelse får det anses vara möjligt att göra ett sådant undantag. Om en främmande stat, i enlighet med artikel 50, andra meningen, avkräver staten bevis om hur försäkringsskyldigheten enligt Montrealkonventionen täcks, bör staten kunna använda sig av en deklaration om egenförsäkring. Detta innebär att staten förklarar sig täcka ansvaret under konventionen och är ett förfarande som är allmänt vedertaget under internationell rätt.

Samma bedömning kan dock inte göras i förhållande till andra svenska offentliga organ, exempelvis kommuner. Detta gäller åtminstone de som är fristående från staten. Kommuner och landsting har inte samma ekonomiska styrka som staten och brukar därför försäkra sin egendom, åtminstone när det gäller större risker. Den totala ersättningen vid en flygolycka kan komma att uppgå till många hundratals miljoner kr. En sådan risk kan rimligtvis inte en kommun eller ett landsting bära på sin budget. Därför bör försäkringsskyldigheten gälla för andra offentliga organ än staten. Det förtjänar emellertid att påpekas

att den praktiska betydelsen av detta krav är begränsad, eftersom svenska kommuner och landsting med flera normalt inte ägnar sig åt lufttransporter i egen regi av passagerare, bagage och gods mot ersättning.

Det finns inte heller någon möjlighet att från kravet på ansvarsförsäkring undanta den tredje gruppen av transportörer, dvs. främst researrangörer och speditörer. Mot att även denna grupp bör omfattas skulle visserligen kunna anföras att passagerare eller avsändare av gods har möjlighet att få ut ersättning av den försäkring som det flygbolag som faktiskt utför transporten har tecknat. Detta gäller dock inte med säkerhet i de fall då den faktiske transportör som exempelvis en researrangör samarbetar med är ett flygbolag från en stat utanför gemenskapen, om inte denna stat infört försäkringskrav motsvarande gemenskapens. Att ställa upp ett krav på ansvarsförsäkring för dessa transportörer kan inte heller sägas innebära en oskäligt betungande ekonomisk börda för dem. Det bör finnas goda möjligheter för dem att samordna sig med det lufttrafikföretag som skall utföra transporten och på så sätt minska sina kostnader.

Därefter följer frågan hur bestämmelsen i andra meningen i artikel 50 i konventionen skall införas. Denna fråga gäller de krav Sverige kan ställa i försäkringshänseende på de utländska transportörer som vill flyga till, från eller inom Sverige. Bestämmelsen ger Sverige rätt men innebär inte något tvång att genomföra kontroller av försäkringsskyddet för dessa transportörer. Den första frågan är därför om Sverige bör utnyttja denna möjlighet.

Ovan har på flera ställen hänvisats till att det finns ett starkt intresse av att alla flygpassagerare ges ett modernt och fullgott skydd i ersättningshänseende. En av hörnstenarna i konventionen och en förutsättning för detta är att transportörernas ansvar är täckt av försäkring. För att detta skall kunna uppnås bör möjligheten att kontrollera försäkrings-skyldigheten för utländska transportörer som flyger till, från eller inom Sverige utnyttjas.

Rätten för Sverige att ställa krav på det försäkringsskydd som en transportör har gäller alla transportörer, dvs. även sådana som hör hemma i andra medlemsstater. Den omfattar dessutom andra stater och andra offentliga organ i andra stater, såväl som utländska rättssubjekt som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn. Frågan är om rätten bör utnyttjas i förhållande till samtliga dessa grupper av transportörer.

Det finns anledning att här påminna om rådets och kommissionens uttalande om att passagerarskyddet bör ligga på en lika hög nivå i förhållande till samtliga transportörer som är ansvariga enligt Montrealkonventionen, se bilaga 8.

Den största gruppen av utländska transportörer som utför eller säljer lufttransporter till, från eller inom Sverige är utländska lufttrafikföretag. Med hänsyn till vad som anförts ovan bör krav ställas på hur samtliga sådana lufttrafikföretag uppfyllt sin försäkringsskyldighet.

Nästa fråga är om möjligheten att pröva utländska transportörers försäkring bör gälla även utländska stater och andra offentliga organ. När det gäller utländska stater kan en prövning av deras försäkringsskydd i förstone te sig främmande. Det skulle ju innebära att Sverige överprövade det skydd en stat givit till dem som färdas i ett statsägt flygplan. Det förekommer dock fortfarande i vissa stater att det nationella lufttrafikföretaget är en del av staten, inte på så sätt att det är helt statsägt, utan att en viss del av statens luftfartsmyndighet bedriver passagerartrafik. I förhållande till sådana flygningar bör vi ha möjlighet att kontrollera försäkringsskyddet. Därmed bör bestämmelsen i artikel 50, andra meningen, i Montrealkonventionen införas även för transporter som utförs av andra stater. Detsamma bör gälla för transporter som utförs av kommuner och andra offentliga organ i främmande stater.

Ovan har konstaterats att svenska subjekt som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i ett eget namn omfattas av försäkringsskyldigheten. Det torde inte finnas något skäl som talar mot att Sverige utför en kontroll av hur utländska transportörer som ingår i denna grupp uppfyllt sina skyldigheter

att ha ansvarsförsäkring. Mot denna bakgrund skall kontrollen även omfatta hur sådana utländska subjekt uppfyllt sina åligganden i detta avseende.

Försäkringens omfattning och tillsyn av försäkringsskyldigheten

Förslag: Försäkringens storlek bör i fråga om utländska transportörer bestämmas med utgångspunkt från ECAC:s rekommendation om försäkring för passagerarskador. För svenska transportörer skall försäkringen ligga minst på denna nivå. Den försäkring en svensk transportör har skall dessutom täcka skyldigheten att betala förskott.

Tillsynen över att transportörerna fullgör sin skyldighet att ha försäkring skall utövas av Luftfartsverket.

Skälen för förslaget: Såsom redovisats ovan innebär Montrealkonventionens regler om försäkringsskyldighet att lufttrafikföretagen skall ha försäkringar som täcker deras skadeståndsansvar enligt konventionen. I fråga om personskador är detta ansvar obegränsat. Det brukar dock inte vara möjligt att teckna försäkring med obegränsat ansvarsbelopp för den typ av risk som nu är för handen. Detta innebär att försäkringsskyldigheten på det nationella planet måste bestämmas till en viss nivå.

En utgångspunkt för en bestämning av försäkringsskyldighets omfattning är den tänkbara ersättning som kan utgå vid en olycka i Sverige. De fall där högst ersättning utgår enligt svensk rätt är då någon drabbas av full invaliditet, särskilt då detta drabbar en ung person. Vid dödsfall utgår oftast inte lika höga belopp. Enligt uppgift var det högsta belopp som utbetalades vid den senaste stora flygolyckan i Sverige, Gottröraolyckan, ca 5 miljoner kr till en 25-årig person som blev helt invalidiserad.

Försäkringsnivåerna har varit föremål för europeiskt samarbete. Inom ramen för det europeiska samarbetsorganet för luftfartsfrågor, ECAC (European Civil Aviation Conference), har en rekommendation om försäkringsnivåer tagits fram, se bilaga 9. Denna rekommendation gäller både försäkring för

passagerarskador och för skador som orsakas någon på marken. Rekommendationen antogs den 13 december 2000.

Rekommendationen är föremål för revision. Skälet för denna revision är dock främst händelserna den 11 september 2001. Det är därför främst de delar av rekommendationen som behandlar försäkring för skador på marken som kommer att ses över.

I rekommendationen behandlas vilken försäkring som bör finnas såväl för skador på passagerare som för skador på marken vid en olycka. Vid bestämmandet av försäkringsnivåerna har luftfartygen delats in i fem olika kategorier, från de allra minsta till de största flygplanen för interkontinentala flygningar. För passageraransvaret innebär rekommendationen att försäkringsbeloppet bör vara minst 250 000 SDR (ca 3,6 miljoner kr) per passagerare som luftfartyget är typgodkänt för. Det saknar alltså betydelse hur många passagerare som faktiskt finns med i luftfartyget vid en enskild flygning. Försäkringsbeloppet skall ändå vara lika högt. Till detta belopp skall dessutom belopp för skador på marken läggas, vilket beräknats mot bakgrund av en olycka med rimlig omfattning. Detta belopp är inte tänkt att täcka de värsta tänkbara olyckorna. I rekommendationen har även vissa minimibelopp angivits där de båda typerna av försäkring räknats ihop. För de minsta luftfartygen är minimibeloppet 1,5 miljoner SDR (ca 22 miljoner kr) och för de största 90 miljoner SDR (ca 1,35 miljarder kr).

I detta sammanhang saknas anledning att bedöma annat än om försäkringsnivåerna för passagerarskador kan anses tillräckliga. Mot bakgrund av vad som redovisats ovan om ersättningsnivåerna vid Gottröraolyckan, kan nivåerna i rekommendationen sägas vara något låga. Å andra sidan är det inte sannolikt att samtliga passagerare skadas lika illa. Så skedde inte i Gottröra. För att rekommendationen bör kunna ge ett tillräckligt skydd talar också att den innebär att försäkringsbeloppet skall bestämmas i förhållande till det maximala antalet passagerare, vilket i de fall inte alla säten är upptagna innebär att skyddet för varje passagerare blir bättre. Dessutom kan följden av rekommendationen, om den vinner

allmän anslutning, bli att försäkringsskyddet höjs väsentligt i stora delar av Europa. Idag tillämpas väsentligt lägre försäkringsnivåer i många europeiska stater. Både för att förbättra skyddet för svenskar som reser i dessa stater och för att allmänt förbättra passagerarskyddet i dem, finns det därför anledning för Sverige att stödja rekommendationen. Mot denna bakgrund bör de nivåer som anges i ECAC:s rekommendation i huvudsak användas som en utgångspunkt vid bestämmande av försäkringsskyldigheten. Om denna rekommendation inte vinner allmän uppslutning bland ECAC:s medlemsstater, bör dock de högre nivåer som får anses rimliga med hänsyn till rättsutvecklingen i Sverige tillämpas.

ECAC:s rekommendation behandlar emellertid enbart ersättning för personskada. Det finns inga inskränkningar i artikel 50 i Montrealkonventionen utan allt ansvar enligt konventionen skall täckas av försäkring. Vad gäller bagage transporteras det ju samman med passagerarna. Begränsningsnivån för bagage är dessutom ganska låg, 1 000 SDR (ca 14 500 kr). Normalt bör dessa skador kunna rymmas inom den nivå för försäkringsskyddet som bestäms per passagerare. I fråga om gods bör försäkringsnivån sättas i förhållande till den totala fraktvikt luftfartyget kan ta, och nivån bör därvid vara densamma som begränsningsnivån enligt artikel 22 tredje stycket i Montrealkonventionen, dvs. 17 SDR per kg total fraktvikt.

En särskild fråga som uppkommer i förhållande till svenska transportörer är om försäkringen även skall täcka skyldigheten att betala förskott. Montrealkonventionen innehåller regler om ersättning för passagerarskada, bagageskada och godsskada. Av artikel 28 följer dock att en stat får föreskriva att dess transportörer skall betala förskott vid olyckor som innebär personskada. Detta är alltså inte ett ersättningsansvar som framgår direkt av konventionen, men det får ändå anses grundat på konventionen på ett sådant sätt att det är möjligt att föreskriva att den försäkring en transportör har även skall omfatta förskottsskyldigheten. För att detta bör föreskrivas talar

att alla frågor som berör skadeersättningen då kan hanteras av samma uppsättning parter: transportören, försäkringsgivaren och den skadelidande. En sådan ordning skulle sannolikt främja en snabb och effektiv skadereglering. Mot denna bakgrund bör det föreskrivas att den försäkring en svensk transportör skall ha även skall täcka skyldigheten att betala förskott vid olyckor.

En sista fråga är vem som skall utöva tillsynen över att transportörerna fullgör sina skyldigheter att ha försäkring. Hittills har tillsynen över hur lufttransportörerna uppfyller sin försäkringsskyldighet utförts av Luftfartsverket. Det saknas anledning att ändra denna ordning. Mot denna bakgrund bör Luftfartsverket utöva tillsyn över att de försäkringsskyldigheter som införs med anledning av Montrealkonventionen efterlevs.

4.4 Ändringar i paketreselagen

Förslag: I vissa fall kan en transportör eller en researrangör vara ansvarig både enligt paketreselagen och enligt Montrealkonventionen. I sådana fall, skall Montrealkonventionens regler tillämpas. Detta tillförsäkras genom en ändring av 18 § paketreselagen.

Skälen för förslaget: Genom lagen (1992:1672) om paketresor har rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang införts i svensk rätt. Paketreselagen reglerar så kallade paketresor, dvs. resor vari såväl transport som inkvartering ingår. Lagen innehåller bland annat bestämmelser om paketresearrangörernas skadeståndsansvar för personskador. Lagen kan bli tillämplig i två situationer då även Montrealkonventionen är tillämplig. Den ena situationen är den då ett lufttrafikföretag säljer både transporten och inkvarteringen. Den andra är den då en paketresearrangör i eget namn säljer lufttransporter på sådant sätt att arrangören betraktas som avtalsslutande transportör i Montrealkonventionens mening. I båda dessa situationer kan en

konflikt uppkomma mellan konventionens regler och paketreselagens.

Att en normkonflikt kan uppkomma mellan de regler som baserar sig på paketresedirektivet och de regler som baserar sig på Montrealkonventionen uppmärksammades i samband med att rådet i juni 2001 antog en gemensam ståndpunkt i fråga om ändring av förordning (EG) nr 2027/97, se bilaga 8. Rådet och kommissionen gjorde därvid ett gemensamt uttalande. I uttalandet påpekas särskilt behovet av att skapa "enhetliga bestämmelser om skadeståndsansvar" i de nu aktuella fallen.

Artikel 5 andra stycket i paketresedirektivet innehåller en bestämmelse som i svensk rätt har utnyttjats för att undanröja denna konflikt. Enligt denna bestämmelse gäller att "i fråga om skador som uppkommer till följd av att de tjänster som ingår i resepaketet inte utförs eller utförs felaktigt, får medlemsstaterna tillåta att ersättningen begränsas i enlighet med internationella överenskommelser på detta område".

Vid införandet av paketresedirektivet i svensk rätt gjordes ett undantag med stöd av denna bestämmelse. Undantaget, som finns i 18 § paketreselagen, har givits en relativt vid utformning och det innebär att skador som omfattas av bestämmelserna i vissa transporträttsliga lagar, bland annat luftfartslagen, skall ersättas enligt de lagarna i stället för enligt paketreselagen. I förarbetena (prop. 1992/93:95 s. 28) anfördes som skäl för undantaget: "Det ansvar som transportören har enligt dessa lagar gentemot resenärerna är utformat med särskilt hänsynstagande till de speciella förhållanden som präglar transportmedlet och avtalssituationen. Ansvarsförhållandena enligt dessa lagar är väletablerade sedan länge. Av dessa skäl är det olämpligt att för paketresorna göra ingrepp i dessa ansvarsförhållanden."

Dessa skäl har fortfarande bäring. Därmed bör undantaget fortsätta att gälla, nu med den skillnaden att det kommer att avse Montrealkonventionen. Eftersom konventionen införs i svensk rätt genom ändringar i luftfartslagen behövs ingen ändring i paketreselagen i det avseendet. Till skillnad mot vad som gällde för Warszawasystemet kommer Montrealkonventionen dock

inte att införas i svensk rätt enbart genom luftfartslagen utan även genom rådets förordning (EG) nr 2027/97. Därmed bör paketreselagen ändras så att personskador kommer att ersättas enligt Montrealkonventionens regler såsom den införts genom dels gemenskapsrätt, dels svensk rätt. Detta bör ske genom att en hänvisning till förordningen tas in i 18 § paketreselagen.

4.5 Transporter som inte omfattas av Montrealkonventionen

Förslag: Montrealkonventionens regler gäller vid internationella kommersiella transporter.

Genom 9 kap. 3 § luftfartslagen görs den tillämplig på alla andra kommersiella transporter. Detta innebär att konventionens regler skall tillämpas även vid inrikes transporter och vid transporter som varken omfattas av Montrealkonventionen eller Warszawasystemet.

Vissa justeringar görs dock i konventionens tillämpning. Vid jämkning av ersättning för personskada skall 6 kap. 1 § skadeståndslagen tillämpas. Dessutom skall ingen beloppsgräns gälla för skada på handbagage och inte heller någon absolut beloppsgräns för transportörens ansvar vid godstransport, om denne orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skälen för förslaget: När den senaste versionen av Warszawasystemet, Montrealprotokollen nr 3 och 4, infördes i svensk rätt gjordes den tillämplig även vid inrikes transporter och vid sådana transporter som inte omfattas av Warszawasystemet. Skälen för detta var att man ville ge de nya, bättre reglerna en så tidig och så vid tillämpning som möjligt.

När Montrealkonventionens regler nu skall införas i svensk rätt uppkommer samma fråga, dvs. om konventionens regler också bör göras tillämpliga i fråga om inrikes transporter och andra transporter som inte omfattas av internationella regler. Alternativet till detta är att antingen låta dagens regler fortsätta att gälla eller att skapa ett helt självständigt regelsystem.

Den nu aktuella frågan gäller dock enbart vilka regler som skall gälla i sådana fall som inte omfattas av rådets förordning (EG) nr 2027/97. Förordningen inför ju konventionens regler om ansvar för passagerare och deras bagage och är tillämplig på alla transporter som utförs av EG-lufttrafikföretag.

I rådsslutsatser avseende ratifikation av Montrealkonventionen, vilka antogs i april 2001, uppmärksammade rådet frågan om vilka regler som skall gälla vid transporter som varken omfattas av rådets förordning (EG) nr 2027/97 eller av Montrealkonventionen och inte heller av Warszawasystemet, se bilaga 7. Rådet uppmanade medlemsstaterna att i dessa fall tillämpa minst ett lika gott passagerarskydd som det som följer av Montrealkonventionen.

Såsom redovisats ovan när frågan om Sverige skall tillträda Montrealkonvention behandlades (avsnitt 7.1.1) innebär konventionen en väsentlig modernisering av de tidigare reglerna på området. Ovan har också bedömningen gjorts att det ersättningsrättsliga skyddet för dem som färdas med luftfartyg bör förstärkas. Mot denna bakgrund är det inte rimligt att behålla de tidigare gällande reglerna i andra fall än de där Sverige är tvingat att göra det på grund av internationella åtaganden. Inte heller kan det anses motiverat att skapa ett självständigt system för dessa situationer. Mot detta talar intresset av regellikhet. Det föreslås därför att Montrealkonventionens regler också skall införas för inrikes transporter och för transporter som varken omfattas av Montrealkonventionen eller av Warszawasystemet.

Det kan finnas anledning att påpeka att de regler som behandlats ovan om förskottsbetalning och försäkringskyldighet, m.m. kommer att gälla även i de nu aktuella fallen (avsnitt 7.3.2.2 och 7.3.2.4). Ovan har föreslagits att dessa reglers tillämpning skall utvidgas till att gälla även vissa andra transportörer än gemenskapens. Därmed kommer de att bli tillämpliga även vid inrikes transporter och transporter som varken omfattas av Montrealkonventionen eller av Warszawasystemet.

I vissa avseenden kan det dock finnas anledning att avvika från Montrealkonventionens regler. Den innehåller, som konstaterats i avsnitt 7.1.1, ett antal regler vilka är mindre enkla att förena med svensk rättstradition. Även om bedömningen ovan är att detta inte hindrar en svensk ratifikation av konventionen, kan det hävdas att sådana regler inte bör införas i svensk rätt, om det inte är nödvändigt på grund av Sveriges tillträde till konventionen. Denna problemställning behandlades när de nuvarande jämkningsreglerna i skadeståndslagen infördes. I prop. 1975:12 anfördes att avsteg från principen att jämkning av ersättning för personskada vid medvällande bara skall ske vid uppsåt eller grov vårdslöshet, enbart bör göras om detta är nödvändigt med hänsyn till Sveriges internationella åtaganden. Om ett motsvarande perspektiv anläggs i detta fall innebär det att avsteg från grundläggande principer i svensk rätt inte skall göras då Sveriges internationella åtaganden inte kräver det. Mot denna bakgrund bör den allmänna regeln om jämkning av ersättning vid personskada i 6 kap. 1 § skadeståndslagen tillämpas. På samma grunder bör beloppsgränsen för skada på bagage inte omfatta handbagage, utan ansvaret bör vara obegränsat för sådant bagage. Dessutom bör det inte finnas någon absolut ansvarsgräns vid transport av gods, utan transportören skall vara ansvarig om transportören orsakat skadan med uppsåt eller genom grov vårdslöshet.

4.6 Sanktioner till rådets förordning (EG) nr 2027/97, m.m.

4.6.1 Inledning

I detta avsnitt behandlas två frågor med anledning av rådets förordning (EG) nr 2027/97. Den första frågan är om förordningen motiverar några ändringar i de äldre lydelse av 9 kap. luftfartslagen som i vissa fall skall tillämpas enligt övergångsbestämmelserna. Den andra frågan är om det bör införas några särskilda sanktioner till vissa av förordningens bestämmelser.

I Ds 2000:55 behandlades frågan om vilka lagändringar som ursprungsförordningen föranledde. Vissa av förslagen i promemorian tas upp här.

4.6.2 Bestämmelser i svensk rätt med samma innehåll som förordning (EG) nr 2027/97

Bedömning: När rådets förordning (EG) nr 2027/97 i dess ursprungliga lydelse antogs reglerade den frågor vilka redan var reglerade i 9 kap. luftfartslagen. Nationell rätt bör dock inte innehålla bestämmelser som reglerar detsamma som gemenskapsrätten. Därför föreslogs i Ds 2000:55 vissa ändringar i 9 kap.

I och med att Montrealkonventionen inkorporerats i svensk rätt uppkommer inte dessa problem. Därför behöver inga särskilda anpassningar av regleringen göras av detta skäl.

Skälen för bedömningen: Ett av de viktigaste problemen som behandlades i Ds 2000:55 var frågan om svensk rätt behövde ändras med hänsyn till rådets förordning (EG) nr 2027/97. Det ansågs olämpligt att svensk rätt innehåller bestämmelser som till synes har samma tillämpningsområde som bestämmelser i gemenskapsrätten. Detta gäller både i de fall den nationella bestämmelsen avviker från gemenskapsrätten och när den har samma innehåll. Skälen för detta är att den nationella bestämmelsen, även om den saknar tillämplighet, kan vilseleda tillämpare om existensen av en bestämmelse i gemenskapsrätten.

Montrealkonventionens regler införs i svensk rätt såväl genom ändringarna i rådets förordning (EG) nr 2027/97 som genom de författningsändringar som föreslås i denna promemoria. I och med att Montrealkonventionens regler kommer att inkorporeras i svensk rätt kommer dock förordningens regler inte att upprepas i svensk rätt.

Vad som nu sagts gäller de bestämmelser i konventionen, vilka har direkt tillämplighet. Ovan har redovisats att vissa av konventionens bestämmelser har införts särskilt, nämligen

artiklarna 28, 33 och 50. Av dessa faller artiklarna 28 och 50, vilka behandlar förskott vid olyckor och försäkringsplikt, inom ramen för gemenskapens kompetens i och med att de till viss del införts i gemensapsrätten. Gemenskapsreglerna gäller enbart för EG-lufttrafikföretag. Ovan har föreslagits att såväl artikel 28 som 50 skall införas i svensk rätt med avseende på andra transportörer än EG-lufttrafikföretag.

Skyldigheten att betala förskott vid olycka enligt artikel 28 i konventionen har införts för andra än EG-lufttrafikföretag genom 12 §. I denna paragraf görs genom en direkt hänvisning bestämmelsen i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 tillämplig i vissa ytterligare fall. I och med att denna lagstiftningstekniska lösning valts uppkommer inte några problem i förhållande till gemensapsrätten.

Försäkringsplikten enligt artikel 50 i konventionen har däremot införts på ett mer generellt sätt i 5 och 6 §§. Dessa paragrafer kommer därmed att ha ett tillämpningsområde vilket sammanfaller med tillämpningsområdet för bestämmelserna om försäkringsplikt i gemensapsrätten, nämligen artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 och artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 2027/97. Den situation vilken enligt vad som sagts ovan bör undvikas, dvs. att svensk rätt innehåller bestämmelser vilka till synes reglerar detsamma som bestämmelser i gemensapsrätten, uppkommer därmed. Alternativet till att använda den författningstekniska lösning som nu valts hade varit att mer direkt enbart reglera det område som faller utanför gemensapsrätten. (Genom undantaget för rådets förordningar i 1 § tredje stycket är ju detta ändå vad som sker). Problemet är emellertid att det är tveksamt vilken omfattning gemensapsrättens försäkringsbestämmelser har. Detta gäller särskilt bestämmelsen i förordningen (EEG) nr 2407/92. Mot denna bakgrund hade en skrivning av lagförslaget vilken till sin direkta ordalydelse bara var tillämplig på det som faller utanför gemensapsrättens tillämpningsområde inneburit en tolkning av gemensapsrätten. En sådan tolkning får anses minst lika olämplig som den författningstekniska lösning som nu valts.

Mot denna bakgrund har hänsyn inte tagits till den nu aktuella problemställningen då 5 och 6 §§ avfattats.

Att svensk rätt inte i vidare mån än vad som just redovisats kommer att innehålla bestämmelser vilka avviker eller har samma innehåll som bestämmelser i gemenskapsrätt gäller dock enbart i förhållande till det föreliggande förslaget varigenom Montrealkonventionen införs. När det gäller äldre lydelse av luftfartslagstiftningen kan detta problem däremot uppkomma. De lagar varigenom olika lydelse av Warszawakonventionen har införts i svensk rätt kommer att fortsätta att vara tillämpliga så länge Sverige är part till respektive instrument och det dessutom finns någon ytterligare part. Detta gäller i fråga om ursprungskonventionen lagen om befordran med luftfartyg och i fråga om Haagprotokollet luftfartslagen i sin lydelse före de ändringar som följer av lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297). Dessa lagar gäller emellertid bara genom den hänvisning som görs i övergångsbestämmelsen till de nu föreslagna ändringarna i luftfartslagen. Mot denna bakgrund torde risken för missförstånd om innehållet i gällande rätt vara litet och det saknas anledning att av denna anledning göra ändringar i lagen om befordran med luftfartyg eller i luftfartslagen i dess lydelse före lagen (1986:619).

4.6.3 Särskilt om sanktioner till rådets förordning (EG) nr 2027/97

Bedömningen: Tillräckliga möjligheter att tillse att bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97 följs finns i svensk rätt genom bland annat marknadsföringslagens bestämmelser. Därmed behöver inga särskilda sanktioner införas till förordningens bestämmelser.

Skälen för bedömningen: I förhållande till gemenskapsrätten är medlemsstaterna bundna av den så kallade lojalitetsprincipen. Denna kommer till uttryck i artikel 10 i Romfördraget (f.d. artikel 5). Där stadgas bland annat att medlemsstaterna skall

vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter fullgörs som följer av fördraget eller av åtgärder som vidtagits av gemenskapens institutioner. Detta innebär att det åligger medlemsstaterna att knyta sanktioner till olika rättsakter i den mån det behövs.

I Ds 2000:55 föreslogs att sanktioner skulle knytas till vissa av bestämmelserna i förordning (EG) nr 2027/97. De föreslagna sanktionerna avsåg artikel 6 i ursprungsförordningen. Denna artikel innehåller dels en bestämmelse om att förordningens regler om ansvar för passagerarskada skall införas i lufttrafikföretagens allmänna transportvillkor, dels vissa bestämmelser om information till passagerare. Reglerna i denna artikel ansågs i huvudsak redan täckta av marknadsföringslagen (1995:450). I några avseenden ansågs det dock att sanktioner borde införas. Därför föreslogs att vitesföreläggande skulle kunna utfärdas i vissa fall. Frågan är om en motsvarande sanktionsmöjlighet bör gälla även för den ändrade förordningen.

Huvuddelen av förordningens bestämmelser är direkt tillämpliga civilrättsliga regler. Efterlevnaden av dem blir därmed en fråga för allmän domstol. Detta gäller både den allmänna bestämmelsen om ersättningskyldighet och bestämmelsen om förskottsbetalning.

När det gäller förordningens övriga bestämmelser har frågan om tillsyn över försäkringsskyldigheten behandlats ovan, se avsnitt 7.2.3.4. De andra bestämmelser över vilkas efterlevnad tillsyn eventuellt bör ske är artikel 3 a och 6.

Artikel 3 a innebär att lufttrafikföretagen skall tillhandahålla en tariff för tilläggsavgift och tillämpa denna när en passagerare gör en deklARATION avseende bagagets värde. Den extraavgift som passageraren får betala för att få ett bättre ersättningskydd för sitt bagage skall bestämmas med ledning av tariffen.

Artikel 6 innehåller bestämmelser om vilken information som skall ges till passagerarna, se ovan avsnitt 6.1.4.

Frågor om vilken information som skall ges till passagerare eller konsument i allmänhet regleras i marknadsföringslagen. Enligt 4 § marknadsföringslagen skall marknadsföring stämma

överens med god marknadsföringssed och även i övrigt vara tillbörlig mot konsumenter och näringsidkare. Vid marknadsföring skall näringsidkaren dessutom lämna den information som är av särskild betydelse från konsumentens synpunkt. Det är Konsumentombudsmannen (KO) som utövar tillsynen över att marknadsföringslagens bestämmelser följs. Om en näringsidkare inte följer dem, kan KO meddela ett föreläggande förenat med vite.

Av praxis enligt marknadsföringslagen följer att det strider mot denna lag att vid marknadsföring inte lämna sådan information som skall lämnas enligt en författningsbestämmelse. Detta gäller all informationskyldighet oavsett om det rör sig om direkt svensk lagstiftning eller gemenskapslagstiftning. I den utsträckning informationsbestämmelsen i förordning (EG) nr 2027/97 reglerar information som skall ges i samband med marknadsföring skall därmed tillsynen skötas av KO och KO kan i de fall en transportör inte följer bestämmelsen vidta de åtgärder som följer av marknadsföringslagen.

Enligt artikel 6 i förordningen skall alla lufttrafikföretag hålla viss generell information tillgänglig för presumtiva passagerare på alla försäljningsställen, inbegripet telefonförsäljning och försäljning via Internet. Dessutom skall lufttrafikföretagen lämna viss specifik information till passagerarna när lufttransporten köps eller tillhandahålls inom gemenskapen. Båda dessa situationer är sådana som faller under marknadsföringslagen. Detta innebär att de också faller under KO:s tillsynsansvar och det finns därför inget behov av att införa särskilda sanktioner knutna till förordningens informationsbestämmelser.

Skyldigheten enligt artikel 3 a att tillhandahålla en tariff för tilläggsavgift och tillämpa denna vid deklARATIONER om bagages värde kan dock inte sägas falla direkt under marknadsföringslagen. Av artikel 6 i förordningen följer emellertid att lufttrafikföretagen skall informera passagerarna om möjligheten att göra en särskild deklARATION. Denna fråga får därmed anses ha ett sådant samband med informationsbestämmelsen att KO kan

utöva tillsyn även över att en tariff upprättats i samband med att tillsyn över informationsverksamheten sker. Det är mot denna bakgrund inte motiverat att införa en sanktionsregel enbart med avseende på artikel 3 a i förordningen.

Mot denna bakgrund får de sanktionsmöjligheter som svensk rätt redan erbjuder anses tillräckliga och någon särskild lagstiftning är inte motiverad i detta avseende.

4.7 Utvidgning av de kompletterande bestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 2027/97

Förslag: I rådets förordning (EG) nr 2027/97 finns vissa regler som kompletterar Montrealkonventionen och som förbättrar passagerarskyddet. Bland annat förenklas möjligheterna att få ett bättre ersättningsrättsligt skydd vid bagageskada (artikel 3 a) och införs en utvidgad informationsplikt (artikel 6). Artikel 3 a gäller bara för gemenskapens lufttrafikföretag medan artikel 6 gäller för såväl gemenskapens som andra lufttrafikföretag.

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

Artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för den som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter av passagerare i eget namn.

Skälen för förslaget: I rådets förordning (EG) nr 2027/97 har passagerarskyddet förstärkts genom att Montrealkonventionens regler kompletterats i vissa avseenden. Detta gäller reglerna om bagageansvar och information. Frågan är om dessa kompletterande regler i förordningen också skall gälla för de tre grupper av transportörer som den inte omfattar, dvs. för lufttrafikföretag från icke-medlemsstater, stater och andra offentliga organ samt andra som utan att vara lufttrafikföretag i eget namn säljer lufttransporter.

Det finns till en början anledning att påminna om rådets och kommissionens uttalande om att passagerarskyddet bör ligga på

en lika hög nivå i förhållande till samtliga transportörer som är ansvariga enligt Montrealkonventionen, se bilaga 8.

I artikel 3 a i rådets förordning (EG) nr 2027/97 kompletteras, såsom redovisats ovan, Montrealkonventionens regler om beloppsbegränsning vid skada på eller försening av bagage. Syftet med dessa regler är att förenkla för passagerare att ordna så att en högre beloppsgräns gäller för deras bagage. Detta intresse gör sig gällande även i förhållande till andra transportörer än gemenskapens lufttrafikföretag. Det kan i och för sig anföras att det finns skäl att stärka passagerarnas skydd i detta avseende i förhållande till samtliga transportörer, dvs. även i förhållande till sådana som inte är lufttrafikföretag, huvudsakligen researrangörer. Regeln om en särskild prislista bör dock enbart införas i de fall den kan komma att få praktisk betydelse. Sådan betydelse kan den främst få i förhållande till de transportörer som faktiskt utför transporter från eller inom Sverige och som därmed ombesörjer incheckning av bagage i Sverige. Eftersom särskilda deklarationer och därmed också prislistan är knuten till incheckningen, är det ju i förhållande till transportörer som utför incheckningen som regeln kan få någon rimlig effekt. Intresset av att förstärka skyddet vid skada på bagage får anses motivera att regeln införs avseende samtliga transportörer, för vilka den är relevant. Den första gruppen, andra lufttrafikföretag än gemenskapens, tillhör den grupp som utför incheckning och transport av bagage och därmed bör regeln gälla även för dem. Regeln torde däremot inte ha någon praktisk betydelse för staten eller för kommuner och andra offentliga organ. Det kan inte anses motiverat att staten eller en kommun som vid ett enstaka tillfälle är transportör av bagage enligt konventionen skall upprätta en särskild prislista.

När det sedan gäller den tredje gruppen transportörer, researrangörer och liknande, skulle den kompletterande regeln inte få någon praktisk betydelse även om den infördes. Den särskilda deklarationen skall ju ske i samband med incheckningen. I denna grupp av transportörer ingår enbart sådana som är avtalsslutande utan att själva inneha några

flygplan. Själva transporten kommer sedan att utföras av någon annan, för vilken den kompletterande regeln ändå gäller. Dessutom följer det av artikel 41 första stycket i Montrealkonventionen att en högre beloppsgräns som accepteras av den utförande transportören också blir bindande för den avtalslutande. (En annan sak är att det kan finnas anledning för de utförande transportörerna att se till att researrangörer erbjuder bättre ersättningsskydd för bagage redan vid försäljningen av resan. Orsaken till detta är att de utförande transportörerna kan vilja slippa problemen med att hantera denna fråga vid incheckningen.)

Mot denna bakgrund föreslås att den kompletterande regeln i artikel 3 a förordning (EG) nr 2027/97 avseende ansvarsbegränsningen vid skada på eller försening av bagage skall införas för andra lufttrafikföretag än gemenskapens som utför transporter av bagage från eller inom Sverige. Regeln skall däremot inte gälla för staten eller för andra offentliga organ och inte heller för researrangörer och liknande.

Bestämmelsen om information i artikel 6 i förordning (EG) nr 2027/97 gäller inte bara gemenskapens lufttrafikföretag utan alla lufttrafikföretag som i gemenskapen säljer lufttransport till, från eller inom gemenskapen. Den gäller därför även vid transporter som utförs av andra flygbolag än gemenskapens. Den gäller dock inte för de två andra typerna av transportörer, stater och andra offentliga organ samt andra som utan att vara lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

Informationskyldigheten enligt artikel 6 i förordningen skall fullgöras i samband med försäljning av lufttransporter. Skyldigheten enligt första stycket innebär att viss generell information skall hållas tillgänglig på alla försäljningsställen, medan andra stycket innebär att specifik information skall ges vid varje flygresor som sålts eller tillhandahållits inom gemenskapen. Intresset av att ge passagerarna information om deras ersättningsrättsliga skydd gör sig lika starkt gällande då transporten säljs av andra företag än lufttrafikföretag. Researrangörer och liknande som säljer lufttransporter i eget

namn bör därför läggas att informera på samma sätt som lufttrafikföretag.

När det gäller staten och kommuner torde det bara var i undantagsfall som de utför lufttransport av passagerare och bagage mot ersättning. Det kan inte anses motiverat att dessa transportörer för sådana undantagsfall läggs att uppfylla samma krav på information som gäller för flygbolag och andra, vilka säljer lufttransporter som en del av sin normala affärsverksamhet.

Beträffande metoden för att utvidga tillämpningsområdet för radsförordningens bestämmelser, se avsnitt 7.2.2.2.

4.8 Övrig persontransport med flyg

4.8.1 Bättre ersättningsrättsligt skydd vid övriga lufttransporter

Förslag: Samma ersättningsrättsliga skydd för personskada skall gälla för alla typer av lufttransporter oavsett om det är fråga om kommersiell transport eller inte.

Genom Montrealkonventionen förbättras det ersättningsrättsliga skyddet för de internationella kommersiella lufttransporterna. Ovan har föreslagits att dessa nya bättre regler även skall gälla för alla andra kommersiella transporter.

Utöver detta skall ett förbättrat ersättningsrättsligt skydd införas för övriga lufttransporter. Dessa regler skall dock bara omfatta personskador.

Skälen för förslaget: Montrealkonventionen är tillämplig på lufttransporter som utförs av flygbolag eller av stater eller andra offentliga organ, i de senare fallen dock enbart om transporten utförs mot betalning. Utöver detta kan researrangörer och speditörer, med flera, som i eget namn säljer lufttransporter vara ansvariga enligt konventionen. I sådana fall är dock även det flygbolag som utför transporten ansvarigt. Något generaliserat kan sägas att konventionens regler är tillämpliga på

internationella kommersiella transporter. Ovan har föreslagits att den skall tillämpas även vid inrikes trafik och vid sådan internationell trafik som inte är konventionsbunden. Detta innebär att de nya reglerna omfattar de kommersiella lufttransporterna. Det enda undantaget är de transporter på vilka Warszawasystemet är tillämpligt.

De nya reglerna innebär en väsentlig förbättring av det ersättningsrättsliga skyddet. Huvudpunkterna i detta är dels att ansvaret är obegränsat, med absolut ansvar upp till ca 1,45 miljoner kr och presumerat ansvar däröver, dels att detta ansvar skall vara täckt av försäkring.

I samband med att skyddet förbättras på detta sätt för de kommersiella lufttransporterna finns det anledning att överväga om inte det ersättningsrättsliga skyddet även bör förstärkas vid de övriga, icke-kommersiella lufttransporterna.

Till de icke-kommersiella lufttransporterna kan en rad olika typer av transporter hänföras. En stor grupp är naturligtvis privatflyget, dvs. flygningar som enskilda gör antingen för att förflytta sig eller enbart som rekreation. Till kategorin kan också firmaflyg och bruksflyg föras. Dessutom ingår alla de transporter som utförs av det allmänna utan ersättning. I den sistnämnda gruppen ingår allt från trupptransporter inom försvaret till ambulansflyg.

För dessa lufttransporter gäller idag inte några särskilda ersättningsrättsliga regler. Detta innebär att en skada som uppkommit vid sådan luftfart i de flesta fall skall ersättas enligt skadeståndslagens regler.¹ Enligt dessa regler är ansvaret visserligen obegränsat, men ersättning skall bara utgå då skadan orsakats genom vårdslöshet eller med uppsåt. Bevisbördan för att vårdslöshet eller uppsåt förekommit ligger på den skadelidande. Dessutom finns det inte någon skyldighet för den som genomför sådana transporter att ha försäkring som täcker skador på dem som färdas med luftfartyget.

¹ I vissa fall skulle en icke-kommersiell lufttransport kunna anses vara grundad på ett transportavtal. I sådana fall skall ersättning för skada utgå enligt generella kontraktsrättsliga regler istället för enligt skadeståndslagens regler.

Vissa av de som skadas vid icke-kommersiella lufttransporter har färdats med luftfartyget i tjänsten. Detta innebär att de trygghetssystem som är knutna till anställning träder in. Ett exempel är att arbetsskadelagstiftningen kan bli tillämplig. Följden av detta blir att den slutliga skadan kan bli mindre eftersom den till viss del täcks av trygghetssystemen. Om skadan inte kompenseras fullt ut genom dessa system, får dock frågan om den skadelidande har rätt till ytterligare ersättning avgöras enligt skadeståndslagens regler. Det motsvarande gäller för värnpliktiga.

Det ersättningsrättsliga skyddet vid de övriga lufttransporterna får sägas vara sämre vid icke-kommersiella lufttransporter än vid kommersiella. Detta gäller även i de fall lufttransporten skett i tjänsten. En jämförelse med till exempel vägtransport visar att skyddet där är minst lika gott vid icke-kommersiella transporter som vid kommersiella. Transport med personbil omfattas av trafikskadelagen (1975:1410). Enligt denna lag skall det finnas en trafikförsäkring för varje fordon. Vid skada utgår ersättning ur trafikförsäkringen. Det enda undantaget är om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet medverkat till skadan. I sådana fall kan ersättningen jämkas. I alla andra fall skall full ersättning utgå för skadan. Ersättning ur trafikförsäkringen kan utgå för såväl skada på personer som färdades i bilen som skador som orsakats andra. Ersättningen är inte obegränsad, högst 300 miljoner kr kan utgå. Detta belopp är dock så högt att det i varje fall i förhållande till privatbilar kan jämföras med obegränsad ersättning.

Utan att för den skull vara ett farligt transportmedel är de nu aktuella lufttransporterna mer olycksdrabbade per personkilometer än den kommersiella luftfarten. Den som färdas i ett luftfartyg befinner sig i en särskilt utsatt situation. En sådan person har små möjligheter att själv minska riskerna för en olycka. Skulle en olycka trots allt inträffa har personen inte heller några större möjligheter att skydda sig eller att minska sin skada. Detta är ett av de viktigaste skälen för att det ovan föreslagits att det ersättningsrättsliga skyddet skall förstärkas

avseende de kommersiella transporterna. Det har samma giltighet även för de icke-kommersiella.

Vad som nu anförts talar för att det ersättningsrättsliga skyddet bör förstärkas vid de övriga lufttransporterna. En sådan förstärkning av det ersättningsrättsliga skyddet bör dock bara genomföras om inte de ekonomiska konsekvenserna blir alltför betungande.

Man kan anta att ett förbättrat ersättningsrättsligt skydd kan komma att innebära en ökad ekonomisk belastning. Redan nu har de flesta som bedriver icke-kommersiella lufttransporter ett gott försäkringsskydd. Även om ansvarsreglerna skärps kan kostnadsökningen för existerande försäkringar inte förväntas bli särskilt stor. Det är snarast de som idag saknar försäkring som kommer att drabbas av en större utgiftsökning. Detta kan dock inte sägas vara orimligt.

Frågan är hur stor den ekonomiska belastningen kan förväntas bli. Enligt Luftfartsinspektionens statistik har under den senaste 10-årsperioden i privat luftfart (vilket innefattar även olyckan utanför Sundsvall med SE-GDN i dec 1999 med 7 omkomna passagerare) i genomsnitt 6,2 personer omkommit per år, varav 2,2 passagerare. Motsvarande siffror för skadade personer (definierat som sjukhusvård minst 48 timmar) är cirka 3 personer, varav cirka 1 passagerare. Det finns ca 2 200 privata luftfartyg registrerade i Sverige. Om dessa gemensamt bär kostnaderna för de skador som kan förväntas, kan kostnaden för var och en inte förväntas bli stor. Att de skulle bära kostnaden gemensamt skulle förutsätta att det ersättningsrättsliga skyddet utformades på samma sätt som för de kommersiella transporterna, dvs. att en försäkringsskyldighet infördes. Under förutsättning att en sådan införs kan de ekonomiska konsekvenserna inte anses orimliga för den privata luftfarten, i vilken inräknas även firmaflyg och specialflyg.

För det allmänna kan ett förstärkt ersättningsrättsligt skydd inte heller sägas innebära en orimlig ekonomisk börda. Det är dessutom i princip alltid fråga om transporter där det allmänna på grund av transportens karaktär bör ta fullt ansvar för en

skada. Detta gäller till exempel vid transporter av anställda eller värnpliktiga eller vid exempelvis ambulansflygningar.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan får det anses angeläget att införa ett förbättrat ersättningsrättsligt skydd för dem som färdas i ett luftfartyg vid annat än en kommersiell lufttransport. De ekonomiska konsekvenserna för den som utför sådana transporter kan inte anse orimliga. Därmed bör det ersättningsrättsliga skyddet förbättras. Både de skadeståndsrättsliga reglerna bör skärpas och en försäkringsplikt bör införas.

4.8.2 Skadeståndsskyldigheten

Förslag: Den som brukar ett luftfartyg utan att vara ett lufttrafikföretag skall ansvara för skador på dem som färdas i planet på samma grunder som gäller för passagerarna enligt Montrealkonventionen.

Skälen för förslaget: Ovan har föreslagits att rätten att få ersättning för personskador bör förbättras när det gäller den icke-kommersiella luftfarten. Frågan blir därmed hur ett sådant ersättningsrättsligt skydd bör utformas.

Det alternativ som ligger närmast tillhands är att utforma de nya reglerna på ett sätt som nära ansluter till motsvarande regler i Montrealkonventionen. Det är ratifikationen av denna konventionen och den förstärkning av passagerarskyddet som den innebär som givit anledning till att nu se över skyddet vid de icke-kommersiella lufttransporterna. Att ansluta till konventionens regler ger dessutom fördelar för rättstillämpningen och bör också leda till lägre försäkringskostnader. Om konventionens regler används som förebild kan den praxis som utvecklats under konventionen utnyttjas. Detta bör förenkla tolkningen av reglerna.

Ovan har föreslagits att skyddet också skall förstärkas genom att en försäkringsplikt införas. Om de nu aktuella ansvarsreglerna utformas på samma sätt som i Montrealkonventionen, innebär det att samma typ av ansvarsförsäkring kan tecknas för de nu

aktuella luftfartygen som för sådana flygplan som utnyttjas kommersiellt. Detta innebär att försäkringsvolymen blir större och att kostnaden för försäkring därmed borde bli lägre.

Mot denna bakgrund bör de nya ansvarsreglerna utformas med konventionens regler som förebild.

Nästa fråga är vem som bör bära skadeståndsansvaret. I konventionen är det transportören som är ansvarig. Transportören kan antingen vara den som i eget namn sålt transporten (avtalande transportör) eller den som faktiskt utför transporten (utförande transportör). Denna modell passar sämre för de icke-kommersiella transportererna. Normalt har ju inget transportavtal slutits.

Att lägga ansvaret på den som faktiskt utför en transport är inte heller lämpligt. Detta kan vara en person som enbart tillfälligt framför flygplanet. Det skulle både vara opraktiskt för en sådan person att behöva skaffa en ansvarsförsäkring för den enskilda transporten och dessutom i det närmaste omöjligt att kontrollera att en sådan person har försäkring.

En lösning på frågan om vem som bör bära skadeståndsansvaret för dem som färdas i flygplanet är att följa den ordning som föreslagits gälla i frågor om skador på marken. Frågor om ansvar för sådana skador regleras i lagen (1922:328) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. I lufträttsutredningens slutbetänkande SOU 1999:42 Ny luftfartslag har föreslagits att reglerna i 1922 års lag skall föras över till 10 kap. luftfartslagen. Dessutom föreslås att en försäkringsskyldighet skall införas.

Inom luftsektorn är det vanligt att en gemensam försäkring tecknas för såväl ansvaret för passagerare, bagage och gods som för ansvaret för skador på marken. En sådan försäkring brukar benämnas "combined single limit insurance" och innehålla två försäkringsbelopp, ur vilka ersättning kan tas för att täcka även den andra skadetypen. Detta innebär att om en olycka enbart medfört att passagerare skadas kan försäkringspolisen för skada på marken också tas i anspråk och vice versa. Denna ordning ger både en högre försäkringsvolym och en lägre försäkringskostnad.

Om samma lösning i fråga om vem som skall bära skadeståndsansvaret som föreslås i SOU 1999:42 väljs även här, bör försäkringskostnaderna kunna bli lägre. Dessutom blir systemet rent allmänt enklare i och med att en och samma person blir ansvarig för samtliga skador som orsakats av en olycka. I SOU 1999:42 är det brukaren som görs ansvarig. Brukaren anses vara den som är inskriven som ägare i luftfartsregistret utom i de fall då det finns en nyttjanderättshavare inskriven i detta register. Denna ordning bör även gälla för skadeståndsansvaret avseende dem som färdas i ett flygplan.

4.8.3 Försäkringsskyldigheten

Förslag: Samtliga icke-kommersiella lufttransporter skall vara täckta av försäkring. Detta gäller dock inte transporter som utförs av staten.

Försäkringens storlek bör bestämmas med ledning av ECAC:s rekommendation om försäkring för passagerarskador.

Tillsynen över att de ansvariga fullgör sin skyldighet att ha försäkring skall utföras av Luftfartsverket.

Skälen för förslaget: Ovan har föreslagits att en försäkringsskyldighet skall införas för de som är ansvariga för personskador när det gäller den icke kommersiella luftfarten. Denna försäkring skall omfatta skador på dem som färdas med flygplanet. Ett undantag från detta är de fall då brukaren, dvs. den som bär ansvaret, färdas i planet. Med hänsyn till att inget skadeståndsansvar föreligger i de fall den skadeståndsansvarige skadas behöver försäkringen inte täcka detta fall. Detta hindrar dock inte att försäkringar som exempelvis privatflygare tecknar även kan omfatta en sådan olycksfallsförsäkring som ersätter skador som brukare ådrar sig.

Ovan har föreslagits avseende de krav som skall ställas på de försäkringar som skall finnas inom den kommersiella luftfarten att de nivåer som anges i ECAC:s rekommendation i huvudsak

bör användas som en utgångspunkt. Vad som anförts där har giltighet även för de försäkringar som skall finnas för flygplan på det icke-kommersiella området. Mot denna bakgrund bör ECAC:s rekommendation vara vägledande även här vid bedömningen av om den ansvarige har en tillräcklig försäkring.

Ovan har vidare föreslagits att luftfartsverket skall utöva tillsyn över att försäkringsplikten följs inom den kommersiella luftfarten. Detsamma bör gälla för de icke-kommersiella lufttransporterna. I denna del bör tillsynen samordnas med den tillsyn som luftfartsverket kommer att utöva över den försäkringsplikt som föreslås i SOU 1999:42.

5 Ikraftträdande

Förslag: Ändringarna i luftfartslagen och i paketreselagen skall träda i kraft den dag då Montrealkonventionen träder i kraft för Sverige. Dock skall förslaget till ändring av 9 kap. 3 § och 4 § tredje stycket luftfartslagen kunna träda i kraft vid annat tillfälle. Regeringen skall bestämma när lagen skall träda i kraft.

De av de nya bestämmelserna som avser kommersiell transport skall dock med ett undantag inte tillämpas i de fall något av instrumenten i Warszawasystemet är tillämpligt. Undantaget innebär att 11–13 §§ skall tillämpas även i dessa fall.

Skälen för förslaget: Genom förslagen i denna promemoria införs Montrealkonventionens regler i svensk rätt. Detta görs mot bakgrund av att det föreslås att Sverige skall ratificera konventionen och den skyldighet för Sverige att tillämpa dess regler som följer med ratifikationen. Mot denna bakgrund bör förslagen träda i kraft den dag konventionen träder i kraft för Sverige.

Enligt rådets slutsatser från den 5 april 2001 skall gemenskapen och medlemsstaterna samtidigt överlämna ratifikationsinstrumenten till ICAO. Detta skall ske senast den 31 december 2002. Det är sannolikt att förutsättningarna för Montrealkonventionens ikraftträdande kommer att bli uppfyllda genom att medlemsstaterna och gemenskapen har hunnit ratificera konventionen vid en tidigare tidpunkt. Den exakta dagen för överlämnandet av ratifikationsinstrumenten skall

bestämmas genom koordinering i Bryssel. Det går därför inte nu att förutsäga när konventionen kommer att träda i kraft.

När bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen ändrades med anledning av att Sverige tillträdde Montrealprotokollen nr 3 och 4 var dessa ännu inte i kraft. Mot denna bakgrund föreskrevs i lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297) att denna lag skulle träda i kraft den dag som regeringen bestämde.

Det motsvarande bör gälla även för de lagändringar som nu är aktuella. Mot denna bakgrund bör regeringen bestämma när lagändringarna skall träda i kraft. Detta bör ske den dag då Montrealkonventionen träder i kraft för Sverige så att de internationella förpliktelser som följer av tillträdet till konventionen uppfylls.

Alla de föreslagna ändringarna i luftfartslagen är emellertid inte en följd av att Sverige tillträder konventionen. Såväl 3 som 4 § är fristående från de åtaganden som följer av ratifikationen. Detsamma gäller försäkringsbestämmelsen i 7 §. Frågan är därför om även de nu nämnda bestämmelserna bör träda i kraft då konventionen träder i kraft för Sverige.

När Montrealprotokollen nr 3 och 4 ratificerades bemyndigades regeringen att sätta lagändringarna i kraft tidigare för icke-konventionsbundna flygningar. Enligt övergångsbestämmelserna till 1986 års ändringar av luftfartslagen kunde lagen sättas i kraft tidigare avseende inrikes flygningar och sådana flygningar som inte omfattas av Warszawasystemet. Så skedde också.

Skälet till att den nya regleringen sattes i kraft tidigare för denna grupp lufttransporter var att de nya reglerna ansågs förmånligare och att de därför borde träda i kraft så fort som möjligt. Montrealkonventionens regler får anses ge ett bättre ersättningsrättsligt skydd än de som följer av Montrealprotokoll nr 3 och 4. Om samma synsätt anläggs nu, som vid 1986 års ändringar, borde de nya lagändringarna träda i kraft så fort som möjligt. De lagändringar som är en direkt följd av ratifikationen av Montrealkonventionen kommer dock att träda i kraft senast 1 mars 2003. Det torde knappast finnas utrymme att sätta något av

lagförslagen i promemorian i kraft vid en tidigare tidpunkt. Mot denna bakgrund bör i vart fall 3 §, vilken innehåller regler för inrikes och icke-konventionsbunden kommersiell luftfart, sättas i kraft vid samma tillfälle som de övriga reglerna i kapitlet.

Frågan blir därefter om detsamma bör gälla för 4 §. Denna bestämmelse innehåller regler om skadeståndsansvar vid annan luftfart än den kommersiella. I bestämmelsen har de regler som föreslås i SOU 1999:42 Ny luftfartslag tagits som förebild när det gäller vem som skall bära ansvaret och ha försäkring. Detta innebär att det – vid sådan luftfart – kommer att vara samma person som ansvarar för skador på dem som färdas med luftfartyget som för skador som orsakas på marken. Ett viktigt skäl till detta är att försäkringsmarknaden för de båda typerna av ansvar skall kunna samordnas. För att detta skall kunna uppnås bör de båda regleringarna träda i kraft samtidigt. Mot denna bakgrund bör regeringen kunna sätta de olika bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen i kraft vid olika tillfällen. Bestämmelserna i 4 § och i 7 § bör sättas i kraft i samband med att lagändringarna på grundval av SOU 1999:42 träder i kraft. Om det skulle visa sig att dessa lagändringar drar ut väsentligt på tiden, bör dock bestämmelserna kunna sättas i kraft tidigare.

De nya bestämmelserna kommer att gälla med vissa inskränkningar. Skälet till detta är att Sverige enligt det ställningstagande som gjorts ovan kommer att kvarstå som part till de delar av Warszawasystemet som nu är i kraft, se avsnitt 7.2.3. Detta innebär att såväl 1937 års lag om befordran med luftfartyg som 9 kap. luftfartslagen i både äldre och yngre lydelse kommer att vara fortsatt tillämpliga avseende sådana frågor som omfattas av respektive instrument i Warszawasystemet. Av artikel 55 i Montrealkonventionen följer att den skall äga företräde framför de olika instrumenten i Warszawasystemet mellan parter till såväl konventionen som de olika instrumenten. Motsatsvis gäller att de olika instrumenten i Warszawasystemet skall fortsätta att tillämpas i de fall där enbart Sverige och inte den andra staten i fråga tillträtt Montrealkonventionen.

Vad som nu sagts gäller dock bara i förhållande till de av de nya bestämmelserna som reglerar de internationella kommersiella transporterna. De bestämmelser i förslaget som avser inrikes trafik och icke-konventionsbunden trafik kommer att bli tillämpliga från och med att lagstiftningen sätts i kraft. Detsamma gäller de regler som avser de icke-kommersiella lufttransporterna.

Samtliga de bestämmelser som införs avseende de kommersiella transporterna är dock inte konventionsbundna i strikt mening. I 11–13 §§ införs vissa tillägg och förtydliganden till konventionen vilka gäller för EG-lufttrafikföretag enligt rådets förordning (EG) nr 2027/97. Genom 11–13 §§ görs de tillämpliga på vissa andra transportörer. Dessa tilläggs har införts i gemenskapsrätten mot bakgrund av att de ansetts ligga utanför det område som Montrealkonventionen reglerar. De får på motsvarande sätt anses ligga utanför det område som Warszawasystemet reglerar. Därmed skulle de kunna tillämpas även avseende sådana transporter som Warszawasystemet är tillämpligt på redan från den tidpunkt då lagförslagen i denna promemoria sätts i kraft.

De nu nämnda tilläggen och förtydligandena innebär en förbättring av passagerarskyddet. Det finns inte några särskilda skäl som talar mot att sätta reglerna i kraft redan samtidigt som de andra bestämmelserna i förslaget. Mot denna bakgrund bör 11–13 §§ gälla för samtliga transporter från den tidpunkt när lagförslagen sätts i kraft, dvs. när Montrealkonventionen träder i kraft, oavsett att Warszawasystemet fortfarande kan vara tillämpligt på den enskilda transporten.

6 Kostnader

Bedömning: Förslagen i denna promemoria innebär vissa ökade kostnader för staten. Dessa kostnader skall finansieras inom befintliga budgetramar.

De konsekvenser förslaget innebär för enskilda transportörer kommer inte att ge några näringspolitiska konsekvenser.

Förslagen i denna promemoria kommer att innebära kostnadskonsekvenser för såväl staten som för olika privata transportörer.

Budgetkonsekvenser kan inträffa redan på grund av att ett skärpt skadeståndsansvar införs genom att Montrealkonventionen ratificeras samt att dess regler för ersättning vid personskada görs tillämpliga även vid icke-kommersiella transporter, vilket innebär att de kommer att omfatta även de flygningar som staten genomför. Vidare införs en skyldighet för staten att betala förskott om en lufttransport som staten genomför resulterar i en olycka som medför personskador. Visserligen bör de förskott som utbetalas inte överstiga den slutliga ersättningen, men i några enstaka fall då en passagerare dödas kan det tänkas att så blir fallet och att staten därför drabbas av en kostnad som inte har sin grund i skadeståndsansvaret. De ökade kostnaderna för staten kan emellertid förväntas bli små.

Förslaget innebär en ökning av Luftfartsverkets tillsynsskyldighet genom att bland annat försäkringsskyldig-

heten utvidgas till att omfatta även andra än lufttrafikföretag och att en generell försäkringsskyldighet införs. Ökningen av tillsynsverksamheten kan dock inte förväntas bli annat än ringa.

Den ökade belastningen kan förväntas bli så marginell att den inte motiverar att luftfartsverket tillförs ytterligare medel.

För lufttransportörer kommer de nya reglerna att innebära en ökad ekonomisk belastning i och med att deras skadeståndsskyldighet skärps. På samma sätt kommer skyldigheterna att utge förskott och ha försäkring också att innebära ökade kostnader. Detsamma gäller för den utökade informationsskyldigheten. I huvudsak införs dock dessa bestämmelser genom rådets förordning (EG) nr 2027/97. Genom promemorians lagförslag införs Montrealkonventionen för vissa andra transportörer än de som omfattas av förordningen. Dessutom införs dess bestämmelser om godstransport för samtliga de transportörer som omfattas av konventionen. Därutöver införs vissa av de skyldigheter som följer av förordningen för sådana transportörer som inte omfattas av den. Samtliga dessa förslag kommer att innebära ökade kostnader. Kostnadsökningarna för luftfartsnäringen och privatflyget kan dock inte förväntas bli annat än marginella. Några effekter av betydelsen för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företag torde inte förslaget medföra.

Sammantaget får promemorians förslag i den utsträckning de innebär kostnadsökningar anses vara väl motiverade av intresset av att införa ett modernt och rimligt skydd för flygpassagerarna. Dessutom innebär förordningens förslag att samma skyldigheter i stor utsträckning kommer att gälla för alla lufttransportörer. Därigenom ökar konkurrensneutraliteten mellan dem.

7 Författningskommentar

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

9 kap. Lufttransporter

Bestämmelser i gemenskapsrätten

1 § *Bestämmelser om lufttrafikföretags skadeståndsansvar, försäkringsskyldighet och informationsplikt finns i [rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor].*

Bestämmelser om lufttrafikföretags försäkringsskyldighet finns även i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

I den utsträckning en fråga regleras av rådets förordning (EEG) nr 2407/92 eller av rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall detta kapitel inte tillämpas.

Paragrafen, som är ny, informerar om att bestämmelser om lufttransporter finns i vissa EG-förordningar och ger uttryck för principen om gemenskapsrättens företräde framför nationella bestämmelser.

De angivna förordningarna innehåller bestämmelser som endast gäller för så kallade EG-lufttrafikföretag, dvs. företag med giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med

bestämmelserna i förordning (EEG) nr 2407/92. Det finns emellertid ett undantag. En bestämmelse i förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skyldighet att informera om gällande ersättningsregler (artikel 6) omfattar alla lufttrafikföretag.

Det kan noteras att bestämmelserna om EG-lufttrafikföretags skadeståndsansvar i förordning (EG) nr 2027/97 endast gäller ansvaret för skador på passagerare och deras bagage. Bestämmelserna omfattar alltså inte ansvaret för skador på gods.

Det närmare innehållet i förordningarna beskrivs i avsnitt 6.1.4.

Internationell lufttransport

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

Om de beloppsgränser som gäller enligt artiklarna 21 och 22 i Montrealkonventionen ändras med tillämpning av artikel 24, skall de ändrade beloppsgränserna gälla vid tillämpning av första stycket.

De engelska, franska, spanska, ryska, kinesiska och arabiska texterna av Montrealkonventionen skall ha samma giltighet.

Montrealkonventionen på de svenska, engelska och franska språken finns intagen som bilaga till denna lag.

Paragrafen är helt ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.1 och 7.3.2.

Genom paragrafens första stycke inkorporeras de direkt tillämpbara bestämmelserna i Montrealkonventionen i svensk rätt. Vissa justeringar av dessa bestämmelsers tillämplighet och tillämpning görs dock i 8 och 10 §§. Dessutom är paragrafens tillämpningsområde begränsat i och med att vissa av Montrealkonventionens regler är införda i gemenskapsrätten genom rådets förordning (EEG) nr 2407/92 och (EG) nr 2027/97. Därigenom blir dessa regler direkt tillämpliga även i Sverige.

Vid tillämpningen av konventionsbestämmelserna bör hänsyn tas till internationell praxis. Särskild hänsyn bör tas till praxis som utbildas under förordning (EG) nr 2027/97 när det gäller de konventionsbestämmelser som är en del av gemenskapsrätten.

Det finns anledning att understryka att ersättning vid personskada skall utgå för såväl fysiska som psykiska skador. Denna fråga har behandlats särskilt ovan, se avsnitt 7.2.1.

Enligt andra stycket skall hänsyn tas till de högre beloppsgränser som kan bli gällande efter en tillämpning av Montrealkonventionens regler för inflationsjustering av beloppsgränserna. Om gränserna ändras, skall de tillämpas på transportavtal som slutits efter att de nya gränserna trädde i kraft.

Inrikes lufttransport, m.m.

3 § *Vid inrikes lufttransporter mot ersättning där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet eller vid andra sådana lufttransporter som inte omfattas av Montrealkonventionen skall konventionens bestämmelser tillämpas så som anges i 2 §.*

Vid skada på passagerare skall dock 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) tillämpas i stället för artikel 20 i konventionen.

Vid transport som avses i första stycket skall artikel 22 andra stycket i Montrealkonventionen tillämpas som om det enbart avsåg incheckat bagage och femte stycket i samma artikel som om det även avsåg gods.

Denna paragraf gäller även vid gratis lufttransporter som utförs av ett lufttrafikföretag.

Paragrafen är helt ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.5.

Första stycket innebär att Montrealkonventionens bestämmelser görs tillämpliga på inrikes flygningar mot ersättning och på andra kommersiella flygningar som inte omfattas av konventionen. Även denna paragrafs tillämpningsområde är emellertid begränsat i och med att vissa av Montrealkonventionens regler införts i gemenskapsrätten genom rådets

förordning (EG) nr 2027/97 och därvid gjorts tillämpliga även på inrikesflygningar.

Vid tillämpningen av paragrafen bör hänsyn tas till internationell praxis under Montrealkonventionen. Särskild hänsyn bör tas till praxis som utbildas under förordning (EG) nr 2027/97 när det gäller de konventionsbestämmelser som är en del av gemenskapsrätten.

Det bör observeras att denna paragraf, liksom övriga paragrafer i detta kapitel, bara blir tillämplig i de fall inte någon del av Warszawasystemet är tillämpligt. Detta följer av övergångsbestämmelserna. Paragrafen innebär inte heller att Montrealkonventionen blir tillämplig vid transport av post i vidare mån än vad som följer av artikel 2 i konventionen.

I andra stycket föreskrivs att jämkning vid personskada i förekommande fall skall ske enligt den allmänna regeln i skadeståndslagen i stället för enligt konventionens regel.

I tredje stycket görs ytterligare två justeringar av konventionens tillämpning. För det första skall ansvarsbegränsningen för bagage enbart gälla sådant bagage som checkats in. För handbagage skall alltså i princip full ersättning utgå för hela skadebeloppet. Vidare skall i princip obegränsad ersättning utgå för skada på gods om transportören orsakat skadan genom grov vårdslöshet eller med uppsåt. Beloppsgränsen för godsskada är alltså inte absolut i dessa fall till skillnad från vad som gäller enligt konventionen.

Slutligen föreskrivs i sista stycket att paragrafen gäller även vid vederlagsfria lufttransporter som utförs av lufttrafikföretag. Paragrafen skall exempelvis tillämpas även om en passagerare reser med en fribiljett som erhållits efter ett visst antal betalade resor. Regeln har sin motsvarighet i artikel 1 första stycket i Montrealkonventionen.

Skadeståndsansvar vid övriga lufttransporter

4 § Den som brukar ett luftfartyg skall ansvara för skada som drabbar en person vid en olycka ombord på luftfartyget eller vid ombordstigningen eller avstigningen. Den som är inskriven som ägare till ett luftfartyg i luftfartsregistret skall anses bruka det, om inte någon annan har skrivits in eller antecknats som nyttjanderättshavare i detta register. Är ett luftfartyg antecknat i ett bihang till luftfartygsregistret är den som är antecknad som ägare där att anse som brukare.

Den som ansvarar enligt första stycket är dock inte ansvarig för skada som överstiger 100 000 av Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter, om han eller hon visar att

1. skadan inte orsakats av hans eller hennes vårdslösa eller uppsåtliga handling eller underlåtenhet; eller
2. skadan uteslutande orsakats av tredje mans vårdslösa eller uppsåtliga handling eller underlåtenhet.

Ansvar enligt denna paragraf gäller inte för skada som omfattas av ansvar enligt 2 eller 3 §.

Paragrafen är helt ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.8.1.

Bestämmelsen innebär att samma ersättningsrättsliga system gäller för personskador vid såväl kommersiella som icke kommersiella flygningar. Även för sistnämnda flygningar gäller alltså ett strikt ansvar för personskador upp till 100 000 SDR. I den mån skadan överstiger detta belopp har brukaren möjlighet att exculpera sig. Tillämpningen bör ansluta till tillämpningen av såväl Montrealkonventionen som rådets förordning (EG) nr 2027/97, varigenom konventionen införts i detta avseende i gemenskapsrätten.

Även om ansvarsreglerna i princip är desamma för kommersiella och icke kommersiella flygningar föreligger en viss skillnad när det gäller ansvarssubjektet. Vid kommersiella flygningar är transportören ansvarig. Till skillnad från detta är det här brukaren. Som en följd av detta omfattar ansvaret

samtliga som färdas i luftfartyget och icke enbart passagerare som vid kommersiella flygningar.

Med hänsyn till allmänna principer inom skadeståndsrätten omfattar inte skadeståndsansvaret skador på brukaren själv.

Den som är inskriven som ägare i det luftfartygsregister där luftfartyget är registrerat presumeras vara brukare av det om inte någon annan har skrivits in eller antecknats som nyttjanderättshavare i registret. Detta gäller såväl för luftfartyg som är registrerade i det svenska luftfartygsregistret som för luftfartyg i utländska luftfartygsregister. I de fall luftfartyget är oregistrerat är den som mer långvarigt förfogar över luftfartyget som skall anses vara brukare.

Avsikten med bestämmelsen är inte att ge brukaren annat än det primära skadeståndsansvaret gentemot de som färdas i luftfartyget. När det gäller den slutliga fördelningen av skadeståndsansvaret skall ersättningen fördelas mellan de ansvariga enligt de principer för ansvarsfördelning som gäller inom skadeståndsrätten i allmänhet. Har någon annan än ägaren faktiskt brukat luftfartyget utan att nyttjanderätt antecknats i luftfartygsregistret får alltså ägaren regressvis kräva ut ersättning av brukaren enligt allmänna skadeståndsregler.

Avsikten är inte heller att begränsa de skadelidandes möjligheter att få sina skador ersatta. Bestämmelsen hindrar inte att en skadelidande vänder sig mot den som faktiskt vållat skadan, exempelvis den som framfört luftfartyget, och begär ersättning med stöd av allmänna regler.

I Montrealkonventionens bestämmelse, artikel 21, sägs uttryckligen att transportören på motsvarande sätt är ansvarig för sina anställdas och uppdragstagares handlingar och underlåtenheter. Skälet till att hänvisning inte gjorts till denna bestämmelse är att en motsvarande regel om principalansvar gäller enligt 3 kap. 1 § skadeståndslagen. Denna bestämmelse är tillämplig även i detta fall.

Försäkringsplikt för svenska transportörer

5 § *En svensk transportör skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar enligt 2 eller 3 §.*

Ansvarsförsäkring som en svensk transportör har skall även täcka sådan förskottsbetalning som följer av artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 eller av 12 §.

Staten är inte skyldig att ha försäkring enligt denna paragraf.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.2.4.

Bestämmelsen i första stycket tillgodoser Montrealkonventionens krav enligt artikel 50 såvitt denna bestämmelse avser konventionsstatens egna transportörer. Enligt denna bestämmelse skall de fördragsslutande staterna tillse att deras transportörer har en tillräcklig försäkring för att täcka ansvaret enligt konventionen. Genom bestämmelsen utvidgas även försäkringskyldigheten till att omfatta ansvaret som följer av § 3 när det gäller transporter som inte omfattas av konventionen. För lufttransporter som utförs av EG-lufttrafikföretag finns krav på ansvarsförsäkring enligt förordning (EEG) nr 2407/92 och (EG) nr 2027/97.

Begreppet "transportör" inrymmer såväl den som avtalar om en transport som den som utför den. Kravet på ansvarsförsäkring gäller därmed för lufttrafikföretag, kommuner och landsting samt den som utan att vara lufttrafikföretag i eget namn säljer lufttransporter. Den sista gruppen är inte någon homogen grupp, även om den huvudsakligen kan sägas bestå av researrangörer och speditörer.

När det gäller försäkringsnivå bör ledning sökas i ECAC:s rekommendation om försäkring för passagerarskador, se avsnitt 7.3.2.4, men om det är påkallat av den allmänna utvecklingen inom ersättningsområdet bör högre nivåer kunna krävas.

Tillsynen över att transportörerna uppfyller sin skyldighet att ha försäkring skall utövas av Luftfartsverket. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer har i 14 § bemyndigats att meddela närmare föreskrifter om försäkringsskyldigheten.

Försäkringsplikt för utländska transportörer

6 § *En utländsk transportör som transporterar passagerare, bagage eller gods till, från eller inom Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker transportörens ansvar enligt 2 eller 3 §.*

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.2.4.

Bestämmelsen har sin bakgrund i artikel 50 i Montrealkonventionen, enligt vilken en fördragsslutande stat får kräva av en utländsk transportör som trafikerar statens territorium att transportören bevisar att den har tillräcklig försäkring som täcker transportörens ansvar enligt konventionen.

Tillsynen över att utländska transportörer som utför transporter till, från eller inom Sverige uppfyller sin skyldighet att ha försäkring skall utövas av Luftfartsverket. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer har i 14 § bemyndigats att meddela närmare föreskrifter om försäkringsskyldigheten.

När det gäller försäkringsnivå bör ledning sökas i ECAC:s rekommendation om försäkring för passagerarskador, se avsnitt 7.8.4, men om det är påkallat av den allmänna utvecklingen inom ersättningsområdet bör högre nivåer kunna krävas.

Bestämmelsen omfattar alla de som är att anses som transportörer under Montrealkonventionen. Detta innebär att försäkringsskyldigheten bland annat gäller även andra stater. I förhållande till transporter som utförs av andra stater bör emellertid tillsynen utövas med viss urskillnad. Det är enbart i de fall det är fråga om ett flygbolag, vilket utgör en integrerad del av en stat, som försäkringsskyldigheten bör kontrolleras. Vid transporter för statsändamål bör tillsyn inte ske.

När det gäller dem som i eget namn säljer lufttransporter bör bevis om att försäkringsskyldigheten uppfyllts enbart krävas i klara fall, dvs. då det står klart att transportören är att anse som en avtalsslutande transportör enligt Montrealkonventionen. Det kan många gånger vara tveksamt om en person skall anses vara ansvarig transportör enligt konvention och det får därför anses tillräckligt att kontrollen enbart avser de fall där en person eller

ett bolag tydligt sålt lufttransporter i eget namn. Tolkningen av vem som är att anse som avtalande transportör får göras mot bakgrund av 5 kap. i Montrealkonventionen, särskilt artikel 39.

I fråga om utländska transportörer som är etablerade inom Europeiska unionen följer det av lojaliteten gentemot andra medlemsstater att Luftfartsverket inte annat än i undantagsfall bör överpröva deras myndighetsbeslut. Det är bara i de fall Luftfartsverket får kännedom om att försäkring saknas som åtgärder bör vidtas.

Försäkringsplikt vid övriga lufttransporter

7 § *Den som brukar ett luftfartyg skall ha en ansvarsförsäkring som täcker dennes ansvar enligt 4 §.*

Staten är inte skyldig att ha en sådan försäkring.

I paragrafen, som är ny, föreskrivs ett krav på ansvarsförsäkring till täckande av det ansvar som kan följa enligt 4 §. Övervägandena finns i avsnitt 7.8.1.

Kravet på ansvarsförsäkring gäller luftfartyg som är registrerade i Sverige såväl som i andra länder och även oregistrerade luftfartyg. Kravet gäller emellertid endast luftfartyg som faktiskt används till luftfart inom Sveriges territorium. Försäkringsplikten åvilar den som i händelse av en olycka blir ansvarig av 4 §. Tillsynen över försäkringsskyldighetens fullgörande skall utövas av Luftfartsverket. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer har i 14 § bemyndigats att meddela närmare föreskrifter om försäkringsskyldigheten.

När det gäller försäkringsnivå bör ledning sökas i ECAC:s rekommendation om försäkring för passagerarskador, se avsnitt 7.8.4, men om det är påkallat av den allmänna utvecklingen inom ersättningsområdet bör högre nivåer kunna krävas.

Behörig domstol vid passagerarskador

8 § *I de fall talan om ersättning får föras i Sverige enligt artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen, skall talan väckas vid den domstol inom vars domkrets passageraren vid tidpunkten för olyckan hade sitt hemvist.*

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.2.3.

Bestämmelsen kompletterar artikel 33 andra stycket i Montrealkonventionen. Enligt konventionsbestämmelsen får talan under vissa förutsättningar föras inom den stat där passageraren bodde vid olyckstillfället. I paragrafen ovan anges att talan i de fall den enligt konventionsbestämmelsen får väckas i Sverige skall väckas vid den domstol inom vars domkrets passageraren hade sitt hemvist när olyckan inträffade. Även om uttrycket "hemvist" för att beskriva passagerarens bostadsort har hämtats från 10 kap. rättegångsbalken, bör hänsyn vid tolkningen av detta begrepp tas till konventionens begrepp "principal and permanent residence". Detta bör exempelvis ske i de fall en strikt tolkning enligt rättegångsbalken skulle innebära att en person inte ansågs ha hemvist i Sverige.

Dokument vid inrikestransporter

9 § *Biljetter, bagagekvitton eller flygfraktsedlar behöver inte utfärdas vid inrikes transporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet, även om uppgifter om transporten inte registreras på annat sätt.*

Paragrafen har samma innehåll som den tidigare 9 kap. 40 § luftfartslagen. Vissa språkliga ändringar har gjorts. Någon ändrad tillämpning är inte avsedd.

Utländska stats- och militärtransporter

10 § *Bestämmelserna i detta kapitel skall inte tillämpas på transporter som omfattas av en reservation enligt artikel 57 i Montrealkonventionen.*

Paragrafen motsvarar den tidigare 41 §. Övervägandena finns i avsnitt 7.2.2.

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

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

Tilläggsavgift för bättre ersättningskydd vid bagageskada

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

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.7.

Bestämmelsen innebär att artikel 3 a i rådets förordning (EG) nr 2027/97 görs tillämplig även på andra lufttrafikföretag än sådana som utgör EG-lufttrafikföretag. Detta gäller – med hänsyn till övergångsbestämmelserna – även för luftfart som omfattas av Warszawasystemet. Tillämpningen bör följa tillämpningen av rådets förordning.

Förskott vid personskada

12 § Artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för staten samt för svenska landsting och svenska kommuner och för den svenska person eller det svenska företag som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.3.2.2.

Bestämmelsen innebär att artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 görs tillämplig på vissa svenska transportörer som inte är EG-lufttrafikföretag. Detta gäller – med hänsyn till övergångsbestämmelserna – även för luftfart som omfattas av Warszawasystemet. Tillämpningen bör följa tillämpningen av rådets förordning.

Informationsplikt

13 § Artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även för den som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn.

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 7.7.

Bestämmelsen innebär att artikel 6 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 görs tillämplig även på den som utan att vara ett lufttrafikföretag säljer lufttransporter i eget namn. Detta gäller – med hänsyn till övergångsbestämmelserna – även för luftfart som omfattas av Warszawasystemet.

Den information som åsyftas i artikel 6 rör bestämmelserna om skadeståndsansvar för passagerare och deras bagage. Regeln får därför praktisk betydelse för researrangörer men däremot inte för speditörer. Tillämpningen bör följa tillämpningen av rådets förordning.

Bemyndigande avseende försäkringsskyldigheten

14 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver närmare bestämmelser om försäkringsskyldigheten enligt 5-7 §§.

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

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. De nya bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tidpunkter. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs om bestämmelserna sätts i kraft vid olika tidpunkter.

2. Så länge Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse från den 12 oktober 1929 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg. Dock skall 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen i dess lydelse enligt denna lag tillämpas.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt det i Haag den 28 september 1955 avslutade ändringsprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla 9 kap. i dess lydelse före lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297). Dock skall 9 kap. 11–13 §§ luftfartslagen i dess lydelse enligt denna lag tillämpas.

4. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla 9 kap. i dess lydelse enligt lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen (1957:297).

5. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse, i dess lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll eller i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

I första stycket ges regeringen bemyndigande att sätta lagen i kraft. Bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tillfällen. Förslaget har motiverats av ett behov att göra det möjligt att sätta 4 och 7 §§ i kraft vid en senare tidpunkt än de övriga bestämmelserna. Övervägandena finns i avsnitt 8.

I de andra till fjärde punkten görs undantag i tillämpningen för de transporter som omfattas av olika lydelse av Warszawasystemet. Av artikel 55 i Montrealkonventionen följer att den skall äga företräde framför de olika instrumenten i Warszawasystemet. De nu aktuella punkterna blir därför enbart av betydelse i förhållande till stater som ännu inte tillträtt Montrealkonventionen. I dessa fall skall de nämnda författningsbestämmelserna tillämpas. Det bör uppmärksammas att rådets förordning (EG) nr 2027/97 är tillämplig på transporter som utförs av gemenskapens lufttrafikföretag oavsett vilka regler som i övrigt är tillämpliga på transporten. Vidare kan noteras att Montrealprotokoll nr 4, vilket behandlas i fjärde punkten, enbart reglerar transport av gods. Detta innebär att 9 kap. i dess lydelse enligt lagen (1986:619) om ändring i luftfartslagen enbart blir tillämpligt för godstransporter.

I andra och tredje punkten föreskrivs vidare att 11–13 §§ skall tillämpas oavsett att ursprungskonventionen eller Haagprotokollet är tillämpligt. Genom dessa paragrafer införs vissa av de extra skyddsreglerna i rådets förordning (EG) nr 2027/97 för vissa transportörer som inte omfattas av förordningen. Med hänsyn till att 11–13 §§ inte är relevanta då det är fråga om transport av gods innehåller den fjärde punkten ingen motsvarande föreskrift.

Som framgår av avsnitt 7.2.3 upphävs punkten 4 till följd av att Montrealprotokoll nr 3 sägs upp. En ändring i punkten 5 första meningen – där det idag finns en hänvisning till Montrealprotokollet nr 3 – grundas på samma skäl.

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

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

Bestämmelsen har ändrats med anledning av att Montrealkonventionen införs i Sverige både genom luftfartslagen och genom rådets förordning (EG) nr 2027/97. Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

Genom paragrafen i dess ursprungliga lydelse utnyttjade Sverige den möjlighet till undantag som finns i artikel 5 fjärde stycket i paketresedirektivet. Detta undantag innebär att en medlemsstat får föreskriva att skador som omfattas av ansvarsregler i en internationell överenskommelse skall regleras enligt denna överenskommelse. Ändringen innebär att Montrealkonventionens bestämmelser skall tillämpas exempelvis i de fall ett flygbolag säljer både resa och uppehälle.

Montrealkonventionen på engelska

Bilaga 1 finns i den tryckta upplagan.

Montrealkonventionen på franska

Bilaga 2 finns i den tryckta upplagan.

Montrealkonventionen på svenska

Bilaga 3 finns i den tryckta upplagan.

Utdrag ur rapporten från diplomatkonferensen om Montrealkonventionen

Bilaga 4 finns i den tryckta upplagan.

Förordning (EG) nr 2027/97 om
lufttrafikföretags skadeståndsansvar
vid olyckor

Bilaga 5 finns i den tryckta upplagan.

Gemensam ståndpunkt avseende
parlamentets och rådets förordning
om ändring av förordning (EG) nr
2027/97

Bilaga 6 finns i den tryckta upplagan.

Rådsslutsatser avseende medlemsstaternas ratifikation av Montrealkonventionen

Bilaga 7 finns i den tryckta upplagan.

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet om gemensam ståndpunkt avseende parlamentets och rådets förordning om ändring av förordning /EG) nr 2027/97

Bilaga 8 finns i den tryckta upplagan.

ECAC:s rekommendation om försäkringsnivåer

Bilaga 9 finns i den tryckta upplagan.