

Hallituksen esitys Eduskunnalle eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen hyväksymisestä, laiksi yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta, laiksi valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta sekä Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 tehdyn kolmannen lisäpöytäkirjan irtisanomisen hyväksymisestä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi vuonna 1999 tehdyn, eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn niin sanotun Montrealin yleissopimuksen. Sopimuksessa määrätään muun muassa matkustajien, matkatavaran ja tavarankansainvälisissä ilmakuljetuksissa tarvittavista kuljetusasiakirjoista, rahdinkuljettajan vastuusta ja vakuuttamisvelvollisuudesta sekä toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Asiallisesti sopimuksen määräykset vastaavat pääpiirteissään Suomessa nykyisin sovellettavaa sääntelyä.

Yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräyksistä osa kuuluu Euroopan yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan. Euroopan unionin neuvosto on keväällä 2001 päättänyt, että yleissopimus ratifioidaan yhteisön puolesta. Esitykseen sisältyvät lainsäädäntöehdotukset koskevat jäsenvaltioiden kansalliseen toimivaltaan kuuluvien sopimusmääräysten täytäntöönpanoa.

Ehdotuksen mukaan Montrealin yleissopimuksen määräyksiä sovellettaisiin pääsääntöisesti myös kotimaisissa ilmakuljetuksissa. Yleissopimuksen voimaansaattamiseksi hyväksytyyn yhteisön asetukseen sisältyviä, matkustajien asemaa parantavia säännöksiä sovellettaisiin eräiltä osin sellaisissakin ilmakuljetuksissa, jotka eivät kuulu yhteisösääntelyn soveltamisalaan. Esitykseen sisältyy ehdotus laiksi valmismatkalain muuttamisesta. Ehdotuksen

mukaan matkanjärjestäjän vastuu määräytyisi aina kuljetusta koskevan erityissääntelyn nojalla silloin, kun korvausta vaaditaan kuljetukseen liittyvästä vahingosta.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi sen, että Suomi irtisanoa Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 tehdyn kolmannen lisäpöytäkirjan. Matkustajien ja matkatavaran kansainvälistä ilmakuljetusta koskeva lisäpöytäkirja on osa niin sanottua Varsovan sopimusjärjestelmää. Pöytäkirjan määräykset ovat päällekkäisiä Montrealin yleissopimuksen määräysten kanssa eivätkä ne ole tulleet kansainvälisesti voimaan. Ei olisi tarkoituksenmukaista, että lisäpöytäkirja tulisi myöhemminkään Suomen osalta voimaan, koska se monimutkaistaisi kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevaa sääntelyä entisestään. Tavoitteena on, että Montrealin yleissopimus korvaisi vähittäin muutkin Varsovan sopimusjärjestelmään kuuluvat yleissopimukset ja pöytäkirjat.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella samanaikaisesti kuin Montrealin yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan. Sopimus tulee kansainvälisesti voimaan viimeistään 60 päivän kuluttua siitä, kun Suomi ja muut Euroopan unionin jäsenvaltiot sekä Euroopan yhteisö ovat tallettaneen ratifioimiskirjansa. Euroopan unionin neuvostossa on asetettu tavoitteeksi, että kansalliset toimet yleissopimuksen ratifioimiseksi saatetaan jäsenvaltioissa päätökseen vuoden 2002 loppuun mennessä.

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
YLEISPERUSTELUT	4
1. Nykytila	4
1.1. Lainsäädäntö	4
1.2. Nykytilan arviointi	8
2. Montrealin yleissopimus.....	8
2.1. Yleissopimuksen tavoite ja keskeinen sisältö.....	8
2.2. Toimivallan jakautuminen jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisön välillä	9
2.3. Yleissopimuksen ja Suomen voimassa olevan oikeuden keskeiset erot...	10
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	10
3.1. Esityksen tavoitteet	10
3.2. Voimaansaattamistapa	10
3.3. Yhteisösääntelyn soveltamisalan laajentaminen	11
3.4. Kotimaisia ilmakuljetuksia koskeva sääntely.....	12
3.5. Rahdinkuljettajan vakuuttamisvelvollisuus	12
3.6. Yleissopimuksessa sallitut varaukset.....	13
3.7. Montrealin kolmannen lisäpöytäkirjan irtisanominen.....	13
4. Esityksen taloudelliset vaikutukset.....	14
5. Asian valmistelu	15
5.1. Yleissopimusneuvottelut.....	15
5.2. Asian valmistelu Euroopan unionin neuvostossa	15
5.3. Asian valmistelu Suomessa.....	15
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja.....	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	16
1. Montrealin yleissopimus.....	16
1 luku. Yleiset säännökset.....	16
II luku. Asiakirjat ja osapuolten velvollisuudet, jotka liittyvät matkustajien, matkatavaroiden ja tavaroiden kuljetukseen	17
III luku. Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus.....	19
IV luku. Yhdistetty kuljetus	26
V luku. Muun henkilön kuin sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suorittamat kuljetukset.....	27
VI luku. Muut määräykset	28
VII luku. Loppumääräykset	29
2. Lakiehdotusten perustelut.....	30
2.1. Laki eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta.....	30
2.2. Valmismatkalaki	34
3. Voimaantulo.....	35
4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	36
5. Käsittelyjärjestys.....	37

LAKIEHDOTUKSET.....	39
eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta	39
valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta.....	41
LIITTEET.....	42
RINNAKKAISTEKSTI.....	42
valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta.....	42
YLEISSOPIMUS ERÄIDEN KANSAINVÄLISTÄ ILMAKULJETUSTA KOSKEVIEN SÄÄNTÖJEN YHTENÄISTÄMISESTÄ	43
CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR	43

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö

Kansallinen lainsäädäntö

Yleistä. Matkustajien, matkatavarain ja tavarain kansainvälistä ilmakuljetusta on perinteisesti säännelty kansainvälisin sopimuksin. Suomi on osapuolena useimmissa kansainvälistä ilmakuljetusta koskevissa yleissopimuksissa ja pöytäkirjoissa. Kansallinen ilmakuljetuslainsäädäntömme pohjautuu kaikilta osin kansainvälisten sopimusten määräyksiin. Ensimmäinen kansainvälistä ilmakuljetusta koskeva yleissopimus tehtiin Varsovassa vuonna 1929 (yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä, SopS 26/1937, jäljempänä Varsovan yleissopimus). Varsovan yleissopimusta on sittemmin muutettu ja täydennetty Haagissa vuonna 1955 laaditulla pöytäkirjalla (SopS 37/1977, jäljempänä Haagin pöytäkirja), Guadalajarassa vuonna 1961 tehdyllä yleissopimuksella (SopS 38/1977, jäljempänä Guadalajarajan yleissopimus), Guatemalan Cityssä vuonna 1971 tehdyllä pöytäkirjalla, jäljempänä Guatemalan pöytäkirja, sekä Montrealissa vuonna 1975 tehdyillä neljällä pöytäkirjalla (SopS 75/1997, 76/1997 ja 88/1998).

Suomi on ratifioinut tai liittynyt Varsovan yleissopimukseen sekä sitä muuttaviin ja täydentäviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin Guatemalan pöytäkirjaa lukuun ottamatta. Yleissopimukset ja pöytäkirjat, joissa Suomi on sopimuspuolena, ovat Montrealin kolmatta lisäpöytäkirjaa lukuun ottamatta tulleet kansainvälisesti voimaan. Tämä merkitsee, että Suomi on kansainvälisoikeudellisesti sitoutunut soveltamaan eri sisältöisiä velvoitteita suhteessa eri valtioihin.

Alkuperäinen Varsovan yleissopimus on kansallisesti saatettu voimaan kuljetuksesta ilma-aluksessa annetulla lailla (289/1937).

Lakia sovelletaan edelleen valtioihin, jotka ovat sopimuspuolina ainoastaan kyseisessä yleissopimuksessa. Koska lähes kaikki Varsovan yleissopimukseen liittyneet valtiot ovat myös Haagin pöytäkirjan osapuolia, vuoden 1937 laki ei nykyisin juuri tule sovellettavaksi.

Ilmakuljetussopimuslaki. Vuonna 1977 säädetyllä ilmakuljetussopimuslailla (45/1977) on saatettu voimaan Varsovan yleissopimus sellaisena kuin se on muutettuna Haagin pöytäkirjalla ja täydennettynä Guadalajarajan yleissopimuksella. Lakia muutettiin vuonna 1980 siten, että Suomi saattoi ratifioida Montrealin ensimmäisen ja toisen pöytäkirjan, jotka koskivat Varsovan yleissopimuksessa ja Haagin pöytäkirjassa käytettyjen valuuttayksikköjen korvaamista erityisnosto-oikeuksilla. Erityisnosto-oikeudella tarkoitetaan Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemää, valuuttakoriin perustuvaa valuuttayksikköä, jonka arvo esimerkiksi 2 päivänä lokakuuta 2002 oli 1,34 euroa.

Ilmakuljetussopimuslakia sovelletaan kansainvälisessä ilmakuljetuksessa Suomen ja sellaisen valtion välillä, joka on sopimuspuolena Haagin pöytäkirjalla muutetussa Varsovan yleissopimuksessa. Laissa säädetään muun muassa kuljetusasiakirjoista, rahdinkuljettajan vastuun edellytyksistä ja enimmäismääristä sekä vastuun jakautumisesta usean rahdinkuljettajan kesken.

Lain mukaan rahdinkuljettaja on lähtökohtaisesti vastuussa ilmakuljetuksen aikana matkustajalle, matkatavaralle tai tavaralle aiheutuneesta vahingosta tai viivästyksestä. Se vapautuu kuitenkin vastuusta näyttämällä, että se itse sekä sen palveluksessa olevat ovat ryhtyneet kaikkiin tarpeellisiin toimiin vahingon välttämiseksi tai että niiden on ollut mahdotonta ryhtyä näihin toimenpiteisiin.

Rahdinkuljettajan vastuun enimmäismäärä on rajoitettu matkustajien osalta 16 600 erityisnosto-oikeuteen matkustajalta, matkatavarain ja tavarain osalta 17 erityisnosto-

oikeuteen kilolta sekä käsimatkatavaran osalta 332 erityisnosto-oikeuteen matkustajalta. Ilmakuljetussopimuslakiin on otettu myös vuoden 1961 Guadalajaran yleissopimuksen määräyksiä vastaavat säännökset sopimuksen tehneen ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan välisestä vastuun jaosta. Sopimuksen tehneellä rahdinkuljettajalla tarkoitetaan sitä, joka on omissa nimissään tehnyt ilmakuljetussopimuksen matkustajan tai lähettäjän kanssa. Myös huolitsijoita ja matkanjärjestäjiä on siten pidettävä rahdinkuljettajina, jos ne tekevät kuljetussopimuksia omissa nimissään.

Ilmakuljetuslaki. Kolmas ilmakuljetuksia koskeva kansallinen laki on vuonna 1986 säädetty ilmakuljetuslaki (387/1986), joka pohjautuu Varsovan yleissopimuksen ja Haagin pöytäkirjan määräyksille sellaisina kuin ne ovat muutettuina Montrealin neljällä pöytäkirjalla. Lakiin otettiin myös Guatemalan pöytäkirjan määräyksiä vastaavat säännökset, vaikka Suomi ei ole kyseisen pöytäkirjan sopimuspuoli. Merkittävimmät muutokset suhteessa ilmakuljetussopimuslakiin koskevat postilähetysten kuljetusta sekä kuljetusasiakirjoja, vastuun edellytyksiä ja vastuun enimmäismääriä.

Ilmakuljetuslain mukaan ilmakuljetusta varten ei tarvitse antaa kuljetusasiakirjoja, jos kuljetusta koskevat tiedot kirjataan muulla tavoin. Tämä Montrealin neljänteen pöytäkirjaan pohjautuva sääntely mahdollistaa ilmakuljetuksia koskevien tietojen merkitsemisen sähköisesti, mikä on käytännössä merkittävästi helpottanut erityisesti tavarankuljetusta koskevien asiakirjojen ja tietojen hallintaa.

Ilmakuljetuslain mukaan rahdinkuljettajan vastuu on huolimattomuudesta riippumaton. Matkustajan kuljetuksessa rahdinkuljettaja voi vapautua vastuusta ainoastaan vetoamalla vahinkoa kärsineen omaan myötävaikutukseen tai siihen, että henkilövahinko on aiheutunut yksinomaan matkustajan terveydentilasta. Matkatavaran ja tavarankuljetuksessa rahdinkuljettaja vapautuu vastuusta näyttämällä, että vahinko on johtunut matkatavaran tai tavarankuljetuksen laadusta tai sen viallisuudesta.

Rahdinkuljettajan vastuun enimmäismäärä on rajoitettu matkustajan henkilövahingon osalta 100 000 erityisnosto-oikeuteen ja viivästyksen osalta 4 150 erityisnosto-oikeuteen matkustajalta, matkatavaran osalta 1 000 eri-

tyisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden sekä tavarankuljetuksen osalta 17 erityisnosto-oikeuteen kilolta. Vastuujärjestelmän erityispiirteenä on, että rahdinkuljettaja voi vedota vastuun enimmäismääriin silloinkin, kun se on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta.

Ilmakuljetuslakia sovelletaan sen 39 §:n 1 momentin nojalla kotimaisissa ilmakuljetuksissa sekä kansainvälisessä ilmakuljetuksessa Suomen ja sellaisen valtion välillä, joka ei ole osapuolena missään ilmakuljetusta koskevassa kansainvälisessä yleissopimuksessa. Lisäksi lain soveltamisalaa on laajennettu 40 §:n 2 momentissa olevan valtuutuksen nojalla. Ilmakuljetuslain voimaantulosta ja soveltamisesta eräissä tapauksissa annetun valtioneuvoston asetuksen (238/1989) nojalla lakia sovelletaan myös sopimukseen, jotka koskevat tavarankuljetusta kansainvälistä ilmakuljetusta Suomen ja toisen Montrealin neljännessä pöytäkirjassa sopimuspuolena olevan valtion välillä.

Ilmailulaki. Ilmailulaki (281/1995) on ilma-aluksia koskeva yleislaki, jonka 9 luvussa säädetään myös ilmailussa aiheutuneen vahingon korvaamisesta sekä ilma-aluksilta vaadittavista vakuutuksista. Lain 66 §:n 1 momentin nojalla ilmailussa aiheutuneen vahingon korvaamiseen sovelletaan vahingonkorvauslakia (412/1974) pykälässä säädettyin poikkeuksin. Pykälän 2 momentissa on erityissäännös korvausvastuusta silloin, kun vahinko on aiheutettu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta samassa ilma-aluksessa. Tällaisesta kolmannen kärsimästä vahingosta ilma-aluksen omistaja, haltija sekä käyttäjä ovat huolimattomuudestaan riippumattomassa yhteisvastuussa. Erityistä vastuuperustetta ei kuitenkaan 3 momentin nojalla sovelleta vahinkoon, joka aiheutuu toiselle vahingon sattuessa ilmailuun käytetyille ilma-alukselle tai siinä kuljetettavalle henkilölle tai omaisuudelle.

Ilmailulain 66 §:n 4 momentin mukaan samassa ilma-aluksessa kuljetetulle henkilölle tai omaisuudelle aiheutuneen vahingon korvaamisesta säädetään erikseen. Edellä selostetuissa kuljetussopimusosakunnissa laeissa säädetään korvausvastuusta siltä osin kuin on kysymys ansiolentotoiminnassa aiheutuneesta vahingosta.

Muussa kuin ansiolentotoiminnassa aiheutuneen vahingon korvaamiseen sovelletaan lain 66 §:n 1 momentin nojalla vahingonkorvauslain säännöksiä. Tämä merkitsee, että esimerkiksi harrasteilmailussa aluksen päällikkö vastaa samassa ilma-aluksessa kuljetetulle henkilölle aiheutuneesta vahingosta ainoastaan, jos vahinkoa kärsinyt osoittaa vahingon aiheutuneen ilma-aluksen päällikön huolimattomuudesta.

Ilmailulain 68 §:n 1 momentin nojalla ilma-aluksella on oltava vastuuvakuutus lain 66 §:ssä säädetyn vastuun varalta. Pykälän 3 momentin mukaan Ilmailulaitoksen tarkemmin määrittämässä toiminnassa vaaditaan lisäksi tapaturmavakuutus ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun miehistölle tai matkustajalle aiheutuvan henkilövahingon varalle. Pykälän 4 momentin valtuutussäännöksen nojalla Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset vakuutusten sisällöstä, laajuudesta ja vakuutusmäärästä.

Voimassa oleva vakuuttamisvelvollisuutta koskeva ilmailumääräys (OPS M1—22) on tullut voimaan vuonna 1998. Määräystä on sittemmin muutettu siten, että lentovastuuvakuutuksen vähimmäismäärät on saatettu eräiltä osin vastaamaan Euroopan siviililmailukonferenssi ECACin suosittamia vähimmäisvakuutusmääriä.

Ilmailulaitoksen antama ilmailumääräys koskee ainoastaan lentoyhtiöitä. Ilmakuljetuksia omissa nimissään tarjoavien huolitsijoiden tai matkanjärjestäjien vakuuttamisvelvollisuudesta ei erikseen säädetä eivätkä Suomen kansainväliset velvoitteet tällaista sääntelyä myöskään edellytä. Käytännössä tavaran kuljetuspalveluja omissa nimissään tarjoavilla huolitsijoilla on kuitenkin pääsääntöisesti voimassa vastuuvakuutus, joka kattaa vahinkoriskin ilmakuljetuslaissa säädettyyn enimmäismäärään.

Euroopan yhteisön lainsäädäntö

Yhteisen liikennepolitiikan toteuttamiseksi Euroopan yhteisön piirissä on annettu useita ilmailua koskevia säädöksiä. Ilmailuoikeudellisena perussäädöksenä voidaan pitää yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2407/92, jäljempänä toimilupa-asetus.

Ensimmäinen kuljetussopimusoikeuden alaan kuuluva säädös annettiin vasta 1997, jolloin unionin neuvosto hyväksyi lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97, jäljempänä vastuuasetus. Vastuuasetuksella parannettiin merkittävästi matkustajien korvausoikeudellista suojaa onnettomuustapauksessa verrattuna Varsovan yleissopimuksen eri versioihin. Asetus tuli voimaan lokakuussa 1998.

Vastuuasetuksen tarkoituksena oli saattaa matkustajien korvausoikeudellinen suoja asianmukaiselle tasolle yhteisössä siihen saakka, kunnes tuolloin vireillä ollut Varsovan sopimusjärjestelmän uudistaminen saadaan päätökseen. Montrealin yleissopimuksen tultua hyväksytyksi Euroopan komissio antoi kesäkuussa 2000 ehdotuksen vastuuasetuksen muuttamisesta. Neuvosto vahvisti yhteisen kannan asiassa marraskuussa 2001 ja Euroopan parlamentti hyväksyi sen 13 päivänä maaliskuuta 2002. Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta annettu neuvoston asetus (EY) N:o 889/2002, tuli voimaan 30 päivänä toukokuuta 2002, jolloin se julkaistiin yhteisöjen virallisessa lehdessä. Asetusta sovelletaan siitä päivästä, jona Montrealin yleissopimus tulee voimaan. Seuraavassa selostetaan vastuuasetuksen sisältöä sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 889/2002.

Vastuuasetuksella pannaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset ja samalla laajennetaan yleissopimuksen määräysten soveltaminen jäsenvaltioiden sisäisiin ilmakuljetuksiin. Asetukseen sisältyy lisäksi eräitä Montrealin yleissopimuksen määräyksiä täydentäviä säännöksiä.

Vastuuasetausta sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin eli ilmakuljetusyhtiöihin, joilla on toimilupa-asetuksen säännösten mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa. Vastuuasetuksen säännökset tiedonantovelvollisuudesta koskevat tosin osittain myös kolmansien valtioiden lentoliikenteen harjoittajia.

Vastuuasetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä. Vastuuasetuksessa näitä määräyksiä ei yksilöidä.

Käytännössä lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuu määräytyy eräiltä keskeisiltä osin sovellettavaksi tulevan kansallisen lainsäädännön nojalla. Sen enempää Montrealin yleissopimuksessa kuin vastuuasetuksessaakaan ei säädetä esimerkiksi rahdinkuljettajan korvausvastuun tarkemmasta laajuudesta tai rahdinkuljettajan palveluksessa olevien henkilöiden ja tämän apulaisten korvausvastuun edellytyksiä.

Vastuuasetukseen sisältyy myös Montrealin yleissopimuksen määräyksiä täydentävää sääntelyä. Ensinnäkin vastuuasetuksessa täsmennetään lentoliikenteen harjoittajien vakuuttamisvelvollisuuden osalta toimilupasetuksen 7 artiklan säännöstä, jonka mukaan vakuutuksen on oltava riittävä. Vastuuasetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan tällä tarkoitetaan matkustajia koskevan korvausvastuun osalta vakuutusta sellaiseen määrään, joka riittää varmistamaan, että kaikki korvaukseen oikeutetut henkilöt saavat täysimääräisenä sen, mihin he ovat oikeutettuja vastuuasetuksen mukaisesti. Tällä säännöksellä pannaan matkustajien kuljetuksen osalta täytäntöön Montrealin yleissopimuksen 50 artikla, joka koskee rahdinkuljettajien vakuuttamisvelvollisuutta.

Toiseksi vastuuasetuksessa täydennetään yleissopimuksen määräystä matkatavaran kuljetukseen liittyvän erityisen etuuden ilmoittamisesta. Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 2 kappaleen mukaan rahdinkuljettajan korvausvastuun enimmäismäärää ei sovelleta, jos matkustaja on matkatavaran rahdinkuljettajalle jättäessään erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy matkatavaran toimittamiseen määräraikkaan, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun. Vastuuasetuksen 3 a artiklassa säädetään lisämaksun määräytymisen perusteista ja niistä tiedottamisesta. Vastuuasetuksen mukaan lisämaksun on perustuttava tariffiin, joka on sidoksissa kyseisten matkatavaroiden kuljettamisesta ja vakuuttamisesta aiheutu-

viin, korvausvastuun rajan mukaisesti arvioidut kustannukset ylittäviin lisäkustannuksiin. Tariffi on pyynnöstä asetettava matkustajien saataville.

Kolmas Montrealin yleissopimusta täydentävä vastuuasetuksen artikla koskee lentoliikenteen harjoittajien ennakkomaksuvelvollisuutta. Montrealin yleissopimuksen 28 artiklan mukaan kansallisessa lainsäädännössä voidaan edellyttää, että rahdinkuljettaja suorittaa onnettomuustapauksessa viipymättä ennakkomaksuja korvaukseen oikeutetuille henkilöille heidän välittömien taloudellisten tarpeidensa tyydyttämiseksi. Vastuuasetuksen 5 artiklan mukaan tällainen ennakkomaksu on suoritettava viimeistään 15 päivän kuluessa siitä, kun korvaukseen oikeutetun henkilöllisyys on todettu. Maksun on katettava henkilön välittömät taloudelliset tarpeet ja oltava suhteessa siihen, mitä korvauksen saaja on kärsinyt. Kuolemantapauksessa korvauksen on artiklan 2 kohdan mukaan oltava vähintään 16 000 erityisnosto-oikeutta vastaava määrä euroina matkustajaa kohti. Artiklan 3 kohdassa olevan selventävän säännöksen mukaan ennakkomaksun suorittaminen ei merkitse korvausvastuun tunnustamista ja se voidaan vähentää korvausvastuun perusteella myöhemmin maksettavista määristä. Takaisin ennakkomaksu on kuitenkin maksettava ainoastaan Montrealin yleissopimuksen 20 artiklassa määrätyissä tapauksissa eli rahdinkuljettajan vapautuessa vastuusta myötävaikutuksen perusteella sekä siinä tapauksessa, että ennakkomaksun saaja ei ole ollut korvaukseen oikeutettu henkilö.

Lisäksi vastuuasetuksen 6 artiklassa säädetään lentoliikenteen harjoittajien tiedonantovelvollisuudesta tavalla, joka täydentää yleissopimuksen 3 artiklan 4 kappaleessa olevaa määräystä. Vastuuasetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaan tiedonantovelvollisuus koskee paitsi yhteisön lentoliikenteen harjoittajia myös sellaisia kolmansien valtioiden lentoliikenteen harjoittajia, jotka myyvät yhteisössä lentoliikennepalveluja. Kohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajien on varmistettava, että matkustajille annetaan kaikissa myyntipisteissä yhteenveto tärkeimmistä matkustajiin ja heidän matkatavaroihinsa sovellettavista korvausvastuuta koskevista säännöistä. Yhteisön lentoliikenteen harjoit-

tajien on käytettävä tiedotukseen asetuksen liitteenä olevaa tiedotetta.

Yhteisössä tarjottujen tai ostettujen lentokuljetusten osalta jokaiselle matkustajalle on artiklan 2 kohdan mukaan lisäksi annettava kirjallisesti tiedot kyseisessä kuljetuksessa sovellettavista korvausvastuun rajoista sekä varoitus, että matkatavaran kuljetukseen sovellettavaa vastuurajaa arvokkaammista matkatavaroista olisi mainittava lentoyhtiölle lähtöselvityksessä tai matkustajan olisi vakuutettava ne ennen matkaa. Jos yhteisön lentoliikenteen harjoittajat huolehtivat kaikista kuljetuksista, niiden tiedonantovelvollisuus koskee ainoastaan yhteisössä, yhteisöstä tai yhteisöön suoritettavia kuljetuksia.

Rahdinkuljettajien vapaaehtoiset järjestelyt

Matkustajien kansainvälisiä ilmakuljetuksia suorittavat rahdinkuljettajat ovat jo pitkään katsoneet, että niiden Varsovan sopimusjärjestelmän eri versioihin perustuva korvausvastuu on matkustajien kohtuullisen korvaussuojan kannalta riittämätön. Ne ovatkin sitoutuneet kansainvälisissä sopimuksissa edellytettyä ankarampaan vastuuseen keskinäisin sopimuksin, jotka käytännössä vaikuttavat merkittävästi rahdinkuljettajien korvausvastuun sisältöön. Viimeisin tällainen rahdinkuljettajien välinen sopimusjärjestely toteutettiin vuonna 1996 ja siihen ovat liittyneet lähes kaikki suuret ilmakuljetusyrietykset.

Suomalaisista ilmakuljetusyrietyksistä Finnair Oyj on rahdinkuljettajien olivat jatkossakin sitoutua olemaan vetoamatta yleissopimuksen vastuusta vapautumisperusteisiin tai sopia yleissopimuksesta määrättyä korkeammista korvausten enimmäismääristä matkatavaran ja tavarankuljetuksen osalta. Todennäköistä kuitenkin on, että vapaaehtoisten järjestelyjen merkitys vähenee sitä mukaan kuin Montrealin yleissopimuksen alueellinen soveltamisala laajenee. Montrealin yleissopimuksella luodaan nykyaikainen, matkustajille kohtuullisen korvaussuojan takaava järjestelmä. Yleissopimuksessa käytettyjä rahmääriä voidaan myös muuttaa verraten yksinkertaisessa menettelyssä, joten niiden taso säilynee nykyistä paremmin rahanarvon

muutoksista huolimatta.

1.2. Nykytilan arviointi

Kansainvälisiä ilmakuljetussopimuksia koskeva sääntely on nykyisin monimutkaista. Yksittäistapauksessa saattaa olla vaikea selvittää, mitä Varsovan yleissopimuksen useista versioista yksittäiseen ilmakuljetukseen sovelletaan sekä miten yhteisösääntely ja rahdinkuljettajien vapaaehtoiset järjestelyt sovellettavaan sääntelyyn vaikuttavat. Oikeustilan vaikeaselkoisuus aiheuttaa riitaisuuksia ja vaikeuttaa käytännössä muun muassa ilmakuljetusten vakuuttamistarpeen arviointia.

Varsovan yleissopimuksen eri versioihin perustuva rahdinkuljettajan korvausvastuu on nykyisin matkustajien korvaussuojan kannalta täysin riittämätön. Matkustajien kuljetuksen osalta kansainvälisiin sopimuksiin pohjautuvat epäkohdat on tosin pääosin korjattu yhteisösääntelyllä siltä osin kuin on kysymys yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamista ilmakuljetuksista. Yhteisön jäsenvaltioiden ja kolmansien valtioiden välisiä matkustajien ilmakuljetuksia koskeviin sopimuksiin sovelletaan kuitenkin lähtökohtaisesti edelleen Varsovan sopimuksen eri versioita, mitä ei voida pitää matkustajien korvaussuojan kannalta asianmukaisena.

2. Montrealin yleissopimus

2.1. Yleissopimuksen tavoite ja keskeinen sisältö

Yleissopimuksen tavoitteena on yhtäältä yhtenäistää kansainvälistä vastuujärjestelmää ja toisaalta parantaa lentomatkustajien asemaa muun muassa ankaroitamalla rahdinkuljettajan korvausvastuun edellytyksiä, korottamalla korvausvastuun enimmäismääriä ja määräämällä vahinkoriskin pakollisesta vakuuttamisesta.

Matkatavaran ja tavarankuljetuksen osalta määräykset vastaavat pääpiirteissään Haagin pöytäkirjalla ja Montrealin neljännellä pöytäkirjalla muutetun Varsovan yleissopimuksen määräyksiä. Sopimuksen tehneen ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan välistä vastuunjako koskevat määräykset puolestaan ovat yh-

tenevät vuoden 1961 Guadalajaran yleissopimuksen määräysten kanssa.

Yleissopimus koskee kaikkia ilmakuljetusyrityksen suorittamia kansainvälisiä ilmakuljetuksia. Ilmakuljetusyrityksellä tarkoitetaan yritystä, joka suorittaa matkustajien tai rahdin kuljetusta ansiotarkoituksessa. Yleensä samaa tarkoittavia termejä ovat lentoyhtiö, lentoliikenneyritys ja lentoliikenteen harjoittaja. Muun kuin ilmakuljetusyrityksen suorittamiin kansainvälisiin ilmakuljetuksiin yleissopimusta sovelletaan ainoastaan, jos kuljetus tapahtuu korvausta vastaan.

Ilmakuljetus on kansainvälinen, jos kuljetuksen lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat sopimusvaltioissa tai, jos molemmat paikat sijaitsevat yhdessä sopimusvaltiossa, sovittu välilaskupaikka sijaitsee toisessa valtiossa.

Matkustajan kuljetuksessa rahdinkuljettaja voi vapautua vastuusta, siltä osin kuin korvauksen määrä ei ylitä 100 000 erityisnosto-oikeutta, ainoastaan vetoamalla vahinkoa kärsineen myötävaikutukseen. Tämän rahamäärän ylittävältäkin osin rahdinkuljettajan mahdollisuudet vastuusta vapautumiseen ovat hyvin rajoitetut. Matkustajan viivästyksen osalta korvausvastuu on rajoitettu 4 150 erityisnosto-oikeuteen.

Matkatavaran ja tavarankuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuu on huolimattomuudesta riippumatonta. Rahdinkuljettaja voi kuitenkin vapautua vastuusta näyttämällä, että vahinko on johtunut matkatavaran tai tavarankuljetuksen laadusta tai sen viallisuudesta. Korvausvastuu on rajoitettu matkatavaran osalta 1 000 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden ja tavarankuljetuksen osalta 17 erityisnosto-oikeuteen kilolta. Tavarankuljetuksessa rahdinkuljettaja voi vedota korvausvastuun enimmäismäärään silloinkin, kun se on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta.

Yleissopimukseen perustuva korvauskanne on pantava vireille kantajan valinnan mukaan rahdinkuljettajan kotipaikan tai päätoimipaikan, kuljetussopimuksen tehneen toimipaikan taikka määräpaikan tuomioistuimessa. Näiden perinteisten neljän oikeuspaikan ohella matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta aiheutuvaan vahinkoon perustuva kanne voidaan eräin edellytyksin panna vireille matkustajan kotipaikan tuomioistuimessa.

2.2. Toimivallan jakautuminen jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisön välillä

Yhteisöoikeuden näkökulmasta Montrealin yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain yhteisön toimivaltaan. Yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen toimivallan raja ei ole yksiselitteinen eikä sopimus sisällä määräystä, joka osoittaisi toimivallan jakautumisen.

Montrealin yleissopimuksen osalta yhteisön yksinomainen toimivalta perustuu vastuuseen ja toimilupa-asetuksen vakuuttamisvelvollisuutta koskevaan sääntelyyn. Vastuuasetus on annettu Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla. Asetuksen hyväksymisellä toimivallan voidaan katsoa siirtyneen jäsenvaltioilta yhteisölle ensinnäkin yleissopimuksen 17 artiklan 1 kappaleen sekä 19, 20—26, 28 ja 37 artiklan osalta siltä osin kuin niissä määrätään yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuusta matkustajan loukkaantumisen, kuoleman tai viivästyksen taikka matkatavaravahingon johdosta. Toimilupa-asetuksella toimivalta on siirtynyt yhteisölle yhteisön lentoliikenteen harjoittajan vakuuttamisvelvollisuutta koskevan 50 artiklan osalta.

Sen jälkeen, kun Montrealin yleissopimus avattiin allekirjoitettavaksi, neuvosto on hyväksynyt tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 44/2001, jäljempänä Bryssel I -asetus. Asetuksen 67 ja 71 artiklan nojalla jäsenvaltioiden allekirjoittamia, erityisiä oikeudenaloja koskevia sopimuksia, jotka on tehty ennen asetuksen hyväksymistä, sovelletaan asetukseen nähden ensisijaisesti. Tästä huolimatta on katsottava, että Bryssel I -asetuksen hyväksymisellä toimivalta on siirtynyt yhteisölle tuomioistuimen toimivaltaa koskevien 33 ja 46 artiklan osalta siltä osin kuin on kysymys asetuksen soveltamisalaan kuuluvista asioista.

Yleissopimuksen allekirjoittaneet yhteisön jäsenvaltiot ovat allekirjoituksen yhteydessä tehneet julistuksen, jonka mukaan yhteisöllä on perustamissopimuksen mukaan toimivalta eräissä yleissopimuksen soveltamisalaan

kuuluviissa kysymyksissä. Yhteisöllä on sopimuksen 53 artiklan nojalla oikeus tulla yleissopimuksen sopimuspuoleksi. Yhteisö on allekirjoittanut sopimuksen ja ilmoittanut selostavansa ratifiointin yhteydessä annettavalla julistuksella, miten toimivalta yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välillä yleissopimuksen soveltamisalalla jakautuu.

Ilmakuljetusta koskevan sopimuksen osapuolten välillä ei käytännössä ole suurta merkitystä sillä, sovelletaanko Montrealin yleissopimuksen määräyksiä yhteisöoikeudellisina vai kansallisina säännöksiä. Yhteisöoikeudellisina säännöksiä sovellettavilla yleissopimuksen määräyksillä tosin on yksiselitteinen etusija suhteessa kansalliseen lainsäädäntöön, joten ristiriitatilanteessa niitä sovelletaan kansallisten säännösten asemesta. Yleissopimuksen muilla määräyksillä ei ole vastaavaa etusijaa suhteessa kansallisiin säännöksiin.

On myös huomattava, että kansallisten tuomioistuinten ohella myös Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta tulkita jaetun toimivallan sopimukseen sisältyviä määräyksiä. Yhteisöjen tuomioistuimella on sen oikeuskäytännön nojalla katsottava olevan toimivalta tulkita yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan kuuluvia yleissopimuksen määräyksiä silloinkin, kun niitä yksittäistapauksessa sovelletaan jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvassa asiassa. Siten yhteisöjen tuomioistuin voisi tulkita esimerkiksi viivästysvahingon korvaamista koskevaa artiklaa tavarankuljetuksessa aiheutunutta vahinkoa koskevan riidan yhteydessä, vaikka tavarankuljetusta koskeva sääntely ei sinänsä kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

2.3. Yleissopimuksen ja Suomen voimassa olevan oikeuden keskeiset erot

Montrealin yleissopimuksen matkatavaran ja tavarankuljetusta koskevat määräykset vastaavat pääpiirteissään ilmakuljetuslain säännöksiä. Matkustajan kuljetusta koskevan vastuun osalta yleissopimuksen määräykset puolestaan ovat pitkälti yhtenevät Suomessa suoraan sovellettavan vastuusetuksen kanssa.

Suomen voimassa olevaan oikeuteen verrattuna ehkä tärkein muutos on kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevan lainsäädännön vä-

hittäinen selkeytyminen. On nimittäin perusteltua olettaa, että Montrealin yleissopimukseen liittyy lähivuosien aikana lukuisia valtiota. Parhaassa tapauksessa tämä voi merkitä, että kaikessa kansainvälisessä ilmakuljetuksessa sovelletaan aikanaan Montrealin yleissopimuksen määräyksiä vastaavaa sääntelyä. Asiallisesti merkittävimmät erot yleissopimuksen ja Suomen voimassa olevan oikeuden välillä koskevat matkatavaran vahingoittumisen ja matkustajan viivästyksen perusteella maksettavien korvausten enimmäismääriä. Voimassa olevan lain mukaan rahdinkuljettaja saa vedota enimmäismääriin silloinkin, kun vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta, mutta Montrealin yleissopimuksen mukaan tämä ei enää ole mahdollista. Erona on myös, että Montrealin yleissopimuksen nojalla matkustajalla on nykyistä useammin oikeus nostaa henkilövahingon korvaamista koskeva kanne oman asuinpaikkavaltionsa tuomioistuimessa. Lisäksi Montrealin yleissopimukseen sisältyy yksinkertaistettu menettely rahdinkuljettajan korvausvastuuta koskevien enimmäismäärien muuttamiseksi. Voidaan olettaa, että enimmäismäärien reaaliarvo voidaan säilyttää nykyistä tehokkaammin rahan arvon alenemisesta huolimatta.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on saattaa voimaan Montrealin yleissopimus siltä osin kuin sen määräykset kuuluvat Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaan. Tavoitteena on myös selkeyttää ja yhtenäistää sekä kansainvälisiä että kansallisia ilmakuljetuksia koskevaa sääntelyä.

3.2. Voimaansaattamistapa

Montrealin yleissopimus ehdotetaan saatettavaksi voimaan niin sanotulla sekamuotoisella voimaansaattamislailalla. Lakiin sisällytettäisiin siten varsinaisen voimaansaattamissäännöksen lisäksi yleissopimuksen määräyksiä täydentäviä asiasisältöisiä säännöksiä sekä viittaus vastuusetukseen.

Kansainvälistä ilmakuljetusta koskevat kansainväliset velvoitteet on tähän asti saatettu voimaan asetuksella. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä vastaavat säännökset on sisällytetty voimaansaattamisen yhteydessä säädettyyn asiasisältöiseen lakiin. Tällaista asiasisältöistä voimaansaattamistapaa on perinteisesti käytetty saatettaessa voimaan siviilioikeuden alaan kuuluvia kansainvälisiä velvoitteita muun muassa siksi, että yleissopimuksen määräykset voidaan muotoilla uudelleen kansallista lainsäädäntötekniikkaa noudattaen. Yleissopimusten usein vaikeatajuiset määräykset voidaan tällöin myös kirjoittaa helpommin ymmärrettävään muotoon. Tarvittaessa samalla voidaan säätää siitakin, miten määräyksiä on yksityiskohtiensa osalta kansallisesti sovellettava.

Asianmukaista voimaansaattamistapaa arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon, että Montrealin yleissopimuksen määräykset ovat pääosin sellaisinaan sovellettavia. Eräitä yksittäiskysymyksiä koskeva täydentävä sääntely voidaan sisällyttää sekamuotoiseen voimaansaattamislakiin. Ehdotettu voimaansaattamistapa korostaa yleissopimuksen luonnetta kansainvälisenä normina, jonka tulkinnassa tulee ottaa asianmukaisesti huomioon sekä yleissopimuksen esityöt että muiden sopimusvaltioiden oikeuskäytäntö. Yleissopimuksen määräysten muuntamiseen kansalliseksi laiksi liittyisi riski siitä, että kansallisen sääntelyn yksityiskohtien voitaisiin tulkita poikkeavan yleissopimuksen määräyksistä tavalla, jota ei ole tarkoitettu.

Lainsäädännön ymmärrettävyyden kannalta voimaansaattamistavalla ei ilmakuljetusta koskevan sääntelyn osalta ole suurta merkitystä, koska liikkumavara säännösten uudelleenmuotoilun suhteen olisi joka tapauksessa hyvin rajoitettu. Matkustajien kannalta sovellettavan lainsäädännön ymmärtämistä parantaa käytännössä se, että vastuuasetuksessa velvoitetaan rahdinkuljettajat antamaan matkustajille ymmärrettävässä muodossa tietoa vastuusääntelystä.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on kat-

sonut, että kansainvälinen velvoite voidaan saattaa voimaan asiasisältöisellä voimaansaattamislailla, jos siihen on erityisiä perusteita. Montrealin yleissopimuksen osalta tällaisia erityisiä perusteita ei ole olemassa.

3.3. Yhteisösääntelyn soveltamisalan laajentaminen

Vastuuasetusta sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin eli käytännössä yrityksiin, jotka suorittavat ilmakuljetuksia ansiotarkoituksessa. Montrealin yleissopimusta sovelletaan, paitsi ilmakuljetusyritysten suorittamia kansainvälisiä kuljetuksia koskeviin sopimuksiin, muihinkin kansainvälistä ilmakuljetusta koskeviin sopimuksiin, jos kuljetus suoritetaan maksua vastaan. Lisäksi yleissopimuksen määräykset ulottuvat ilmakuljetuksen suorittavan rahdinkuljettajan ohella elinkeinonharjoittajiin, jotka omista nimissään tekevät ilmakuljetusta koskevia sopimuksia. Viimeksi mainitut elinkeinonharjoittajat eivät siis kuulu vastuuasetuksen henkilölliseen soveltamisalaan, joka on toimilupa-asetuksen tavoin rajattu koskemaan vain lentoyhtiöitä. Neuvosto ja komissio kiinnittivät huomiota vastuuasetuksen ja yleissopimuksen soveltamisalaeroihin vastuuasetuksen muuttamista koskevaan yhteiseen kantaan lisätyssä lausumassaan. Ne pitivät toivottavana Montrealin yleissopimuksen täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa siten, että matkustajien suojelua ja erityisesti korvausvastuuta koskevat vaatimukset olisivat vastuuasetuksen tasolla silloinkin, kun rahdinkuljettaja ei kuulu vastuuasetuksen soveltamisalaan. Tätä onkin pidettävä perusteltuna paitsi matkustajien suojelun myös sääntelyn yleisen johdonmukaisuuden kannalta.

Ehdotuksen mukaan vastuuasetuksessa säädetyn tasoinen korvausvastuu koskisi ensinnäkin kotimaisia ilmakuljetuksia, kuten jaksossa 3.5. selostetaan. Toiseksi ehdotetaan, että vastuuasetuksen säännöksiä ennakkomaksun suorittamisesta ja rahdinkuljettajan tiedonantovelvollisuudesta olisi sovellettava myös sellaisiin ilmakuljetusta koskeviin sopimuksiin, joita muut kuin lentoyhtiöt teke-

vät omissa nimissään. Käytännössä tämä merkitsisi, että ilmakuljetuksia omissa nimissään myyvien matkanjärjestäjien tiedonantaja ennakkomaksuvelvollisuus määräytyisi osittain vastuusetuksen mukaisesti.

3.4. Kotimaisia ilmakuljetuksia koskeva sääntely

Ehdotuksen mukaan Montrealin yleissopimusta sovellettaisiin lähtökohtaisesti myös kotimaisiin kuljetuksiin. Yleissopimuksen matkustajia ja matkatavaraa koskevat määräykset ulottuvat vastuusetuksen perusteella osana yhteisösääntelyä joka tapauksessa kotimaisiin kuljetuksiin siltä osin kuin on kysymys yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamista kuljetuksista. Muutoinkaan ei ole perusteita yleisesti poiketa Montrealin yleissopimuksen määräyksistä kotimaisissa kuljetuksissa. Ehdotus on yhdenmukainen sen toivomuksen kanssa, jonka neuvosto ja komissio esittivät vastuusetusta koskevaan yhteiseen kantaan liittämässään lausumassa.

Montrealin yleissopimuksen vastuumääräyksistä ehdotetaan kotimaisten kuljetusten osalta kuitenkin yhdessä suhteessa poikettavaksi. Rahdinkuljettaja ei ehdotuksen mukaan voisi kotimaisessa kuljetuksessa vedota tavarankuljetuksessa sovellettavaan vastuurajaan silloin, kun se on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta, vaikka se yleissopimuksen määräysten mukaan olisikin mahdollista.

Ilmakuljetuslain 2 §:n 2 momentin mukaan kotimaisissa ilmakuljetuksissa ei tarvitse noudattaa kuljetusasiakirjoja koskevia kansainvälisten yleissopimusten määräyksiä. Tällaista poikkeusta ei enää tarvita. Montrealin yleissopimuksen perusteella ilmakuljetusta varten ei tarvitse antaa erillistä kuljetusasiakirjaa, jos kuljetusta koskevat tiedot kirjataan muulla tavoin, esimerkiksi sähköisesti. Käytännössä ilmakuljetuslaissa säädetty poikkeamismahdollisuus tuli tarpeettomaksi jo silloin, kun kuljetusta koskevien tietojen sähköinen kirjaaminen tuli mahdolliseksi Montrealin neljännen pöytäkirjan perusteella.

3.5. Rahdinkuljettajan vakuuttamisvelvollisuus

Montrealin yleissopimuksen 50 artiklan mukaan sopimusvaltioiden on edellytettävä omilta rahdinkuljettajiltaan riittävää vakuutusta, joka kattaa niillä yleissopimuksen mukaan kuuluvan korvausvastuun. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta tämä sopimusvelvoite on tavarankuljetusta lukuun ottamatta pääosin pantu täytäntöön yhteisösääntelyllä. Vastuusetuksessa edellytetään vakuutusta sellaiseen määrään, joka riittää varmistamaan, että kaikki korvaukseen oikeutetut henkilöt saavat täysimääräisenä sen, mihin heillä on oikeus vastuusetuksen perusteella.

Muiden lentoyhtiöiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta vakuuttamisvelvollisuus määräytyy ilmailulain 68 §:n nojalla. Sama koskee sellaisia yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamia kuljetuksia, joissa lähtö- ja tulopaikka on sama, koska nämä eivät kuulu toimilupa-asetuksen eivätkä siten myöskään vastuusetuksen piiriin. Tosiasiassa 68 §:n mukaan määräytyvällä vakuuttamisvelvollisuudella on merkitystä myös yhteisösääntelyn kannalta, sillä vastuusetuksessa asiasta säädetään vain yleisesti määrittämättä vaadittavien vakuutusosojen rahamääriä.

Ilmailulain 68 §:n 3 momentin nojalla Ilmailulaitoksen tarkemmin määräämässä toiminnassa vaaditaan tapaturmavakuutus sellaisen vahingon varalle, joka ilma-aluksen miehistölle tai matkustajalle aiheutuu ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun. Pykälän 4 momentin nojalla Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset vakuutusten sisällöstä, laajuudesta ja vakuutusmääristä.

Voimassa olevan ilmailulain 68 §:n nojalla annettu ilmailumääräys pohjautuu osittain Euroopan siviili-ilmailukonferenssi ECACin suosittelemiin vähimmäisvakuutusmääriin. ECACin suosituksia kuitenkin muutettaneen vielä ennen Montrealin yleissopimuksen voimaantuloa. Tarkoituksena on, että ilmailulain 68 §:n nojalla vaadittavien vakuutusten taso olisi Montrealin sopimuksen ja vastuu-

asetuksen muutoksen voimaantullessa ECA-Cin uusien suositusten mukainen. Näitä tasoja voitaneen pitää riittävinä sekä Montrealin yleissopimuksen 50 artiklan että yhteisösääntelyn asianmukaisen täytäntöönpanon kannalta.

Ilmailulain 68 §:ään liittyy eräitä valtiosääntöoikeudellisia ongelmia. Perustuslain 80 §:n nojalla on selvää, että lailla tulisi säätää ainakin siitä, kenellä on velvollisuus ottaa vakuutus laissa säädetyn korvausvastuun kattamiseksi.

Myös vakuuttamisvelvollisuuden tarkemmasta sisällöstä tulisi säätää laintasolla yksityiskohtaisemmin kuin ilmailulain 68 §:ssä on tehty. Ilmailulaissa on muitakin säännöksiä, joihin liittyy vastaavia ongelmia. Vakuuttamisvelvollisuudesta ei nykyisin erikseen säädetä sellaisten kuljetussopimuksia omaan lukuunsa tekevien elinkeinonharjoittajien osalta, jotka eivät ole lentoyhtiöitä. Tällaisia elinkeinonharjoittajia voidaan ilmakuljetuslain nojallakin pitää sopimuksen tehneinä rahdinkuljettajina, mutta siitä ei tähän saakka ole seurannut niille välittömiä kustannusvaikutuksia.

Tässä esityksessä ei ehdoteta muutoksia ilmailulain säännöksiin, koska lain täsmällisen muutostarpeen selvittäminen on käynnissä ja tarpeellisten muutosten valmistelu vaatii laaja-alaisempaa valmistelua. Tuon valmistelun yhteydessä tullaan kokonaisuudessaan selvittämään, miten Montrealin yleissopimuksesta ja yhteisölainsäädännöstä johtuvat vakuuttamisvelvollisuudet pannaan Suomessa täytäntöön valtiosääntöoikeudellisesti asianmukaisella ja elinkeinonharjoittajien toimintaedellytykset huomioon ottaen taloudellisilta vaikutuksiltaan tarkoituksenmukaisella tavalla. Myös Euroopan komissio on alustavasti ilmoittanut antavansa lähiaikoina vakuuttamisvelvollisuutta koskevia säädösehdotuksia, joilla olisi vaikutusta jatkovalmisteluun.

3.6. Yleissopimuksessa sallitut varaukset

Yleissopimuksen 57 artiklan mukaan sopimukseen ei saa tehdä varauksia, mutta sopimusvaltio voi milloin tahansa selittää tal-

lettajalle osoitetulla ilmoituksella, että yleissopimusta ei sovelleta kansainväliseen ilmakuljetukseen, jonka kyseinen valtio suorittaa suoraan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen ja joka liittyy täysivaltaisen valtion tehtäviin ja velvollisuuksiin. Vastaavasti sopimusvaltio voi selittää, ettei yleissopimusta sovelleta henkilöiden, tavarain ja matkatavaran kuljetukseen sen sotilasviranomaisille ilma-aluksilla, jotka kyseinen sopimusvaltio on rekisteröinyt tai vuokrannut ja joiden koko kapasiteetti on varattu näiden viranomaisten toimesta tai puolesta.

Vastaava selitysmahdollisuus on sisällytetty myös aikaisempiin kansainvälistä ilmakuljetusta koskeviin sopimuksiin, mutta Suomi ei ole selityksiä tehnyt. Mitään perusteita ei ole ilmennyt sille, että Suomen nyt tarvitsisi rajoittaa Montrealin yleissopimuksen soveltamista valtiollisten tai sotilaskuljetusten osalta. Yleissopimuksen 57 artiklassa tarkoitettuja selityksiä ei siten ratifioinnin yhteydessä ehdoteta tehtäväksi.

3.7. Montrealin kolmannen lisäpöytäkirjan irtisanominen

Vuonna 1975 Montrealissa hyväksyttiin neljä pöytäkirjaa. Vuonna 1980 ilmakuljetussopimuslakia muutettiin siten, että Suomi saattoi ratifioida Montrealin ensimmäisen ja toisen lisäpöytäkirjan. Ilmakuljetuslailla ilmakuljetuslainsäädäntöä muutettiin siten, että Suomi saattoi ratifioida myös kolmannen lisäpöytäkirjan ja neljännen pöytäkirjan, kuten Suomi tekikin vuonna 1988. Sittemmin Montrealin pöytäkirjat ovat tulleet voimaan kolmatta lisäpöytäkirjaa lukuun ottamatta.

Kolmas lisäpöytäkirja koskee matkustajien ilmakuljetusta. Lisäpöytäkirjan mukaan rahdinkuljettajan korvausvastuun enimmäismäärä matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta johtuvasta vahingosta on 100 000 erityisnosto-oikeutta, mihin rahdinkuljettaja saa vedota silloinkin, kun vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. On myös huomattava, että lisäpöytäkirjan VII artiklan perusteella lisäpöytäkirjan ratifioineen valtion katsotaan lisäpöytäkirjan voimaantullessa liittyneen myös Guatemalan vuoden 1971 pöytäkirjaan. Kolmannen lisä-

pöytäkirjan on tällä hetkellä ratifioinut 27 valtiota ja sen voimaantulon edellytyksenä on 30 ratifiointia. Kolmannen pöytäkirjan voimaantulo merkitsisi pöytäkirjan VII artiklan perusteella Suomen sitoutumista myös Guatemalan pöytäkirjaan, jota Suomi ei erikseen ole ratifioinut.

Montrealin yleissopimuksen voimaantulon jälkeen yleissopimusta sovelletaan sopimusvaltioiden välillä aiempien sopimusjärjestelyjen asemesta. Aikaisempaan Varsovan sopimusjärjestelmään kuuluvia yleissopimuksia ja pöytäkirja sovelletaan kuitenkin Montrealin yleissopimuksen ohella todennäköisesti vielä vuosien ajan, minkä vuoksi niistä ei tässä vaiheessa ole tarkoituksenmukaista irtisanoutua.

Voimassa olevista kansainvälisistä sopimusvelvoitteista irtisanoutuminen ei tässä vaiheessa olisi tarkoituksenmukaista, mutta on aiheellista pyrkiä ehkäisemään ilmakuljetuksia koskevan sääntelyn monimutkaistumista entisestään. Lisäperusteena Montrealin kolmannen lisäpöytäkirjan irtisanomiselle on sen asiasisältö. Lisäpöytäkirjan määräyksiä ei voida pitää matkustajien nykyaikaisen korvaussuojan kannalta riittävinä. Näistä syistä ehdotetaan, että Suomi sanoutuisi Montrealin yleissopimuksen ratifiointiin yhteydessä irti Montrealin kolmannesta lisäpöytäkirjasta.

Lisäpöytäkirja voidaan sen X artiklan mukaan irtisanoa tallettajana toimivalle Puolan tasavallan hallitukselle osoitettavalla ilmoituksella. Irtisanominen tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua irtisanomisilmoituksen vastaanottamisesta.

4. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Montrealin yleissopimuksen määräysten taloudelliset vaikutukset liittyvät yhtäältä rahdinkuljettajan korvausvastuusiin ja niiden vakuuttamisesta aiheutuviin kustannuksiin ja toisaalta ilmakuljetusyrityksille asetettaviin uusiin velvoitteisiin. Korvausvastuun ja vakuutuskustannusten osalta lisäkustannukset liittyvät vastuuasetuksella täytäntöönpanoviin, yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan

kuuluviin määräyksiin. Myös ilmakuljetusyrityksille asetettavat tiedotus- ja vastaavat velvoitteet perustuvat pääosin vastuuasetuksen säännöksiin. Vastuuasetuksen muuttamista koskevassa valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle näistä ehdotuksista todettiin aiheutuvan suomalaisille lentoliikenteen harjoittajille vähäisiä lisäkustannuksia (U 49/2000 vp, s. 5).

Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla saatettaisiin voimaan Montrealin yleissopimuksen määräykset siltä osin kuin ne kuuluvat yhteisön jäsenvaltioiden toimivaltaan. Kansalliseen toimivaltaan kuuluva sääntely vastaa pääpiirteissään voimassa olevan ilmakuljetuslain säännöksiä. Nykyisestä poiketen ehdotetaan, että rahdinkuljettaja ei voisi kotimaankuljetuksessa rajoittaa vastuutaan rahamääräisesti, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta. Tällä periaatteellisesti merkityksellisellä muutoksella ei liene vaikutusta rahdinkuljettajien vakuutusmaksuihin.

Lisäkustannuksia voi aiheutua vastuuasetuksen tiedonantovelvollisuutta ja ennakkokorvauksen maksuvelvollisuutta koskevien säännösten ulottamisesta matkanjärjestäjiin ja muihin elinkeinonharjoittajiin, jotka olematta lentoliikenteen harjoittajia omissa nimissään tarjoavat matkustajien kuljetuspalveluita maksua vastaan. Näistä velvoitteista aiheutuisi kyseisille elinkeinonharjoittajille vähäisiä lisäkustannuksia, joita voidaan kuitenkin matkustajien aseman turvaamiseen liittyvät näkökohdat huomioon ottaen pitää perusteltuina.

Kokonaisuutena arvioituna tähän esitykseen sisältyvien ehdotusten yritysvaikutukset voidaan arvioida vähäisiksi.

Rahdinkuljettajan vakuuttamisvelvollisuutta koskevaa sääntelyä on edellä jaksossa 3.5. ehdotettu erikseen selvitettäväksi. Tällöin on muun muassa otettava kantaa siihen, miten rahdinkuljettajiksi katsottavien matkanjärjestäjien vakuuttamisvelvollisuus järjestetään. Nykyisin matkanjärjestäjällä, joka tarjoaa matkustajien kuljetuspalveluita omissa nimissään, ei ole velvollisuutta erikseen vakuuttaa ilmakuljetukseen liittyviä riskejä. Saattaisikin olla taloudellisesti epätarkoituksellista.

senmukaista velvoittaa matkanjärjestäjät vakuuttamaan tällaisia riskejä, jotka joka tapauksessa on katettu ilmakuljetuksen tosiasiasa suorittavan lentoyhtiön vastuuvakuutuksella. Jos jatkovalmistelussa kuitenkin päädytään ehdottamaan, että rahdinkuljettajiksi katsottavien matkanjärjestäjien on erikseen vakuutettava ilmakuljetukseen liittyvä riski, ratkaisulla on todennäköisesti matkanjärjestäjille huomattavia taloudellisia vaikutuksia.

5. Asian valmistelu

5.1. Yleissopimusneuvottelut

Montrealin yleissopimus valmisteltiin kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) alaisuudessa sekä järjestön oikeudellisessa komiteassa että asiantuntijatyöryhmissä.

Yleissopimusluonnosta käsiteltiin Montrealissa 10 päivänä toukokuuta 1999 alkaneessa diplomaattikonferenssissa, jonka päätteeksi sopimus hyväksyttiin ja avattiin allekirjoitettavaksi 28 päivänä toukokuuta 1999.

Suomi ja Euroopan yhteisö allekirjoittivat yleissopimuksen 9 päivänä joulukuuta 1999.

5.2. Asian valmistelu Euroopan unionin neuvostossa

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 6 päivänä kesäkuuta 2000 ehdotuksen vastuusäätöasetuksen muuttamisesta (KOM(2000) 340 lopullinen). Ehdotuksen tavoitteena oli tarkistaa yhteisösääntelyä siten, että yhteisö voisi omasta puolestaan hyväksyä Montrealin yleissopimuksen. Heinäkuun 14 päivänä 2000 komissio antoi ehdotuksen neuvoston päätökseksi Montrealin yleissopimuksen hyväksymisestä (KOM(2000) 446 lopullinen).

Asetusehdotusta ja päätösehdotusta käsiteltiin yhdessä neuvoston liikennetyöryhmässä. Neuvosto teki 5 päivänä huhtikuuta 2001 päätöksen Montrealin yleissopimuksen tekemisestä Euroopan yhteisön puolesta (2001/539/EY). Asetusehdotuksen osalta neuvosto hyväksyi kesällä 2001 yhteisen kannan, jonka Euroo-

pan parlamentti vahvisti 12 päivänä maaliskuuta 2002. Asetus julkaistiin yhteisöjen virallisessa lehdessä ja se tuli voimaan 30 päivänä toukokuuta 2002. Muutetun asetuksen sisältöä selostetaan jaksossa 1.1.

5.3. Asian valmistelu Suomessa

Yleissopimuksen allekirjoittamista silmällä pitäen oikeusministeriö järjesti elokuussa 1999 ilmailu- ja kuluttajaviranomaisille sekä keskeisille etujärjestöille kuulemistilaisuuden yleissopimuksen allekirjoittamisen tarpeellisuudesta. Kaikki tilaisuuteen osallistuneet pitivät tärkeänä paitsi yleissopimuksen allekirjoittamista myös sen ratifioimista.

Komission annettua jaksossa 5.2. mainitut Montrealin yleissopimuksen ratifioimiseen tähtäävät ehdotuksensa valtioneuvosto lähetti eduskunnalle perustuslain 96 §:n 2 momentissa tarkoitetun kirjelmän lokakuussa 2000 (U 49/2000 vp). Kirjelmässään valtioneuvosto katsoi muun muassa, että Montrealin yleissopimuksen ratifioiminen on lähtökohtaisesti myös Suomen edun mukaista. Liikennevaliokunta ja suuri valiokunta yhtyivät valtioneuvoston kantaan (LiVL 10/2000 vp, SuV:n lausuma 17.11.2000).

Nyt eduskunnalle annettava esitys on valmisteltu oikeusministeriössä virkatyönä. Luonnoksesta hallituksen esitykseksi on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, liikenne- ja viestintäministeriöltä, Ilmailulaitokselta, Kuluttajavirastolta, Kuluttajien vakuutustoimistolta, Suomen Asianajajaliitolta, Suomen Huolintaliikkeiden liitto ry:ltä, Suomen matkatoimistoalan liitto ry:ltä, Suomen Kuluttajaliitto ry:ltä, Lentovakuutuspoolilta, Suomen Ansiolentäjät ry:ltä, Suomen Ilmailuliittoa, Suomen lentotoiminnan harjoittajien liitto ry:ltä, Oy Finnair Ab:ltä, Air Botnia Oy Ab:ltä sekä Vakuutusmeklarit Risto Sihvola Oy:ltä. Suurin osa lausunnonantajien kommentteista liittyi rahdinkuljettajien vakuuttamisvelvollisuutta koskevaan sääntelyyn, joka siis valmistellaan erikseen.

Esitykseen sisältyviä ehdotuksia pidettiin lausunnoissa yleisesti tarkoituksenmukaisina ja kannatettavina. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto vastusti ehdotusta, jonka mukaan rahdinkuljettaja ei kotimaisessa ilmakuljetuksessa voi rajoittaa vastuutaan rahamääräisesti, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta.

Suomen matkatoimistoalan liitto vastusti ehdotuksessa omaksuttua lähtökohtaa, jonka mukaan matkanjärjestäjää voidaan eräissä tapauksissa pitää Montrealin yleissopimuksessa tarkoitettuna rahdinkuljettajana. Liitto vastusti myös useita muita esitykseen sisältyviä ehdotuksia, kuten yleissopimuksen voimaansaattamista ja valmistamatkalain 24 §:n muuttamista. Se katsoi ehdotukseen sisältyvien periaatteiden saattavan vakavalla tavalla vaarantaa matkatoimistoalan elinmahdollisuudet Suomessa ja ehdotti, että asian

käsittely keskeytettäisiin matkanjärjestäjiä koskevilta osin.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Euroopan unionin neuvoston hyväksymissä päätelmissä jäsenvaltiot sitoutuivat tallettamaan ratifioimiskirjansa samanaikaisesti yhteisön ratifioimiskirjan kanssa. Päätelmien mukaan jäsenvaltioiden tulee suorittaa kansalliset ratifiointitoimet niin pian kuin kukin kansallinen perustuslakien sallii, jotta niiden ratifioimiskirjat voidaan tallettaa koordinoitusti viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2002. Päätelmissä asetettu tavoiteaikataulu ei ole oikeudellisesti sitova, mutta siitä huolimatta olisi toivottavaa, että esitys saataisiin käsiteltyksi eduskunnassa syksyn 2002 aikana.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Montrealin yleissopimus

1 luku. Yleiset säännökset

1 artikla. Soveltamisala. Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimusta sovelletaan kaikkiin kansainvälisiin ilmakuljetuksiin, jotka suoritetaan ilma-aluksella maksua vastaan. Ilmakuljetusyrityksen suorittamiin kuljetuksiin yleissopimusta sovelletaan siitä riippumatta, suoritetaanko kuljetus maksua vastaan vai ilmaiseksi. Maksulla tarkoitetaan paitsi rahasuoritusta myös muuta vastiketta, joka rahdinkuljettajalle ilmakuljetuksesta annetaan.

Ilmakuljetusyrityksellä tarkoitetaan yritystä, joka suorittaa ilmakuljetuksia ansiotarkoituksessa. Suomessa tällaisella yrityksellä on ilmailulain (281/1995) 58 §:n nojalla oltava Ilmailulaitoksen myöntämä liikennelupa (operating licence) tai vastaava vieraassa valtiossa annettu lupa. Yleensä

ilmakuljetusyrityksen kanssa samaa tarkoittavia termejä ovat lentoyhtiö, lentoliikenneyritys ja lentoliikenteen harjoittaja.

Artiklan 2 kappaleen nojalla ilmakuljetusta pidetään kansainvälisenä, jos kuljetuksen sovittu lähtöpaikka on yhdessä ja määräpaikka toisessa sopimusvaltiossa. Silloinkin, kun lähtö- ja määräpaikka ovat samassa sopimusvaltiossa, kuljetus on kansainvälinen, jos on sovittu välilaskupaikasta toisessa valtiossa. Välilaskun pituudella tai tarkoituksella ei ole yleissopimuksen soveltamisen kannalta merkitystä.

Artiklan 3 kappaleen mukaan kahden tai useamman rahdinkuljettajan suorittama peräkkäiskuljetus katsotaan yhdeksi kuljetukseksi, jos tämän näytetään olleen sopijapuolten tarkoituksena. Jos esimerkiksi sovitaan ilmakuljetuksesta Oulusta Helsingin kautta toiseen sopimusvaltioon, yleissopimusta sovelletaan myös Oulu-

Helsinki välillä siitä riippumatta, onko kyseisestä kuljetusosuudesta tehty erillinen sopimus.

Artiklan 1—3 kappale vastaavat ilmakuljetuslain 1 §:n säännöksiä. Artiklan 4 kappaleeseen on lisätty selvyuden vuoksi viittaus yleissopimuksen V lukuun, jossa säädetään muun henkilön kuin sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suorittamista ilmakuljetuksista.

2 artikla. Valtion suorittamat kuljetukset ja postikuljetukset. Artiklan 1 kappaleessa määrätään selvyuden vuoksi nimenomaan, että yleissopimusta sovelletaan valtion tai vastaavien julkisoikeudellisten yhteisöjen suorittamiin kuljetuksiin. Yleissopimuksen 57 artiklan nojalla sopimusvaltio voi kuitenkin milloin tahansa ilmoittaa yleissopimuksen tallettajalle, että yleissopimusta ei sovelleta valtion suorittamiin muihin kuin kaupallisessa tarkoituksessa tehtyihin kuljetuksiin tai sotilasviranomaisten suorittamiin kuljetuksiin. Suomessa ulkoasiainministeriön ylläpitämästä valtiosopimusrekisteristä saa tiedon siitä, onko yksittäinen sopimusvaltio tehnyt 57 artiklassa tarkoitetun ilmoituksen.

Artiklan 3 kappaleen mukaan yleissopimusta ei sovelleta postikuljetuksiin artiklan 2 kappaletta lukuun ottamatta. Artiklan 2 kappaleen mukaan rahdinkuljettaja on postilähetyksen kuljetuksessa vastuussa ainoastaan asianomaiselle postihallinnolle. Korvausvaatimusten esittämiseen oikeutettujen piirin rajoittaminen merkitsee, että postin lähettäjä tai vastaanottaja taikka muu vahinkoa kärsinyt ei voi esittää yleissopimukseen perustuvia vaatimuksia rahdinkuljettajalle, vaikka postilähetyksen osoitettaisiin esimerkiksi tuhoutuneen ilmakuljetuksen aikana. Postin lähettäjän tai vastaanottajan on tällöin esitettävä korvausvaatimuksensa postiyritykselle ja hänen oikeutensa korvaukseen määräytyy postipalvelulain (313/2001) mukaan.

Artiklan 2 ja 3 kappale vastaavat asiallisesti ilmakuljetuslain 2 §:n 1 momenttia.

II luku. Asiakirjat ja osapuolten velvollisuudet, jotka liittyvät matkustajien, matkatavaroiden ja tavaroiden kuljetukseen

Luvun määräykset vastaavat pääpiirteissään Varsovan yleissopimuksen II luvun määräyksiä sellaisina kuin ne ovat muutettuina Haagin pöytäkirjalla, Guatemalan pöytäkirjan II ja III artiklalla sekä Montrealin neljännen pöytäkirjan III artiklalla. Montrealin yleissopimusta valmistelleessa diplomaattikonferenssissa lukuun lisättiin uusi 6 artikla ja luvun 3 ja 10 artiklaan tehtiin vähäisiä asiallisia muutoksia, mutta muutoin luvun artiklojen asiasisältöä ei konferenssissa käsitelty.

Seuraavassa viitataan luvun kunkin artiklan osalta siihen ilmakuljetuslain säännökseen, jolla vastaava Varsovan sopimusjärjestelmän määräys on Suomessa pantu täytäntöön. Paikoitellen viitataan selvyuden vuoksi myöskin niihin Varsovan sopimusjärjestelmän määräyksiin, joihin ilmakuljetuslain säännökset perustuvat. Ilmakuljetuslailla täytäntöönpanojen artiklojen perustelujen osalta viitataan ilmakuljetuslakia koskevan hallituksen esityksen yksityiskohtaisiin perusteluihin (HE 6/1986, s. 8—10).

3 artikla. Matkustajat ja matkatavarat. Artiklassa määrätään matkustajien ja matkatavaroiden kuljetuksessa annettavista asiakirjoista.

Varsovan sopimusjärjestelmässä kahteen artiklaan sisältyneet määräykset on yhdistetty yhdeksi artiklaksi. Asiallisesti artikla vastaa eräitä yksityiskohtia lukuun ottamatta ilmakuljetuslain 3 ja 4 §:ää.

Artiklan 2 kappaleen mukaan matkalippua ei tarvitse antaa kirjallisesti, vaan se voidaan esimerkiksi kirjata sähköisesti. Guatemalan pöytäkirjan II artiklaan perustuvan kappaleen toiseksi virkkeeksi on lisätty määräys, jonka mukaan rahdinkuljettajan on tällöin tarjouduttava antamaan matkustajalle kirjallinen selvitys kirjatuista tiedoista.

Artiklan 3 kappaleen mukaan kustakin kirjatusta matkatavarakollista on annettava matkustajalle matkatavaratodistus. Guatemalan pöytäkirjan III artiklasta ja ilmakuljetuslain 4 §:stä poiketen matkatavaratodistukseen ei edellytetä merkittävän tietoa kuljetuksen lähtö- ja määräpaikasta eikä välilaskupaikoista.

Artiklan 4 kappaleessa määrätään rahdinkuljettajan tiedonantovelvollisuudesta matkustajankuljetuksessa. Rahdinkuljettajan

on annettava matkustajalle kirjallinen ilmoitus, jossa on mainittava, että ilmakuljetukseen voidaan soveltaa Montrealin yleissopimuksen määräyksiä ja että nämä määräykset voivat rajoittaa rahdinkuljettajien korvausvastuuta. Euroopan unionin alueella lentoliikenteen harjoittajien tiedonantovelvollisuutta laajentaa merkittävästi vastuusasetuksen 6 artiklan sääntely, jota on selostettu edellä jaksossa 1.1. (s. 6 ss.).

4 artikla. Tavarat. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 5 §:n 1 ja 2 momenttia.

5 artikla. Lentorahtikirjan tai tavarakuitin sisältö. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 8 §:ää.

6 artikla. Tavarat laatu koskeva asiakirja. Artiklan mukaan lähettäjä voidaan tarvittaessa vaatia antamaan tulli-, järjestys- ja muiden vastaavien viranomaismääräysten täyttämiseksi asiakirja, josta ilmenee tavarat laatu. Artiklan viimeisessä virkkeessä määrätään selvyyden vuoksi yksiselitteisesti, että lähettäjäle artiklan nojalla kuuluvia velvoitteita ei voida kohdistaa rahdinkuljettajaan.

Artikla lisättiin yleissopimukseen aivan sopimusneuvottelujen loppuvaiheessa eräiden sellaisten valtioiden vaatimuksesta, jotka olivat neuvottelujen aikaisemmassa vaiheessa vaatineet lähetyksen laadun lisäämistä 5 artiklassa lueteltuihin lentorahtikirjassa tai tavarakuitissa mainittaviin tietoihin.

7 artikla. Lentorahtikirjan kuvaus. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 6 §:n säännöksiä.

8 artikla. Useampia kolleja koskevat asiakirjat. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 7 §:ää.

9 artikla. Asiakirjoja koskevien määräysten noudattamatta jättäminen. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 9 §:ää.

10 artikla. Vastuu asiakirjojen sisältämistä tiedoista. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 10 §:ää. Montrealin neljännen pöytäkirjan III artiklaan perustuvaan 1 kappaleeseen on kuitenkin lisätty selventävä virke, jonka mukaan lähettäjä on vastuussa tavarankuljetusasiakirjojen sisältämistä tiedoista silloinkin, kun lähettäjän puolesta toiminut henkilö on samalla rahdinkuljettajan

asiamies.

11 artikla. Asiakirjojen todistusarvo. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 11 §:ää.

12 artikla. Oikeus määrätä tavarasta. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 12 §:ää.

13 artikla. Tavarat toimittaminen. Asiallisesti artiklan 1 ja 2 kappaleet vastaavat ilmakuljetuslain 13 §:ää ja artiklan 3 kappale lain 14 §:ää.

14 artikla. Lähettäjän ja vastaanottajan oikeuksien käyttäminen. Artiklaan on selvytyden vuoksi otettu määräys, jonka mukaan lähettäjä ja vastaanottaja voivat kumpikin omissa nimissään käyttää 12 ja 13 artiklaan perustuvia oikeuksiaan. Edellytyksenä oikeuksien käyttämiselle tietenkin on, että kuljetussopimuksessa asetetut velvollisuudet täytetään. Artikla vastaa Varsovan yleissopimuksen 14 artiklaa sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Montrealin neljännen pöytäkirjan II artiklalla. Vastaavaa säännöstä ei ole ilmakuljetuslaissa.

15 artikla. Lähettäjän ja vastaanottajan väliset suhteet tai kolmansien osapuolten keskinäiset suhteet. Artiklan 1 kappaleessa vahvistetaan se periaate, ettei 12, 13 ja 14 artiklan määräyksillä ole vaikutusta muutoin kuin suhteessa rahdinkuljettajaan. Kappale vastaa Varsovan yleissopimuksen 15 artiklan 1 kappaletta sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Montrealin neljännen pöytäkirjan II artiklalla. Vastaavaa säännöstä ei ole otettu ilmakuljetuslakiin.

Artiklan 2 kappaleessa määrätään, että 12—14 artiklan määräyksistä voidaan poiketa vain lentorahtikirjassa tai tavarakuitissa olevalla nimenomaisella määräyksellä. Määräys vastaa ilmakuljetuslain 15 §:ää.

16 artikla. Tulli-, järjestys- ja muut viranomaismääräykset. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 16 §:ää.

III luku. **Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus**

Luvun määräyksistä ne, jotka koskevat matkatavarat tai tavarat kuljetusta, vastaavat pääpiirteissään Varsovan yleissopimuksen määräyksiä sellaisina kuin ne ovat muutettuina Haagin pöytäkirjalla, Guatemalan pöytäkirjan IV artiklalla,

Montrealin kolmannen lisäpöytäkirjan II artiklalla ja Montrealin neljännen pöytäkirjan IV artiklalla.

Seuraavassa viitataan kyseisten artiklojen osalta siihen ilmakuljetuslain säännökseen, jolla asiallisesti vastaava Varsovan sopimusjärjestelmän määräys on Suomessa pantu täytäntöön, ja lisäksi tarpeen vaatiessa niihin Varsovan sopimusjärjestelmän määräyksiin, joihin ilmakuljetuslain säännökset perustuvat. Määräysten perustelujen osalta viitataan ilmakuljetuslakia koskevan hallituksen esityksen yksityiskohtaisiin perusteluihin.

17 artikla. Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen — matkatavaravahinko.

Artiklan 1 kappaleessa on perussäännös rahdinkuljettajan vastuusta matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta. Yleissopimuksen vastuujärjestelmässä lähtökohtana on rahdinkuljettajan huolimattomuudesta riippumaton vastuu. Rahdinkuljettajan korvausvastuuta voi rajoittaa yhtäältä matkustajan myötävaikutus, jonka huomioon ottamisesta määrätään 19 artiklassa, ja toisaalta rahdinkuljettajan oma menettely siten kuin 21 artiklassa määrätään. Kappaleen sanamuodon mukaan rahdinkuljettajan vastuu rajoittuu matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuvaan vahinkoon. Varsovan sopimusjärjestelmän vastaavaa määräystä tulkittaessa on useissa sopimusvaltioissa katsottu, että rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvausta paitsi ruumiinvammasta myös siihen liittyvästä psyykkisestä vahingosta. Sen sijaan on epäselvää, onko ruumiinvammaan liittymätön psyykinen vahinko Varsovan sopimusjärjestelmässä korvattavaa vahinkoa. Montrealin yleissopimuksen hyväksynyt konferenssi otti asiaan kantaa yksimielisessä lausumassaan (Montrealin yleissopimusta koskevan diplomaattikonferenssin raportti, s. 240). Siinä todetaan, että joissakin valtioissa myönnetään korvauksia myös psyykkisistä vahingoista, että oikeuskäytäntö tällä alueella on kehittymässä ja että ei ole tarkoitus vaikuttaa voimassa olevaan ja edelleen kehittyvään oikeuskäytäntöön ottaen huomioon myös oikeuskehitys muilla

oikeudenaloilla kuin kansainvälisessä ilmakuljetuslainsäädännössä. Konferenssi hyväksyi lausuman sen varmistamiseksi, että sopimusvaltioissa voidaan jatkossakin tulkita ruumiinvamma-käsitettä laajentavasti.

Montrealin yleissopimuksen nojalla korvattavien vahinkojen piiri määräytyy pääsääntöisesti sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan. Suomen osalta ei ole perusteltua poiketa

vahingonkorvausoikeudellisesta lähtökohdasta, jonka mukaan vahingonaiheuttaja on velvollinen korvaamaan vahinkoa kärsineelle aiheutuneen henkilövahingon. Näin säädetään jo nykyisin ilmakuljetuslain 17 §:ssä, jonka mukaan rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kärsimästä henkilövahingosta. Henkilövahingona pidetään muun muassa psyykkisen terveydentilan häiriötä, joka on lääketieteellisin keinoin toteen näytettävissä. Korvattavuuden kannalta ei ole merkitystä sillä, onko psyykkisen vahingon kärsinyt samassa yhteydessä kärsinyt myös fyysisen vahingon. Jos siis yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvassa korvausasiassa sovelletaan Suomen lakia, pelkkä psyykinen vahinkokin on korvattava edellyttäen, että se on lääketieteellisin keinoin toteen näytettävissä ja korvausvastuun muut edellytykset täyttyvät.

Yleissopimukseen perustuva vastuu koskee ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä aiheutuneita vahinkoja. Yleissopimuksessa säännellyn vastuun piiriin kuuluu siten muun muassa vahinko, joka matkustajalle aiheutuu lähtöportilta ilma-alukseen johtavassa käytävässä tai lähtöportilta ilma-alukselle suuntautuvan lentokenttäkuljetuksen aikana. Sen sijaan on selvää, että esimerkiksi suurella lentokentällä ennen lähtöselvitystä aiheutuva vahinko ei kuulu rahdinkuljettajan huolimattomuudesta riippumattoman vastuun piiriin.

Artiklan 1 kappaleeseen perustuvan korvausvastuun syntymisen edellytyksenä on myös, että vahingon syynä on onnettomuus. Tällä tarkoitetaan, ettei vastuuta synny ilmakuljetukseen luonteenomaisesti liittyvistä, sinänsä vaarattomista olosuhteista

johtuvasta vahingosta. Rahdinkuljettaja ei siten ole vastuussa esimerkiksi ilman voimakkaan turbulenssin aiheuttamista niin sanotuista ilmauopista johtuvasta pelkotilasta, vaikka pelkotila olisi poikkeuksellisesti luokiteltavissa henkilövahingoksi.

Artiklan 2 kappale koskee rahdinkuljettajan vastuuta matkatavarasta. Kappaleen ensimmäinen virke, joka koskee kirjattua matkatavaraa, vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 18 §:ää. Kirjatulla matkatavaralla tarkoitetaan yleissopimuksessa matkustajan matkalaukkuja ja muuta matkatavaraa, joka yleensä luovutetaan lähtöselvityksessä rahdinkuljettajan edustajalle ja kuljetetaan ilma-aluksen ruumassa.

Matkustajan mukanaan kuljettamasta käsimatkatavarasta rahdinkuljettaja vastaa 2 kappaleen viimeisen virkkeen nojalla vain, jos vahinko on aiheutettu huolimattomuudesta. Korvausvastuun perustavasta huolimattomuudesta voi olla kysymys esimerkiksi silloin, kun käsimatkatavara vaurioituu pudotessaan tavarahyllyltä ilmakuljetuksen aikana siksi, että rahdinkuljettajan henkilökunta ei ole asianmukaisesti varmistanut tavarahyllijien olevan hyvin suljettuina.

Artiklan 3 kappaleessa määrätään siitä, milloin viivästynyt kirjattu matkatavara on katsottava kadonneeksi. Jos rahdinkuljettaja myöntää katoamisen tai jos kirjattu matkatavara ei ole saapunut perille 21 päivän kuluttua siitä päivästä, jona sen olisi pitänyt saapua, matkustajilla on oikeus saattaa rahdinkuljettajaa kohtaan voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeudet. Rahdinkuljettaja on tuolloin velvollinen maksamaan matkustajalle katoamiskorvauksen. Jos kirjattu matkatavara myöhemmin löytyy, matkustajalle voidaan hänen suostumuksellaan katoamiskorvauksen maksamisen asemesta palauttaa matkatavara ja maksaa korvaus viivästyksestä.

Artiklan 4 kappaleen mukaan matkatavaralla tarkoitetaan yleissopimuksessa sekä kirjattua matkatavaraa että käsimatkatavaraa, jollei toisin määrätä.

18 artikla. Tavarahan vahingoittuminen. Artiklan 1—3 kappale vastaavat

pääpiirteissään Montrealin neljännen pöytäkirjan IV artiklaan pohjautuvia ilmakuljetuslain 19 §:n 1 ja 2 momentin säännöksiä. Artiklan 2 kappaleessa lueteltuihin vapautumisperusteisiin vetoamisen edellytyksenä ei kuitenkaan Montrealin yleissopimuksen 18 artiklan mukaan enää ole, että kyseinen peruste on ollut vahingon yksinomaisena syynä. Rahdinkuljettaja voi siten rajoittaa vastuutaan myös osittain osoittamalla, että yksi tai useampi 2 kappaleessa luetelluista seikoista on osaltaan vaikuttanut vahingon syntymiseen.

Lisäksi erona Montrealin neljännen pöytäkirjan IV artiklaan on, että artiklan 3 kappaleessa ei yksilöidä sitä, milloin tavara on rahdinkuljettajan huostassa, samalla tarkkuudella kuin pöytäkirjan IV artiklassa ja ilmakuljetuslain 19 §:n 1 momentissa. Tällä ei kuitenkaan liene tarkoitettu muuttaa määräyksen asiasisältöä.

Artiklan 4 kappaleen ensimmäinen ja toinen virke vastaavat asiallisesti ilmakuljetuslain 19 §:n 3 momenttia. Kappaleen kolmannen virkkeen määräys koskee tilannetta, jossa rahdinkuljettaja korvaa sovitun ilmakuljetuksen muulla kuljetusmuodolla ilman lähettäjän suostumusta. Tällöin korvaavan kuljetuksen katsotaan sisältyvän ilmakuljetukseen ja siihen sovelletaan yleissopimuksen määräyksiä.

19 artikla. Viivästys. Artiklan mukaan rahdinkuljettaja on lähtökohtaisesti vastuussa matkustajien, matkatavaran tai tavarahan ilmakuljetuksessa aiheutuneesta viivästyksestä johtuvasta vahingosta. Viivästysvastuusta säädetään nykyisin ilmakuljetuslain 20 §:ssä, joka perustuu Varsovan yleissopimuksen 19 ja 20 artiklaan. Se, joka vaatii rahdinkuljettajalta korvausta viivästyksen johdosta, on luonnollisesti yleisten vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaan velvollinen esittämään näytön aiheutuneesta vahingosta sekä siitä, että vahingon voidaan katsoa olevan kohtuudella ennakoitavassa syy-yhteydessä viivästyksen. Matkustajan viivästyessä korvattavaksi voi tulla esimerkiksi jatkoyhteyden menettämisestä aiheutuvat lisäkustannukset sekä kohtuulliset majoittumis- ja ruokailukustannukset, jos

ensimmäinen jatkoyhteys lähtee vasta seuraavana päivänä. Viivästyksen perusteella suoritettavan vahingonkorvauksen enimmäismäärästä määrätään 22 artiklassa.

Rahdinkuljettaja voi vapautua viivästyksen perustuvasta vastuusta näyttämällä, että se ja sen palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai että niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin. Esimerkiksi rahdinkuljettajan vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevat lentoturvallisuuden varmistamiseen liittyvät ilmailuviranomaisten määräykset, jotka toisinaan aiheuttavat viivästyksiä ilmakuljetuksiin, voivat vapauttaa rahdinkuljettajan vastuusta. Se, mitä toimenpiteitä vahingon välttämiseksi voidaan kohtuudella edellyttää, ratkaistaan kuitenkin viime kädessä tapauskohtaisesti.

20 artikla. Vastuusta vapautuminen.

Artiklassa määrätään vahinkoa kärsineen oman myötävaikutuksen vaikutuksesta rahdinkuljettajan korvausvastuuseen. Ilmakuljetuslaissa vahinkoa kärsineen myötävaikutuksesta säädetään 21 §:ssä, joka eräiltä osin poikkeaa nyt puheena olevasta artiklasta.

Artiklan mukaan vahinkoa kärsineelle tulevaa korvausta voidaan alentaa sen mukaan kuin hänen oma huolimattomuutensa tai laiminlyöntinsä on ollut aiheuttamassa vahinkoa. Myötävaikutus voidaan ottaa huomioon, vaikka oikeus korvaukseen olisi siirtynyt huolimattomuuteen tai laiminlyöntiin syyllistyneeltä henkilöltä toiselle henkilölle. Siten esimerkiksi tavaran lähettäjän myötävaikutus voi vaikuttaa tavaran vastaanottajalle suoritettavan vahingonkorvauksen määrään. Vahingonkorvaus voidaan artiklan perusteella myös evätä kokonaan, jos vahingon voidaan kokonaisuudessaan katsoa aiheutuneen myötävaikutuksesta.

Vahinkoa kärsineen moitittava menettely voidaan ottaa huomioon, vaikka vahingonkorvaus ei tulisi maksettavaksi hänelle itselleen. Siten esimerkiksi elatuksenmenetyksestä suoritettavaa korvausta voidaan alentaa surmansa saaneen oman myötävaikutuksen perusteella, vaikka

korvaus suoritetaan hänen elatuksensa varassa olleille henkilöille.

Selvyiden vuoksi artiklassa todetaan nimenomaan, että matkustajan myötävaikutus voi vaikuttaa rahdinkuljettajan korvausvastuuseen myös siltä osin kuin on kysymys 21 artiklan 1 kappaleen mukaisesta, ankaraan vastuuseen perustuvasta enintään 100 000 erityisnosto-oikeuden suuruudesta korvauksesta. Lisäys tehtiin, koska eräissä oikeusjärjestelmissä vahinkoa kärsineen myötävaikutusta ei lähtökohtaisesti voida ottaa huomioon, jos vastuu perustuu 21 artiklan 1 kappaleessa määrättyyn ankaraan vastuuseen.

21 artikla. Korvaus matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta. Tämän uuden artiklan 1 kappaleen nojalla rahdinkuljettaja on huolimattomuudestaan riippumattomassa vastuussa matkustajalle aiheutuneesta enintään 100 000 erityisnosto-oikeuden suuruudesta henkilövahingosta. Tältä osin rahdinkuljettaja voi vapautua vastuusta ainoastaan vetoamalla 20 artiklan mukaiseen matkustajan myötävaikutukseen. Rahdinkuljettaja ei sen sijaan voi vapautua vetoamalla esimerkiksi siihen, että vahinko on aiheutunut yksinomaan kolmannen henkilön teosta tai laiminlyönnistä.

Artiklan 2 kappaleen nojalla rahdinkuljettajan vastuu 100 000 erityisnosto-oikeutta ylittävistä vahingoista pohjautuu tuottamusvastuuseen. Todistustaakka on kuitenkin käännetty siten, että rahdinkuljettajan on vastuusta vapautuakseen kyettävä osoittamaan joko toimineensa huolellisesti tai, että vahinko on aiheutunut yksinomaan kolmannen osapuolen huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä. Rahdinkuljettajille asetetut korkeat huolellisuusvelvoitteet huomioon ottaen käännetty todistustaakka merkitsee käytännössä, että rahdinkuljettaja voi kappaleen nojalla vapautua korvaamasta 100 000 erityisnosto-oikeutta ylittävää osaa vahingosta vain hyvin poikkeuksellisesti.

Vahinkoa kärsineen esittämän korvausvaatimuksen suuruus ei sinänsä vaikuta rahdinkuljettajan korvausvastuun perusteiden määräytymiseen. Jos siis korvausvaatimus ylittää 100 000 erityisnosto-oikeutta, rahdinkuljettajan korvausvastuu

määräytyy osittain 1 kappaleen ja osittain 2 kappaleen perusteella. Mikäli rahdinkuljettaja osoittaa toimineensa huolellisesti, hän vapautuu korvaamasta 100 000 erityisnosto-oikeutta ylittävän osan vahingosta.

22 artikla. Vastuun ylärajat viivästyksen, matkatavaran ja tavaran osalta. Artiklan 1 kappaleen nojalla rahdinkuljettajan korvausvastuu viivästyksestä aiheutuneen vahingon osalta on rajoitettu 4 150 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden. Määräys vastaa ilmakuljetuslain 22 §:n 2 momenttia.

Artiklan 2 kappaleen mukaan rahdinkuljettajan korvausvastuu matkatavaran tuhoutumisen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta on rajoitettu 1 000 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden. Kirjatusta matkatavarasta matkustaja voi sen rahdinkuljettajan huostaan jättäessään ilmoittaa rahdinkuljettajalle matkatavaran enimmäiskorvausta suuremman arvon. Pelkkä ilmoitus matkatavaran suuresta arvosta ei riitä, vaan matkustajan on ilmoitettava oma käsityksensä matkatavaran tarkasta arvosta. Jos matkustaja on tehnyt ilmoituksen asianmukaisesti, rahdinkuljettajan on matkatavaran tuhoutuessa, kadotessa, vahingoituessa tai viivästyessä suoritettava ilmoitetun arvon mukainen korvaus, jollei se pysty näyttämään ilmoitetun arvon olevan tavaran todellista arvoa suurempi. Rahdinkuljettaja voi vaatia matkustajalta lisämaksun, joka tämän on suoritettava saadakseen matkatavaralleen ilmoittamansa arvon mukaisen suojan. Kappaleessa tarkoitetun lisämaksun määrittämisen perusteista säädetään vastuusetuksen 3 a artiklassa.

Artiklan 3 ja 4 kappaleessa määrätään tavarankuljetuksessa noudatettavasta vastuun enimmäismäärästä, vastuurajan määrittämisestä eräissä tapauksissa sekä tavaran perille toimittamiseen liittyvän erityisen etuuden ilmoittamisesta. Määräykset vastaavat asiallisesti ilmakuljetuslain 22 §:n 4 momenttia.

Artiklan 5 kappaleen mukaan rahdinkuljettajan vastuu on 1 ja 2 kappaleen määräyksistä poiketen rahamääräisesti

rajoittamaton, jos vahinko on johtunut rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen. Sama koskee tilannetta, jossa vahinko on aiheutettu törkeästä huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että teko tai laiminlyönti todennäköisesti aiheuttaa vahingon.

Artiklan 5 kappaleessa ei viitata tavarankuljetusta koskevaan artiklan 3 kappaleeseen, joten rahdinkuljettaja voi vedota 3 kappaleen mukaiseen vastuurajaan tavarankuljetuksessa silloinkin, kun se on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. Kotimaisessa kuljetuksessa rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ehdotetun voimaansaattamislain 2 §:n 3 momentin nojalla voi vedota artiklan 3 kappaleeseen, joten sen vastuu olisi rajoittamaton myös tavarankuljetuksessa.

Artiklan 6 kappaleessa määrätään oikeudenkäyntiin liittyvien kulujen huomioon ottamisesta korvausvastuun ylärajaa määritettäessä. Kappale vastaa ilmakuljetuslain 22 §:n 5 momenttia.

23 artikla. Rahayksikköjen muuntaminen. Artiklassa määrätään yleissopimuksessa erityisnosto-oikeuksina ilmaistujen rahamäärien muuntamisesta sopimusvaltioiden kansallisiksi valuutoiksi. Suomen osalta asiasta ehdotetaan säädettäväksi voimaansaattamislain 6 §:ssä, joka pohjautuu artiklan 1 kappaleeseen.

24 artikla. Korvausvastuun rajojen tarkistaminen. Tallettajan on artiklan 1 kappaleen mukaan tarkistettava yleissopimuksessa määrätty korvausvastuun enimmäismäärät viiden vuoden välein rahanarvon muutoksen selvittämiseksi. Ensimmäinen tarkistus suoritetaan yleissopimuksen voimaantuloa seuraavan viidennen vuoden lopussa olettaen, että sopimus tulee voimaan viiden vuoden kuluessa siitä, kun se on avattu allekirjoitettavaksi eli viimeistään toukokuun lopussa 2004.

Jos inflaatiotekijä on viiden vuoden tarkistusjakson aikana ylittänyt 10 prosenttia, tallettajan on 2 kappaleen mukaan ilmoitettava sopimusvaltioille korvausvastuun rajojen muuttumisesta.

Muutos tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua ilmoituksesta, jollei sopimusvaltioiden enemmistö vastusta muutosta kolmen kuukauden kuluessa ilmoituksesta. Tallettaja ilmoittaa sopimusvaltioille erikseen muutosten voimaantulosta.

Artiklan 3 kappaleessa määrätään korvausvastuun rajojen muuttamisesta muutoin kuin viiden vuoden välein tehtävän tarkastuksen perusteella. Artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua muuttamismenettelyä sovelletaan aina, kun kolmasosa sopimusvaltioista ilmoittaa sitä haluavansa edellyttäen, että inflaatiotekijän on edellisen muutoksen jälkeen ylittänyt 30 prosenttia.

25 artikla. Korvausvastuun rajoittamista koskeva määräys. Rahdinkuljettaja voi artiklan nojalla sitoutua soveltamaan yleissopimuksessa määrättyä korkeampia vastuurajoja tai olemaan rajoittamatta lainkaan vastuutaan rahamääräisesti. Tämä Varsovan sopimusjärjestelmään verrattuna uusi määräys on otettu yleissopimukseen sen selventämiseksi, että lentoyhtiöt voivat niin halutessaan tehdä keskenään vapaaehtoisia sopimusjärjestelyjä, joilla parannetaan vahinkoa kärsineen suojaa. Osin artikla rinnastuu 27 artiklaan, jonka nojalla rahdinkuljettaja voi niin ikään vapaaehtoisesti luopua yleissopimuksen mukaisesti suojasta.

26 artikla. Sopimusehtojen pätemättömyys. Artiklan mukaan yleissopimuksessa määrättyä korvausvastuuta alentava sopimusehto on mitätön. Sopimusehdon mitättömyys ei kuitenkaan tee mitättömäksi koko kuljetussopimusta. Artikla vastaa asiasisällöltään ilmakuljetuslain 23 §:n 1 momenttia, jossa tosin ei pidetty tarpeellisena nimenomaan säätää yksittäisen sopimusehdon mitättömyyden vaikutuksesta koko kuljetussopimuksen pätevyyteen.

Artiklassa ei ole ilmakuljetuslain 23 §:n 2 momenttia vastaavaa, Montrealin neljännen pöytäkirjan IV artiklaan pohjautuvaa määräystä, jonka mukaan 1 kappaleen määräys ei koske tavarankuljetuksessa tavarankuljetuksen omasta laadusta tai tavarassa olevasta viasta johtuvaa tuhoutumista, katoamista, vähentymistä tai vahingoittumista

tarkoittavaa ehtoa. Mainitut seikat vapauttavat kuitenkin 18 artiklan 2 kappaleen a alakohdan nojalla rahdinkuljettajan vastuusta riippumatta siitä, onko kuljetussopimuksessa tätä tarkoittavaa ehtoa, minkä vuoksi asiasta ei ole tarpeen erikseen määrätä tässä artiklassa.

27 artikla. Sopimusvapaus. Rahdinkuljettaja voi artiklan mukaan yleissopimuksen estämättä kieltäytyä kuljetussopimuksen tekemisestä tai luopua yleissopimuksen sille antamasta suojasta.

Rahdinkuljettaja voi niin ikään asettaa kuljetussopimukselle ehtoja, jotka eivät ole ristiriidassa yleissopimuksen määräysten kanssa. Jos kuljetussopimukseen sovelletaan Suomen lakia, rahdinkuljettaja voi sopimusehdoissaan rajoittaa vastuutaan esimerkiksi välillisen vahingon osalta, koska yleissopimus ei velvoita suorittamaan korvauksia välilliseksi katsottavasta vahingosta eikä tällaisen sopimusehdon käyttö ole Suomen lain mukaan kiellettyä. Eri asia on, että rajoitettavaa sopimusehtoa voidaan yksittäistapauksessa pitää kohtuuttomana.

28 artikla. Ennakkomaksut. Artiklan mukaan sopimusvaltiot voivat kansallisessa lainsäädännössään edellyttää, että lentoyhtiöt, joille kyseinen sopimusvaltio on myöntänyt liikennelentoluvan, suorittavat matkustajan kuollessa tai loukkaantuessa viipymättä ennakkomaksuja. Ennakkomaksun tarkoituksena on korvaukseen oikeutettujen henkilöiden välittömän taloudellisen tarpeen tyydyttäminen. Ennakkomaksun suorittaminen ei merkitse korvausvastuun myöntämistä. Ennakkomaksu voidaan vähentää rahdinkuljettajan myöhemmin maksamasta vahingonkorvauksesta. Vastaavaa määräystä ei sisälly Varsovan sopimusjärjestelmään.

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajat ovat onnettomuustapauksessa velvollisia maksamaan ennakkomaksuja vastuusasetuksen 5 artiklan mukaisesti. Voimaansaattamislain 4 §:ssä vastuusasetukseen perustuva ennakkomaksuvelvollisuus ehdotetaan ulotettavaksi koskemaan myös sellaisia elinkeinonharjoittajia, jotka olematta

lentoliikenteen harjoittajia omaan lukuunsa tarjoavat matkustajien kuljetuspalveluita ilma-aluksessa korvausta vastaan.

29 artikla. Korvausvaatimusten perusta. Artiklan ensimmäisen virkkeen mukaan yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva kante voidaan nostaa ainoastaan yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen puitteissa. Jos tällaista määräystä ei olisi, vahinkoa kärsinyt voisi yrittää kiertää yleissopimuksella luodun korvausjärjestelmän vaatimalla korvausta sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti esimerkiksi sopimukseen perustumattoman korvausvastuun perusteella. Virkkeen määräys vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 24 §:ää.

Artiklan toiseksi virkkeeksi on otettu nimenomainen maininta siitä, että yleissopimukseen perustuvan kanteen perusteella ei voida tuomita rangaistusluonteisia, varoittavia tai muita aiheutuneen vahingon ylittäviä korvauksia, joita eräissä valtioissa voidaan käyttää.

30 artikla. Rahdinkuljettajan palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet — korvausvaatimusten kokonaismäärä. Montrealin yleissopimus sääntelee rahdinkuljettajan ja kuljetussopimuksen toisen sopijapuolen välistä suhdetta eikä sen perusteella voida suoraan vaatia korvauksia rahdinkuljettajan palveluksessa olevilta henkilöiltä ja rahdinkuljettajan asiamiehiltä. Kysymys siitä, millä edellytyksillä viimeksi mainitut henkilöt ovat korvausvastuussa suhteessa vahinkoa kärsineeseen, määräytyy kansallisen lainsäädännön mukaan. Jos asiassa sovelletaan Suomen lakia, työntekijäasemassa olevien henkilöiden vahingonkorvausvastuu määräytyy vahingonkorvauslain (412/1974) 4 luvun mukaisesti.

Artiklassa suojataan yhtäältä rahdinkuljettajaa ja toisaalta sen palveluksessa olevia henkilöitä ja sen asiamiehiä sen varalta, että sovellettava kansallinen lainsäädäntö sallii korvausvaatimusten esittämisen viimeksi mainittuja kohtaan ja vahinkoa kärsinyt päättää niin tehdä.

Rahdinkuljettajan palveluksessa olevia henkilöitä ja asiamiehiä suojataan 1

kappaleessa määräämällä, että he voivat vedota samoihin korvausvastuun rajoituksiin kuin rahdinkuljettaja, jos korvausta vaaditaan heiltä suoraan. Artiklan 2 kappaleen nojalla rahdinkuljettajan sekä sen palveluksessa olevien henkilöiden ja asiamiesten maksettavaksi määrättävien korvausten kokonaismäärä ei saa ylittää yleissopimuksessa määrättyjä korvausvastuun enimmäismääriä. Määräyksellä estetään yleissopimuksessa määrättyjen enimmäiskorvausten kiertäminen siten, että korvausvaatimuksia kohdistettaisiin useisiin vastaajiin.

Rahdinkuljettajan palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet eivät kuitenkaan voi matkustajien ja matkatavaran kuljetukseen perustuvien vahingonkorvausten rajoittamiseksi vedota rahamääräisiin vastuunrajoituksiin, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että vahinko todennäköisesti syntyy. Määräys vastaa rahdinkuljettajaa koskevaa 22 artiklan 5 kappaletta, jota sitäkään ei sovelleta tavarankuljetukseen perustuvaan vahinkoon.

31 artikla. Muistutusten tekeminen. Artiklassa määrätään matkatavaran tai tavarahan vahingoittumiseen liittyvien muistutusten tekemisestä. Artiklan 1—3 kappaleet vastaavat asiallisesti ilmakuljetuslain 26 §:ää ja artiklan 4 kappale vastaa lain 27 §:ää.

32 artikla. Vahingosta vastuussa olevan henkilön kuolema. Vahingosta vastuussa olevan henkilön kuoltua vahingonkorvauskanne voidaan artiklan nojalla nostaa yleissopimuksen määräysten mukaisesti hänen oikeudenomistajiaan vastaan. Vastaavaa säännöstä ei sisälly ilmakuljetuslakiin.

33 artikla. Tuomioistuimen toimivalta. Artiklan 1 kappaleen nojalla yleissopimuksen määräyksiin perustuva vahingonkorvauskanne voidaan kantajan valinnan mukaan panna vireille enintään neljässä vaihtoehtoisessa tuomioistuimessa, joiden on aina sijaittava jossakin sopimusvaltiossa. Ensinnäkin kante voidaan panna vireille rahdinkuljettajan kotipaikan tai päätoimipaikan tuomioistuimessa. Jos kuljetussopimus on tehty rahdinkuljettajan

muussa sopimusvaltiossa sijaitsevassa toimipaikassa, kanne voidaan panna vireille myös kyseisen valtion tuomioistuimessa. Lisäksi kanne voidaan panna vireille siinä sopimusvaltiossa, jossa sopimuksen mukaisen ilmakuljetuksen määräpaikka sijaitsee. Kappale vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 35 §:ää.

Artiklan 2 ja 3 kappaleen nojalla vahingonkorvauskanne, joka perustuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta aiheutuneeseen vahinkoon, voidaan 1 kappaleessa määrätyn lisäksi panna eräin edellytyksin vireille sopimusvaltiossa, jossa matkustajalla onnettomuuden aikaan oli pääasiallinen ja pysyvä asuinpaikka.

Edellytyksenä 2 kappaleen soveltamiselle on ensinnäkin se, että rahdinkuljettajan järjestää matkustajien ilmakuljetuksia kyseisestä sopimusvaltiosta tai kyseiseen sopimusvaltioon käyttäen omaa tai kaupallisen sopimuksen mukaisesti muun rahdinkuljettajan ilma-alueita. Edellytyksenä on lisäksi, että rahdinkuljettaja harjoittaa kyseisessä sopimusvaltiossa matkustajien ilmakuljetuksiin liittyvää liiketoimintaa tiloissa, jotka se tai sen kanssa kaupallista yhteistyötä tekevä rahdinkuljettaja on vuokrannut tai omistaa.

Artiklan 3 kappaleen mukaan kaupallisella sopimuksella tarkoitetaan 2 kappaleessa sopimusta, joka ei ole edustus sopimus, ja joka on tehty rahdinkuljettajien välillä yhteisten ilmakuljetuspalvelujen tarjoamiseksi matkustajille. Käytännössä merkittävin määritelmän piiriin kuuluva yhteistyömuoto on yhteistunnusten käyttö eli niin sanottu code-sharing. Määräyksessä tarkoitettu kaupalliseksi sopimukseksi ei sen sijaan voitane katsoa toista lentoyhtiöiden laajasti hyödyntämää yhteistyömuotoa, niin sanottua interliningia, jonka ansiosta matkustaja voi matkustaa samalla lentolipulla eri lentoyhtiöiden reiteillä peräkkäin. Myöskään kahden tai useamman lentoyhtiön sopimus yhteismarkkinoinnista ei ole määritelmän piirissä, jollei siihen sisälly yhteisten ilmakuljetuspalvelujen tarjoamista.

Pääasiallisella ja pysyvällä asuinpaikalla tarkoitetaan 3 kappaleen määritelmän

mukaan yhtä määrättyä ja vakinaista asuinpaikkaa, joka matkustajalla oli onnettomuuden aikaan. Yleissopimuksessa käytetty käsite poikkeaa kansainvälisessä prosessioikeudessa verrattain vakiintuneesti noudatetuista toimivaltaperiaatteista. Määritelmän sanamuodon perusteella lienee kuitenkin katsottava, että matkustajan 2 kappaleessa tarkoitettua asuinpaikkaa määritettäessä keskeisellä sijalla ovat hänen asumiseensa liittyvät objektiiviset seikat, kuten asumisen tosiasiallinen kesto. Merkityksettömiä eivät kuitenkaan ole kyseisen henkilön omat asumisen pysyvyyteen ja vastaaviin seikkoihin liittyvät käsitykset ja aiomukset. Erikseen määritelmässä on otettu kantaa matkustajan kansalaisuuden huomioon ottamiseen. Sen osalta todetaan, ettei kansalaisuus yksin voi olla ratkaiseva seikka matkustajan pääasiallista ja pysyvää asuinpaikkaa määritettäessä.

Artiklan 4 kappaleessa vahvistetaan se kansainvälisessä yksityisoikeudessa vakiintuneesti noudatettu periaate, että oikeudenkäyntimenettelyä koskeviin kysymyksiin sovelletaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädäntöä.

34 artikla. Välimiesmenettely. Tavarankuljetusta koskevan sopimuksen osapuolet voivat sopia, että yleissopimukseen perustuvaa vastuuta koskeva riita ratkaistaan välimiesmenettelyssä. Väilyssopimus on tehtävä kirjallisesti.

Matkustajan tai matkatavaran kuljetukseen perustuvaa vastuuta koskevaa riitaa ei voida sopia ratkaistavaksi välimiesmenettelyssä, joten riita-asia on tarvittaessa pantava vireille jossakin 33 artiklan nojalla toimivaltaisessa tuomioistuimessa.

Artiklan 2—4 kappaleen määräysten tavoitteena on varmistaa, että väilyssopimuksella ei voida kiertää yleissopimuksen määräysten soveltamista. Artiklan 2 kappaleessa edellytetään, että välimiesmenettelyn on tapahduttava jollakin niistä lainkäyttöalueista, joiden tuomioistuimet olisivat toimivaltaisia käsittelemään riitaa 33 artiklan nojalla. Kantajalla on kappaleen mukaan oikeus valita, missä näistä valtioista välimiesmenettelyn on tapahduttava.

Välimiehen tai välimiesoikeuden on 3 kappaleen nojalla sovellettava yleissopimuksen määräyksiä. Artiklan 4 kappaleessa määrätään vielä erikseen, että 2 ja 3 kappaleessa olevien määräysten vastainen ehto on mitätön.

Tavarankuljetusta koskevien riitojen osalta välimiesmenettely on nykyisinkin eräin edellytyksin sallittu, joskaan asiasta ei määrätä yhtä seikkaperäisesti kuin tässä artiklassa. Säännös asiasta on ilmakuljetuslain 37 §:n 2 momentissa.

35 artikla. Kanneoikeuden vanhentuminen.

Artiklan 1 kappaleen mukaan oikeus vahingonkorvaukseen menetetään, jos kannetta ei nosteta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan tai jona sen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan taikka siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt. Kappale vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 29 §:ää.

Artiklan 2 kappaleen selventävän määräyksen mukaan kanneoikeuden vanhentumisen laskemisessa noudatetaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädäntöä.

36 artikla. Perättäinen kuljetus.

Perättäiskuljetuksesta on kysymys silloin, kun kaksi tai useampi rahdinkuljettaja suorittaa samaan kuljetussopimukseen perustuvan ilmakuljetuksen. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 30 §:ää.

Artiklan 1 kappaleen nojalla kukin perättäiskuljetukseen osallistuva rahdinkuljettaja vastaa omassa valvonnassaan suoritettavasta kuljetusosuudesta. Matkustajan kärsimän henkilövahingon tai viivästyksen perusteella korvausta voidaan 2 kappaleen mukaan kanteella vaatia ainoastaan siltä rahdinkuljettajalta, jonka kuljetusosuuden aikana onnettomuus tai viivästys tapahtui, jolle ensimmäinen rahdinkuljettaja ole nimenomaan sitoutunut vastaamaan koko kuljetuksesta.

Vastuun jakautumisesta tavarankuljetuksen tai matkatavaran perättäiskuljetuksessa määrätään 3 kappaleessa. Matkustajalla on oikeus vaatia korvausta kanteella ensimmäiseltä tai viimeiseltä rahdinkuljettajalta taikka siltä rahdinkuljettajalta, jonka suorittaman

kuljetuksen aikana matkatavaran tuhoutuminen, katoaminen, vahingoittuminen tai viivästys tapahtui. Lähettäjällä on kanneoikeus ensimmäistä rahdinkuljettajaa ja vastaanottajalla viimeistä rahdinkuljettajaa kohtaan sekä molemmilla heistä sitä rahdinkuljettajaa kohtaan, jonka suorittaman kuljetuksen aikana tavarankuljetuksen tuhoutuminen, katoaminen, vahingoittuminen tai viivästys tapahtui. Rahdinkuljettajat, joihin kanne voidaan kohdistaa, ovat yhteisvastuussa suhteessa matkustajaan, lähettäjään tai vastaanottajaan.

37 artikla. Takautumisoikeus kolmansia osapuolia kohtaan.

Yleissopimuksessa määrätään rahdinkuljettajan ja kuljetussopimuksen toisen osapuolen välisestä suhteesta eikä sen määräyksillä ole vaikutusta siihen, onko ja millä edellytyksillä rahdinkuljettajalla oikeus vaatia yleissopimuksen perusteella maksamaansa korvausta kolmannelta osapuolelta. Tästä säädetään artiklassa selvyuden vuoksi nimenomaisesti.

IV luku.

Yhdistetty kuljetus

38 artikla. Yhdistetty kuljetus. Artikla pohjautuu Varsovan sopimuksen 31 artiklaan, joka vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 36 §:ää. Artiklaan on kuitenkin lisätty viittaus, jonka nojalla artikla ei vaikuta 18 artiklan 4 kappaleen soveltamiseen. Viimeksi mainitussa kappaleessa määrätään ilmakuljetusta koskevan sääntelyn soveltumisesta eräissä tapauksissa myös lentoaseman ulkopuolella suoritettuun maa-, meri- tai sisävesikuljetukseen. Jos siis yleissopimuksen määräyksiä on 18 artiklan 4 kappaleen nojalla sovellettava muulla kuljetusmuodolla tapahtuneeseen kuljetukseen, näin on tehtävä siitä huolimatta, että 38 artiklan mukaan perättäiskuljetuksessa sovelletaan muutoin kuhunkin kuljetusmuotoon sitä koskevaa erityissääntelyä.

V luku. Muun henkilön kuin sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suorittamat kuljetukset

Luvun määräykset vastaavat pääpiirteissään Guadalajaran yleissopimuksen määräyksiä, jotka on Suomessa pantu täytäntöön ilmakuljetussopimuslailla.

Ilmakuljetussopimuslain 33—39 §:n säännökset on sisällytetty asiallisesti muuttamattomina ilmakuljetuslain 31—35 §:ään. Seuraavassa viitataan kunkin artiklan osalta sitä asiallisesti vastaavaan ilmakuljetussopimuslain säännökseen, jolla vastaava Guadalajaran yleissopimuksen määräys on Suomessa pantu täytäntöön. Artiklojen perustelujen osalta viitataan ilmakuljetussopimuslakia koskevan hallituksen esityksen yksityiskohtaisiin perusteluihin (HE 90/1976 vp, s. 6—7).

39 artikla. *Sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja — tosiasiallinen rahdinkuljettaja.* Artiklassa määrätään V luvun määräysten soveltamisesta ilmakuljetuksen tosiasiallisesti suorittavan rahdinkuljettajan ohella sopimuksen tehneeseen henkilöön. Artikla sisältyy ilmakuljetussopimuslain 33 §:ään.

Artiklassa tarkoitettuja sopimuksen tehneitä rahdinkuljettajia ovat ensinnäkin lentoyhtiöt, jotka sopivat matkustajan kanssa ilmakuljetuksesta oman tunnuksensa mukaisella lennolla, vaikka ilmakuljetuksen tosiasiallisesti suorittaa toinen lentoyhtiö. Tällainen yhteistunnusten käyttö on nykyisin hyvin tavanomaista.

Sopimuksen tehneinä rahdinkuljettajina on pidettävä myös kaikkia muita henkilöitä, jotka tekevät ilmakuljetussopimuksia omaan lukuunsa, vaikka ne eivät harjoittaisi omaa ilmakuljetustoimintaa. Artiklan mukaan edellytyksenä ei edes ole, että sopimuksen tehnyttä rahdinkuljettajaa olisi lähtökohtaisesti pidettävä ”rahdinkuljettajana”. Tässä suhteessa ilmakuljetussopimuslain 33 §:ää, jossa käytetään yksinomaan termiä ”rahdinkuljettaja”, voidaan pitää epätarkkana.

Artiklassa tarkoitettuja sopimuksen tehneitä rahdinkuljettajia ovat esimerkiksi tavarankuljetussopimuksia omaan lukuunsa tekevät huolitsijat ja matkustajien ilmakuljetuksista omaan lukuunsa sopivat matkanjärjestäjät. Sitä, milloin huolitsijoiden tai matkanjärjestäjien voidaan katsoa toimivan yleissopimuksessa tarkoitetulla tavalla

omaan lukuunsa, on arvioitava sopimusehtojen ja sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan.

40 artikla. *Sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan vastuu.* Artikla sisältyy ilmakuljetussopimuslain 33 §:ään.

41 artikla. *Keskinäinen vastuu.* Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetussopimuslain 34 §:ää.

42 artikla. *Muistutusten ja ohjeiden vastaanottaja.* Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetussopimuslain 35 §:ää.

43 artikla. *Rahdinkuljettajan palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet.* Artikla sisältyy asiallisesti ilmakuljetussopimuslain 36 §:ään.

44 artikla. *Vahingonkorvausten kokonaismäärä.* Artikla sisältyy asiallisesti ilmakuljetussopimuslain 36 §:ään.

45 artikla. *Korvauskanteiden vastaaja.* Artikla sisältyy asiallisesti ilmakuljetussopimuslain 37 §:ään.

46 artikla. *Erityinen toimivalta.* Artikla sisältyy asiallisesti ilmakuljetussopimuslain 37 §:ään.

47 artikla. *Sopimusehtojen pätemättömyys.* Artiklassa on yleissopimuksen 26 artiklaa vastaava määräys, jonka mukaan yleissopimuksessa määrättyä

korvausvastuuta alentava sopimusehto on mitätön. Sopimusehdon mitättömyys ei kuitenkaan tee mitättömäksi koko kuljetussopimusta. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetussopimuslain 26 §:n 1 momenttia.

48 artikla. *Sopimuksen tehneen ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan keskinäiset suhteet.* Guadalajaran yleissopimus ei koske sopimuksen tehneen ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan keskinäisiä suhteita. Poikkeuksena on määräys, jonka mukaan rahdinkuljettajalla on oikeus vaatia toinen rahdinkuljettaja liitettäväksi asianosaiseksi oikeudenkäyntiin, jossa käsitellään yleissopimukseen perustuvaa vahingonkorvauskannetta.

Sama koskee Montrealin yleissopimuksen V luvun määräyksiä. Selvyyden vuoksi asiasta määrätään nimenomaan 48 artiklassa, joka pohjautuu Guadalajaran yleissopimuksen X artiklaan. Ilmakuljetussopimuslaissa ei ole vastaavaa säännöstä.

VI luku. Muut määräykset

49 artikla. Pakollinen soveltaminen. Kuljetussopimukseen sisältyvät ehdot ja ennen vahingon tapahtumista tehdyt erityissopimukset, joilla osapuolet pyrkivät rikkomaan yleissopimuksen määräyksiä joko päättämällä sovellettavasta laista tai muuttamalla tuomioistuimen toimivaltaa koskevia määräyksiä, ovat artiklan nojalla mitättömiä.

Artiklan tarkoituksena on varmistaa se, että kuljetussopimuksen osapuolet eivät ennen vahingon tapahtumista voi keskinäisin sopimuksin kiertää yleissopimuksen määräyksiä. Vahingon tapahtumisen jälkeen tehtyä sovellettavan lain valintaa tai tuomioistuimen toimivaltaa koskevaa sopimusta artikla ei tee mitättömäksi. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 37 §:n 1 momenttia.

50 artikla. Vakuutus. Artiklan mukaan sopimusvaltioiden on edellytettävä omilta rahdinkuljettajiltaan voimassa olevaa vakuutusta, joka on riittävä kattamaan niille yleissopimuksen mukaan kuuluvan korvausvastuun. Sopimusvaltion rahdinkuljettajalla tarkoitetaan lentoyhtiöiden osalta sellaista rahdinkuljettajaa, jolle kyseinen sopimusvaltio on myöntänyt liikennelentoluvan. Varsovan sopimusjärjestelmässä ei ole vakuuttamisvelvollisuutta koskevia määräyksiä.

Artiklassa tai sen esitöissä ei oteta kantaa siihen, minkä sopimusvaltion velvollisuutena on valvoa vakuutusten riittävyyttä sopimuksen tehneiden rahdinkuljettajien osalta silloin, kun ne eivät ole lentoyhtiöitä. Jos tällainen rahdinkuljettaja harjoittaa elinkeinotoimintaa vain yhdessä sopimusvaltiossa, riittävän vakuutuksen edellyttäminen on luonnollisesti kyseisen sopimusvaltion viranomaisten tehtävänä.

Tavarankuljetuksen osalta yleissopimuksesta seuraavan vastuun enimmäismäärä ja siten myös vaadittavan vakuutuksen suuruus on verraten helppo määritellä, koska rahdinkuljettajan korvausvastuun enimmäismäärä on rahamääräisesti rajoitettu. Matkustajien ilmakuljetukseen liittyvän vahinkoriskin osalta vakuutuksen

riittävyyden määrittäminen voi olla ongelmallisempaa, koska yleissopimuksessa ei enää rajoiteta rahdinkuljettajan enimmäisvastuuta rahamääräisesti. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta vakuutuksen riittävyyttä on arvioitava toimilupa-asetuksen 7 artiklan ja vastuusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan perusteella.

Artiklan nojalla sopimusvaltiolla on myös oikeus edellyttää, että sen alueella, alueelle tai alueelta ilmakuljetuksia suorittava ulkomainen rahdinkuljettaja toimittaa todisteet artiklassa tarkoitettun riittävän vakuutuksen olemassa olosta. Sopimusvaltio voi edellyttää rahdinkuljettajalta suurempaa vakuutusta kuin valtio, jossa rahdinkuljettajalle on myönnetty liikennelentolupa. Käytännössä vakuutuksen riittävyys voidaan tarkistaa esimerkiksi myönnettäessä lentoyhtiölle lentolupa tai lentokentillä asematasotarkistusten yhteydessä.

51 artikla. Poikkeuksellisissa olosuhteissa suoritettut kuljetukset. Artiklan mukaan kuljetusasiakirjoihin liittyviä 3—5, 7 ja 8 artiklan määräyksiä ei sovelleta, jos kuljetus on suoritettu poikkeuksellisissa olosuhteissa rahdinkuljettajan tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella. Tarkemmin ei määritellä, mitä poikkeuksellisilla olosuhteilla artiklassa tarkoitetaan.

Artiklassa tarkoitettulla tavalla poikkeuksellisina ei voitane pitää sääolosuhteita tai vastaavia, vasta lentoon lähettäessä tiedossa olevia olosuhteita. Pikemminkin artiklassa lienee tarkoitettu esimerkiksi sotatilassa oleville alueille suuntautuviin evakuointilentoihin ja vastaavia, hyvin poikkeuksellisiin tilanteisiin liittyviä olosuhteita. Tällaisissa tilanteissa rahdinkuljettajatkin usein toiminevat tavanomaisen liiketoimintansa ulkopuolella, mikä myös on artiklan soveltumisen edellytyksenä. Artikla vastaa asiallisesti ilmakuljetuslain 2 §:n 3 momenttia.

52 artikla. Päivän määritelmä. Yleissopimuksessa on esimerkiksi muistutusten tekemiselle asetettu määraaikoja, joiden pituus määräytyy päivissä. Eri valtioissa työpäivän käsite voi vaihdella, kun taas kalenteripäivä on

käsitteenä yksiselitteinen. Selvyyden vuoksi artiklaan on otettu määräys, jonka mukaan päivällä tarkoitetaan yleissopimuksessa kalenteri- eikä työpäivää.

VII luku. Loppumääräykset

53 artikla. Allekirjoittaminen, ratifiointi ja voimaantulo. Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten kaikille valtioille siihen saakka, kunnes se tulee kansainvälisesti voimaan.

Artiklan 2 kappaleessa määrätään alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen oikeudesta allekirjoittaa yleissopimus. Alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä tarkoitetaan tietyn alueen täysivaltaisten valtioiden perustamaa järjestöä, jolla on toimivalta tietyissä yleissopimuksen alaan kuuluvissa asioissa. Lisäksi edellytetään, että järjestö on asianmukaisesti valtuutettu allekirjoittamaan sekä ratifioimaan tai hyväksymään yleissopimuksen tai liittymään siihen. Tällä hetkellä ainoa järjestö, joka täyttää määräyksessä asetetut vaatimukset, on Euroopan yhteisö, jonka aloitteesta määräys yleissopimukseen otettiin.

Kappaleen toisen virkkeen nojalla alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö rinnastetaan yleissopimusta sovellettaessa sopimusvaltioon lukuun ottamatta artikloja, jotka koskevat ilmakuljetuksen kansainvälisyyden määräytymistä, tuomioistuimen toimivaltaa, rahayksikköjen muuntamista sekä sotilaallisia kuljetuksiin liittyvää selitysmahdollisuutta. Kappaleen kolmannen virkkeen mukaan järjestöllä ei ole erikseen äänivaltaa korvausvastuun rajojen tarkistamiseen liittyvässä päätöksenteossa.

Artiklan 3 kappaleen mukaan yleissopimuksen allekirjoittaneiden valtioiden ja järjestöjen on ratifioitava yleissopimus. Muut valtiot tai alueelliset taloudellisen yhdentymisen järjestöt voivat 4 kappaleen mukaan hyväksyä sopimuksen tai liittyä siihen milloin tahansa.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO toimii 5 kappaleen nojalla ratifioimis-, hyväksymis- ja liittymisasiakirjojen tallettajana.

Sopimuksen kansainvälisestä voimaantulosta

määrätään artiklan 6 kappaleessa. Voimaantulon edellytyksenä on, että kolmekymmentä valtiota on ratifioinut tai hyväksynyt yleissopimuksen taikka liittynyt siihen. Tähän ei lasketa mukaan järjestön tallettamaa ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjaa. Yleissopimus tulee voimaan asianomaisten valtioiden välillä kuudentenakymmenentenä päivänä siitä päivästä, jona kolmaskymmenes ratifiointi- hyväksymis- tai liittymisasiakirja on talletettu kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön huostaan.

Artiklan 7 kappaleen mukaan yleissopimus tulee vastaavasti voimaan sopimusvaltioiden tai järjestöjen sekä siihen myöhemmin sitoutuvien valtioiden tai järjestöjen välillä kuudentenakymmenentenä päivänä siitä, kun myöhemmin liittyvän valtion tai järjestön ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirja on tallennettu tallettajan huostaan.

Artiklan 8 kappaleessa määrätään tallettajan ilmoitusvelvollisuudesta.

54 artikla. Irtisanominen. Sopimusvaltio voi irtisanoa yleissopimuksen ilmoittamalla siitä kirjallisesti tallettajalle. Irtisanominen tulee voimaan sadankahdeksankymmenen päivän eli noin kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona tallettaja on vastaanottanut ilmoituksen.

55 artikla. Suhde muihin Varsovan yleissopimuksen asiakirjoihin. Artiklan 1 kappaleen nojalla yleissopimuksen määräykset ovat sopimusvaltioiden välillä ensisijaisia suhteessa kaikkiin Varsovan sopimusjärjestelmän sopimuksiin.

Artiklan 2 kappaleessa määrätään vastaavasti yleissopimuksen määräysten ensisijaisuudesta Varsovan sopimusjärjestelmän sopimuksiin Montrealin yleissopimuksen yksittäisen sopimusvaltion alueella.

56 artikla. Valtiot, joissa on useampi kuin yksi oikeusjärjestelmä. Artiklassa annetaan valtioille, joiden alueilla on useampi kuin yksi oikeusjärjestelmä, mahdollisuus tallettajalle annettavalla selityksellään rajoittaa yleissopimuksen määräysten soveltaminen vain osaan alueistaan. Artiklan 3 kappaleen tulkintaohjeen mukaan yleissopimuksessa tarkoitettuna kansallisena valuuttana ja kansallisena lainsäädäntönä

pidetään selityksen tehneiden valtioiden osalta kunkin alueen valuuttaa ja lainsäädäntöä. Esimerkiksi Kiinan kansantasavalta on käyttänyt eräissä muissakin yleissopimuksissa annettua vastaavaa selitysmahdollisuutta määritelläkseen sopimusvelvoitteidensa tarkempaa soveltamista Hong Kongin erityishallintoalueella, jolla on oma oikeus- ja talousjärjestelmänsä.

Artikla 57. Varaumat. Yleissopimukseen ei sallita varsinaisia varaumia, mutta sopimusvaltiot voivat eräissä tapauksissa rajoittaa yleissopimuksen määräysten soveltamista tallettajalle osoitettavin selityksin. Sopimusvaltion tekemää selitystä on noudatettava toisessa sopimusvaltiossa riippumatta siitä, onko viime mainittu valtio tehnyt vastaavan selityksen.

Artiklan a alakohdan nojalla yleissopimuksen soveltamisalasta voidaan selityksellä sulkea sellainen kansainvälinen ilmakuljetus, jonka selityksen tehnyt valtio suorittaa suoraan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen täysivaltaisen valtion tehtäviin ja velvollisuuksiin liittyen.

Artiklan b alakohdan nojalla sopimusvaltio voi selittää, että yleissopimusta ei sovelleta kuljetukseen kyseisen valtion sotilasviranomaisille ilma-aluksilla, jotka kyseinen sopimusvaltio on rekisteröinyt tai vuokrannut ja joiden koko kapasiteetti on varattu näiden viranomaisten toimesta tai puolesta. Ottaen huomioon, että yleissopimusta ei lainkaan sovelleta varsinaiseen sotilasilmailuun, alakohdassa tarkoitettun poikkeuksen merkitys jäänee käytännössä vähäiseksi.

2. Lakiehdotusten perustelut

2.1. Laki eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta

1 §. *Kansainvälinen ilmakuljetus.* Pykälässä säädettäisiin kansainväliseen ilmakuljetukseen sovellettavista säännöistä. Pykälän 1 momentissa on tavanomainen blankettivoimaansaattamisäännös, jonka

nojalla Montrealin yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Tämä merkitsee, että Montrealin yleissopimuksen voimaantultua sen määräyksiä sovelletaan kaikkiin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluviin kuljetussopimuksiin. Tieto siitä, mitkä valtiot ovat yleissopimuksessa sopimuspuolina, on saatavissa ulkoasiainministeriön valtiosopimusrekisteristä. Yleissopimuksen määräyksiä tulkittaessa on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon sopimuksen soveltamiskäytäntö muissa sopimusvaltioissa sekä sopimuksen valmistelutyöt.

Montrealin yleissopimusta sovelletaan lähtökohtaisesti siihen liittyneiden valtioiden välisiä ilmakuljetuksia koskeviin sopimuksiin. Pykälän 2 momentissa yleissopimuksen alueellista soveltamisalaa ehdotetaan kansainvälisten ilmakuljetusten osalta laajennettavaksi siten, että sen määräyksiä sovellettaisiin sellaisiinkin sopimuksiin, jotka koskevat ilmakuljetusta Suomen ja sellaisen vieraan valtion välillä, joka ei ole yleissopimuksessa sopimuspuolena, jos se Suomen kansainväliset velvoitteet huomioon ottaen on mahdollista.

Suomen kansainväliset velvoitteista johtuen Montrealin yleissopimusta ei ensinnäkään voitaisi soveltaa muun kansainvälistä ilmakuljetusta koskevan yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluviin ilmakuljetuksiin. Koska Suomi ei sanoutuisi irti voimassa olevista Varsovan sopimusjärjestelmän sopimuksista Montrealin yleissopimukseen liittyessään, vanhojen sopimusten soveltamista jatkettaisiin normaalisti kuljetuksissa, joihin ei sovelleta uuden yleissopimuksen määräyksiä. Esimerkiksi sopimukseen kuljetuksesta Suomen ja sellaisen vieraan valtion välillä, joka on sopimuspuolena ainoastaan Haagin pöytäkirjalla muutetussa Varsovan sopimuksessa, sovellettaisiin jatkossakin tähän sopimukseen perustuvia säännöksiä eli käytännössä ilmakuljetussopimuslakia. Varsovan sopimusjärjestelmän sopimusten ja niihin pohjautuvien kansallisten lakien soveltumisesta säädettäisiin 8 §:n siirtymäsäännöksessä, johon momentissa

viitataan.

Toiseksi Montrealin yleissopimuksen soveltamisalaa koskeva sopimusvaltion selitys voisi estää sopimuksen soveltamisen tietyissä tilanteissa. Montrealin yleissopimuksen 57 artiklan b alakohdan nojalla sopimusvaltio voi nimittäin selittää tallettajalle osoitetulla ilmoituksella, että yleissopimusta ei sovelleta kuljetukseen kyseisen valtion sotilasviranomaisille ilma-aluksilla, jotka kyseinen sopimusvaltio on rekisteröinyt tai vuokrannut ja joiden koko kapasiteetti on varattu näiden viranomaisten toimesta tai puolesta. Suomi ei ehdotuksen mukaan tekisi tällaista ilmoitusta, mutta se olisi yleissopimuksen sopimuspuolena sidottu muiden sopimusvaltioiden tekemisiin ilmoituksiin.

Selvyyden vuoksi ehdotetaan nimenomaan säädettäväksi, että Montrealin yleissopimusta ei sovelleta kuljetukseen, jos sopimusvaltio on tehnyt 57 artiklan b alakohdassa tarkoitetun selityksen. Sinänsä on epätodennäköistä, että artikkelissa tarkoitettuja vieraan valtion sotilasviranomaisten ilmakuljetuksia suoritettaisiin Suomen alueella. Lähinnä tällaiset kuljetukset ovat mahdollisia kansainvälisenä yhteistoimintana toteutettavien sotaharjoitusten yhteydessä.

Vastuuasetus on Suomessa suoraan sovellettavaa yhteisösääntelyä. Asetuksen täytäntöönpanemiseksi ei ole tarpeen eikä yleensä edes sallittua antaa jäsenvaltioissa kansallista lainsäädäntöä. Selvyyden vuoksi vastuuasetuksen noudattamisessa matkustajien ja matkatavaran kuljetuksessa ehdotetaan kuitenkin nimenomaan mainittavaksi pykälän 3 momentissa. Vastuuasetuksen noudattamisella tarkoitetaan paitsi asetuksen asiasisältöisten säännösten myös sen 3 artiklan 1 kohdan viittauksessa tarkoitettujen Montrealin yleissopimuksen määräysten noudattamista.

2 §. *Kotimainen ilmakuljetus.* Pykälässä säädettäisiin Montrealin yleissopimuksen määräysten soveltamisesta kotimaisissa ilmakuljetuksissa. Kotimainen ilmakuljetus olisi 1 momentin mukaan kuljetus, jonka lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat Suomessa ja jossa ei ole määrä tapahtua välilaskua toisessa valtiossa. Lähtökohtana olisi, että kaikissa kotimaisissa ilmakuljetuksissa

sovellettaisiin Montrealin yleissopimuksen määräyksiä.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan selvyyden vuoksi todettavaksi, että Montrealin yleissopimusta ei sovelleta kotimaisissakaan kuljetuksissa siltä osin kuin vastuuasetuksesta muuta johtuu. Vastuuasetusta sovelletaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamiin kuljetuksiin riippumatta siitä, onko kysymys kansainvälisestä vai jäsenvaltion sisäisestä kuljetuksesta. Käytännössä tämä merkitsee, että yritysten velvollisuudet ja korvausvastuu matkustajien ja matkatavaran kuljetuksessa määräytyvät vastuuasetuksen mukaan.

Tarkoituksena on, että yleissopimuksen henkilöllinen soveltamisala olisi sama sekä kotimaisia että kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevissa sopimuksissa. Sopimusta sovellettaisiin ensinnäkin ilmakuljetusyritysten suorittamia kuljetuksia koskeviin sopimuksiin. Ilmakuljetusyrityksellä tarkoitettaisiin samaa kuin yleissopimuksen 1 artiklan 1 kohdassa eli yritystä, joka suorittaa matkustajien tai rahdin kuljetusta ansiotarkoituksessa. Tällainen kuljetustoiminta edellyttää toimilupasetuksessa tarkoitettua liikennelupaa, paitsi jos kuljetuksen lähtö- ja tulopaikka on sama.

Lisäksi 1 momentissa säädettäisiin, ettei yleissopimusta sovellettaisi sopimuksen 57 artikkelissa tarkoitetun, sopimusvaltion ilmoittaman selityksen alaan kuuluvaan kuljetukseen. Jos rahdinkuljettajan vahingonkorvausvastuu tulisi tällaisessa tapauksessa arvioitavaksi Suomen lainsäädännön nojalla, korvausvastuu määräytyisi vahingonkorvauslain nojalla.

Pykälän 2 momentin mukaan yleissopimuksen määräyksiä sovellettaisiin muun kuin ilmakuljetusyrityksen suorittamaan kotimaiseen ilmakuljetukseen vain, jos kuljetus tapahtuu korvausta vastaan. Tältäkin osin henkilöllinen soveltamisala vastaisi yleissopimuksen määräyksiä. Esimerkiksi paikallislennot, joissa lähtö- ja tulopaikka on sama, kuuluvat siten ehdotetun sääntelyn soveltamisalaan. Sama koskee ilmakuljetuksia, jotka on suoritettu ilman asianmukaista lupaa.

Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 3 kappaleen mukaan rahdinkuljettajan

vastuun enimmäismäärä tavarankuljetuksessa on 17 erityisnosto-oikeutta kilolta. Vastuurajaa sovelletaan, vaikka rahdinkuljettaja olisi aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta, sillä artiklan 5 kappale, jonka nojalla vastuurajaa ei tietyin edellytyksin sovelleta, ei koske tavarankuljetusta.

Suomen vahingonkorvausoikeuden yleisille periaatteille vieraana voidaan pitää sitä, että rahdinkuljettaja voisi rajoittaa vastuutaan rahamääräisesti silloin, kun se on aiheuttanut vahingon tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. Näin siitä huolimatta, että tämä on voimassa olevan ilmakuljetuslain nojalla mahdollista. Tämän vuoksi 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että rahdinkuljettaja tai muu yleissopimuksen nojalla vahingosta vastuussa oleva henkilö ei tavarankotimaisessa ilmakuljetuksessa voisi rajoittaa vastuutaan yleissopimuksen 22 artiklan 3 kappaleen mukaisesti silloin, kun vahingon näytetään johtuneen artiklan 5 kappaleessa tarkoitetusta teosta tai laiminlyönnistä. Rahdinkuljettajan vastuu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta aiheutetusta vahingosta olisi siis tavarankotimaisessa ilmakuljetuksessa rajoittamaton.

3 §. *Vakuutukset.* Ehdotettavaan lakiin ei esitetä otettavaksi laissa säädetyn vastuun vakuuttamista koskevia säännöksiä. Selvyyden vuoksi pykälässä kuitenkin viitattaisiin sääntelyyn, jonka nojalla rahdinkuljettajan vakuutuksenottamisvelvollisuutta on arvioitava. Yhtäältä kysymys on yhteisösääntelystä ja toisaalta kansallisesta sääntelystä.

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien vakuuttamisvelvollisuutta koskeva perussäännös on toimilupa-asetuksen 7 artiklassa. Sen mukaan lentoliikenteen harjoittajien on otettava onnettomuuksien varalta vastuuvakuutus, joka kattaa varsinkin matkustajat, matkatavarat, rahdin, postin ja kolmannet osapuolet. Velvoitetta täsmennetään matkustajien ja matkatavaran kuljetuksen osalta vastuusetuksen 3 artiklan 2 kohdassa. Siinä edellytetään matkustajien ja matkatavaran kuljetusta harjoittavien lentoliikenteen harjoittajien ottavan

vakuutuksen, joka kattaa vastuusetukseen perustuvan, Montrealin yleissopimuksen mukaan määräytyvän rajoittamattoman korvausvastuun kokonaisuudessaan. Kummassakaan säädöksessä ei säädetä siitä, mitä voidaan pitää yhteisösääntelyn tai Montrealin yleissopimuksen kannalta riittävänä vakuutustasona.

Muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien velvollisuus ottaa vakuutus määräytyy ilmailulain 68 §:n nojalla, johon pykälässä myös ehdotetaan viitattavaksi. Ilmailulain 68 §:n 4 momentissa on valtuutussäännös, jonka nojalla Ilmailulaitos antaa määräyksiä vakuuttamisvelvollisuudesta ja vakuutustasoista. Käytännössä tämä merkitsee, että suomalaisilta rahdinkuljettajilta ja muilta vakuutuksen ottamiseen velvollisilta vaadittavien vakuutusten tasosta määrätään Ilmailulaitoksen määräyksessä.

Montrealin yleissopimuksen 50 artiklaan pohjautuva vakuuttamisvelvollisuus koskee paitsi kuljetuksen tosiasiallisesti suorittavia rahdinkuljettajia myös muita kuljetussopimuksia omissa nimissään tekeviä henkilöitä, sillä viimeksi mainittuja on yleissopimuksen 39 artiklan nojalla pidettävä sopimuksen tehneinä rahdinkuljettajina. Tämä merkitsee, että esimerkiksi matkanjärjestäjien ja huolitsijoiden on lähtökohtaisesti otettava 50 artiklassa edellytetty vakuutus, jos ne tekevät kuljetussopimuksia omissa nimissään.

Käytännössä on vaikea yleisesti määritellä, tekeekö elinkeinonharjoittaja kuljetussopimuksen yksittäistapauksessa omissa nimissään vai ilmakuljetusyrityksen asiamiehenä. Merkitystä on tällöin muun muassa kuljetusasiakirjojen muotoilulla ja sillä, miten asiakas on elinkeinonharjoittajan oikeudellisen aseman ymmärtänyt. Voidaan kuitenkin lähteä siitä, että valmismatkalaissa (1079/1994) tarkoitetut matkanjärjestäjät myyvät myös valmismatkaan sisältyvät ilmakuljetukset omissa nimissään. Sama koskee huolitsijoita, jotka merkitsevät itsensä kuljetusasiakirjoihin rahdinkuljettajiksi.

4 §. *Vastuusetuksen soveltamisalan laajentaminen.* Yhteisössä on vastuusetusta muutettaessa päätetty laajentaa ja täsmentää

yleissopimuksessa määrättyä tiedonantovelvollisuutta sekä velvoittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittajat suorittamaan ennakkomaksuja onnettomuustapauksissa. Näiden lisävelvoitteiden rajoittaminen Montrealin yleissopimuksen soveltamisperiaatteista poiketen koskemaan yksinomaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajia olisi matkustajien suojan kannalta vaikeasti perusteltavissa. Pykälässä ehdotetaan, että vastuusetuksen ennakkomaksu- ja tiedonantovelvollisuutta koskevat säännökset ulotettaisiin koskemaan lentoliikenteen harjoittajien ohella elinkeinonharjoittajia, jotka omaan lukuunsa tarjoavat matkustajien kuljetuspalveluita ilma-aluksessa korvausta vastaan. Tältä osin laajennus koskisi käytännössä lähinnä sellaisia matkanjärjestäjiä, jotka myyvät ilmakuljetuksia omissa nimissään. Lisäksi ehdotetaan, että kyseisiä säännöksiä sovellettaisiin kaikissa kotimaisissa ilmakuljetuksissa, joihin 2 §:n nojalla sovelletaan Montrealin yleissopimusta. Säännöksiä sovellettaisiin siten myös muiden ilmakuljetusyritysten kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien suorittamia kotimaisia ilmakuljetuksia koskeviin sopimuksiin sekä sopimuksiin, jotka koskevat muiden kuin ilmakuljetusyritysten korvausta vastaan suorittamia kotimaisia ilmakuljetuksia. Pykälän nojalla ennakkomaksun suorittamiseen velvolliset elinkeinonharjoittajat olisivat joko tosiasiallisia rahdinkuljettajia tai yleissopimuksen 39 artiklassa tarkoitettuja sopimuksen tehneitä rahdinkuljettajia, joten niillä olisi 50 artiklan nojalla velvollisuus huolehtia ilmakuljetukseen liittyvän korvausvastuun vakuuttamisesta. Ennakkomaksuvelvollisuus voitaisiin käytännössä sisällyttää ilmakuljetusta koskevaan vakuutukseen, kuten yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta nykyisin tehdään. Tiedonantovelvollisuutta koskevan velvollisuuden täyttämiseksi on ensinnäkin annettava matkustajalle yhteenveto tärkeimmistä matkustajien ja matkatavaran kuljetusta koskevista säännöistä. Tämä vastuusetuksen 6 artiklan 1 kohtaan

perustuva velvoite on täytetty asianmukaisesti, kun vastuusetuksen liitteenä oleva tiedote asetetaan matkustajien saataville.

Toiseksi matkustajalle on 6 artiklan 2 kohdan nojalla annettava kirjallisesti tieto kysymyksessä olevaan kuljetukseen sovellettavista vastuurajoista sekä siitä, että matkatavaraan sovellettavaa vastuurajaa arvokkaamman matkatavaran kuljetuksessa on aiheellista joko ilmoittaa lentoyhtiölle lähtöselvityksessä matkatavaran arvo tai vakuuttaa matkatavara ennen matkaa. Jos kuljetuksen suorittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, sovelletaan Montrealin yleissopimuksen mukaisia vastuunrajoja. Sama koskee kaikkia kotimaisia ilmakuljetuksia. Jos kysymys on muun kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajan suorittamasta kansainvälisestä kuljetuksesta, ilmoitusvelvollisuus koskee artiklan 3 kohdan mukaan ainoastaan yhteisössä, yhteisöstä tai yhteisöön tehtäviä kuljetuksia. Näissä kuljetuksissa sovellettavat vastuurajat tiedonantovelvollinen elinkeinonharjoittaja voi tarvittaessa varmistaa kuljetuksen suorittavalta ilmakuljetusyritykseltä, jotta matkustajalle voidaan antaa paikkansa pitävä tieto sovellettavista vastuurajoista.

Jos ilmakuljetuspalveluja kuluttajille tarjoava elinkeinonharjoittaja laiminlyö laissa säädetyn tiedonantovelvollisuutensa, markkinointia on yleensä pidettävä kuluttajansuojalain (38/1978) 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetulla tavalla sopimattomana. Markkinoinnin lainmukaisuutta valvoo kuluttaja-asiamies, joka voi väliaikaisesti kieltää sopimattoman markkinoinnin ja tehostaa väliaikaista kieltoa uhkasakolla. Tarvittaessa asia voidaan saattaa myös markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

5 §. *Toimivaltainen tuomioistuin.* Pykälässä säädetään Montrealin yleissopimuksen 33 artiklan 2 kappaleen nojalla toimivaltaisesta suomalaisesta tuomioistuimesta. Kappaleessa määrätään vaihtoehtoisesta oikeuspaikasta silloin, kun on kysymys matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta aiheutuvaan vahinkoon perustuvasta korvauskanteesta. Toisin kuin artiklan 1 kappaleessa, 2 kappaleessa ei osoiteta suoraan toimivaltaista tuomioistuinta, vaan

ainoastaan sopimusvaltio, jonka alueella toimivaltainen tuomioistuin sijaitsee.

Silloin kun Suomen alueella sijaitsevat tuomioistuimet ovat artiklan 2 kappaleen mukaisesti toimivaltaisia, toimivaltainen tuomioistuin määräytyy lähtökohtaisesti kansallisten toimivaltasäännösten mukaan. Useimmiten toimivaltaisen tuomioistuimen osoittaminen ei olisi ongelmallista. Toimivaltaista tuomioistuinta voisi kuitenkin olla poikkeuksellisesti vaikea löytää erityisesti silloin, kun kantajina ovat surmansa saaneen matkustajan oikeudenomistajat, joilla ei ehkä edes ole asuinpaikkaa Suomessa.

Selvyyden vuoksi kansallisesti toimivaltaisesta tuomioistuimesta ehdotetaan nimenomaan säädettäväksi. Ehdotuksen mukaan 33 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu kanteen olisi Suomessa tutkittava siinä käräjäoikeudessa, jonka tuomiopiirissä matkustajalla oli onnettomuuden sattumassa asuinpaikkansa.

6 §. *Erityisnosto-oikeuksien muuntaminen.* Pykälässä säädettäisiin yleissopimuksessa käytettyjen erityisnosto-oikeuksien muuntamisesta kansalliseksi valuutaksi sopimuksen 23 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetulla tavalla. Sopimuksessa määrättyjen, erityisnosto-oikeuksina ilmaistujen vastuurajojen muunto kansalliseksi valuutaksi tapahtuisi tuomion antopäivän kurssin mukaan. Säännös koskee ainoastaan vastuun enimmäismäärän täsmällistä määrittämistä eikä se estä korvauksen vahvistamista euroina tai muuna kansallisena valuuttana. Korvaus voidaan vahvistaa myös erityisnosto-oikeuksien määräisenä, jolloin ei ole lainkaan tarpeen muuntaa enimmäismääriä kansalliseksi valuutaksi.

Erityisnosto-oikeus on useista valuutoista koostuva valuuttakori, mutta sen arvo vahvistetaan päivittäin, kuten varsinaisten valuuttojenkin. Erityisnosto-oikeuden päivänarvo yleensä myös julkaistaan valuuttakurssinoteerausten yhteydessä.

7 §. *Voimaantulo.* Pykälän 1 momentin mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella. Tarkoituksena on, että laki ja Montrealin yleissopimus Suomen osalta tulisi voimaan

yleissopimuksen kansainvälisen voimaantulon yhteydessä.

Pykälän 2 momentin mukaan lailla kumottaisiin ilmakuljetuslaki. On kuitenkin huomattava, että ilmakuljetuslakia sovellettaisiin 8 §:n 4 momentin nojalla edelleen ilmakuljetuksissa Suomen ja sellaisen vieraan valtion välillä, joka on liittynyt Montrealin neljänteen pöytäkirjaan, muttei Montrealin yleissopimukseen.

8 §. *Siirtymäsäännökset.* Selvyyden vuoksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että lakia ei sovelleta ennen lain voimaantuloa tehtyyn ilmakuljetusta koskevaan sopimukseen.

Siirtymäsäännöksen 2—4 momentissa säädetään Montrealin yleissopimuksen ja ehdotetun lain suhteesta Varsovan yleissopimukseen sekä sitä muuttaneisiin ja täydentäneisiin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin. Koska näitä kansainvälisiä sopimusvelvoitteita ei Montrealin kolmatta lisäpöytäkirjaa lukuun ottamatta ehdoteta irtisanottavaksi Montrealin yleissopimuksen ratifioinnin yhteydessä, niitä ja niihin pohjautuvia kansallisia lakeja sovellettaisiin jatkossakin kuljetussopimuksiin, joissa on kysymys ilmakuljetuksesta Suomen ja sellaisen vieraan sopimusvaltion välillä, joka ei ole liittynyt Montrealin yleissopimukseen.

2.2. Valmismatkalaki

24 §. *Vahingonkorvausvastuun määräytyminen eräissä tapauksissa.* Valmismatkalain 24 §:n mukaan matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissa määrätä, että hänen korvausvastuunsa pakettimatkaan kuuluvaan kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy kyseistä kuljetusta koskevan erityislainsäädännön mukaan. Pykälä perustuu matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista annettuun neuvoston direktiivin (90/314/ETY), jäljempänä pakettimatkadirektiivi, 5 artiklan 2 kohdan 3 alakohdan valtuutukseen, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat sallia korvausvastuun rajoittamisen eri palveluihin sovellettavien kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Pykälässä viitataan eri kuljetusmuotoja koskeviin erityislakeihin ja kansainvälisiin

sopimukseen, joiden mukaisesti matkanjärjestäjä voi sopimusehdoissa vastuutaan rajoittaa. Käytännössä matkanjärjestäjät ovat säännöksen nojalla rajoittaneet vastuutaan siten, että erityislainsäädännöstä ovat tulleet sovellettaviksi ainoastaan korvausvastuun enimmäismäärät.

Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan mukaan sopimuksen soveltamisalaa kuuluva korvauskanne voidaan nostaa ainoastaan yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti, jollei rahdinkuljettaja ole vapaaehtoisesti sitoutunut vahinkoa kärsineelle edullisempiin sääntöihin. Matkanjärjestäjä ei tämän mukaan voi sopimusehdoissaan sitovasti määrätä, että hänen korvausvastuunsa määräytyy ilmakuljetuksen osalta muulla perusteella, kuten valmismatkalainsäädännön nojalla.

Yleisemminkin voidaan pitää tarkoituksenmukaisena, että valmismatkaan liittyvään kuljetusvahinkoon sovelletaan kyseistä kuljetusmuotoa koskevaa erityissääntelyä.

Kuljetussopimusoikeudellisissa laeissa ja sopimuksissa vastuunjako rahdinkuljettajan ja kuljetusasiakkaan välillä on nimittäin järjestetty kunkin kuljetusmuodon erityispiirteet huomioon ottaen. Nykyistä tilannetta, jossa

kuljetussopimusoikeudellisesta lainsäädännöstä sovelletaan ainoastaan korvausvastuun rajoja muun vastuusääntelyn määräytyessä valmismatkalain mukaisesti, ei tästä näkökulmasta voida pitää tyydyttävänä. Ehdotuksen mukaan valmismatkaan kuuluvaan kuljetukseen liittyvästä vahingosta määrättäisiin aina korvaus kyseistä kuljetusmuotoa koskevan lainsäädännön nojalla. Matkanjärjestäjä ei siten enää voisi sopimusehdoissa määrätä, minkä lainsäädännön nojalla hänen korvausvastuutaan kuljetusvahingosta arvioidaan. Pykälässä viitattaisiin nykyisten lakien ja sopimusten ohella myös Montrealin yleissopimukseen ja vastuusasetukseen.

Ehdotettu sääntely järjestäisi valmismatkalain ja kuljetussopimusoikeudellisen lainsäädännön välisen suhteen yksiselitteisellä tavalla.

Yhteisösääntelyn osalta pakettimatkadirektiivin ja vastuusasetuksen suhde ei kuitenkaan ole täysin selkeä. Neuvosto ja komissio lisäisivätkin vastuusasetuksen muuttamista koskevaan yhteiseen kantaan lausuman, jossa todetaan, että yhdenmukaisen korvausjärjestelmän aikaansaamiseksi molemmat toimielimet tarkastelevat tarvetta selkeyttää vastuusasetuksen ja pakettimatkadirektiivin suhdetta tarvittaessa tarkastamalla pakettimatkadirektiiviä ennen Montrealin yleissopimuksen ja muutetun vastuusasetuksen voimaantuloa.

3. Voimaantulo

Montrealin yleissopimus tulee voimaan 60 päivänä siitä päivästä lukien, jona 30. ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja on talletettu tallettajan huostaan, niiden valtioiden välillä, jotka ovat tallettaneet tällaisen asiakirjan. Yleissopimuksen on tähän asti ratifioinut tai siihen on liittynyt 21 valtiota. Käytettävissä olevien tietojen mukaan ratifiointivalmistelut ovat lisäksi pitkällä tai ne on saatu päätökseen useissa yhteisön ulkopuolisissa merkittävässä ilmailuvaltioissa, kuten Kanadassa ja Amerikan Yhdysvalloissa.

Esitykseen sisältyvät lait on tarkoitettu tulemaan voimaan samana ajankohtana kuin Montrealin yleissopimus tulee Suomen osalta kansainvälisoikeudellisesti voimaan. Suomen ratifioimiskirja on tarkoitus tallettaa samanaikaisesti muiden yhteisön jäsenvaltioiden sekä yhteisön vastaavien asiakirjojen kanssa vuoden 2003 alkupuolella. On todennäköistä, että yleissopimuksen voimaantulon edellytyksenä oleva ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjojen määrä tuolloin täyttyy ja yleissopimus tulee voimaan 60 päivän kuluttua kyseisestä ajankohdasta.

4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Montrealin yleissopimus on jaetun toimivallan sopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain yhteisön toimivaltaan. Suomi hyväksyy siten

sopimuksen perustuslain 93 §:n 1 momentin ja 94 §:n mukaisesti niiltä osin kuin sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan. Yhteisön ja sen jäsenvaltioiden välisen toimivallan raja ei ole yksiselitteinen eikä sopimus sisällä määräystä, joka osoittaisi toimivallan jakautumisen. Lähtökohtaisesti yhteisön toimivaltaan kuuluvat kaikki matkustajien ja matkatavaran kuljetusta koskevat määräykset. Nämäkin määräykset kuuluvat kuitenkin edelleen jäsenvaltioiden toimivaltaan siltä osin kuin kysymys on muiden kuin yhteisön lentoliikenteenharjoittajien suorittamista kuljetuksista. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta arvioitaessa onkin aiheellista arvioida kaikkia yleissopimuksen artikloja.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräysten on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatuksen perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla tai jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (esimerkiksi PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Yleissopimuksen 1—22 artikla, 25—27 artikla, 29—49 artikla sekä 51 ja 52 artikla sisältävät määräyksiä, jotka vaikuttavat suoraan kansainvälisessä ilmakuljetuksessa sopijapuolina tai muutoin osallisina olevien tahojen oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Tätä yleissopimusta edeltävien kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien yleissopimusten edellä lueteltuja määräyksiä pitkälti vastaavat määräykset on poikkeuksetta saatettu

voimaan lailla. Näillä perusteilla kyseisten artiklojen on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 23 artikla koskee erityisnosto-oikeuksien muuntamista kansalliseksi valuutaksi sekä muun rahayksikön kuin erityisnosto-oikeuden käyttämistä silloin, kun sopimusvaltio ei ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäsen. Tarkoituksena on, että erityisnosto-oikeuksina ilmaistun korvauksen enimmäismäärän reaaliarvo säilyy muunnossa muuttumattomana, mikä todetaan nimenomaan artiklan 3 kappaleessa. Artiklan määräysten ei voida katsoa vaikuttavan vahinkoa kärsineen oikeuksien perusteisiin eikä artiklan muullakaan perusteella voida katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen 24 artiklassa määrätään korvausvastuun rajojen tarkistamisesta. Artiklan mukaan rahdinkuljettajan korvausvastuun enimmäismääriä olisi eräin edellytyksin mahdollista tarkistaa rahanarvon muutosta vastaavasti kutsumatta koolle diplomaattikonferenssia päättämään sopimuksen muuttamisesta. Vastuurajojen muuttamisen asiallisen merkityksen huomioon ottaen määräyksen on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan (ks. PeVL 12/2000 vp, s. 4).

Yleissopimuksen 28 artiklan mukaan rahdinkuljettaja on eräissä tilanteissa velvollinen suorittamaan enakkokorvausta, jos sen kansallinen lainsäädäntö sitä edellyttää. Määräys ei velvoita sopimusvaltioita säätämään enakkokorvauksesta, vaan sen tarkoituksena on lähinnä selvittää, että sopimusvaltiot voivat sopimuksen muista määräyksistä riippumatta halutessaan niin tehdä. Tästä syystä määräys ei hallituksen näkemyksen mukaan kuulu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 50 artiklassa edellytetään sopimusvaltioiden huolehtivan siitä, että niiden rahdinkuljettajilla on voimassa riittävä vakuutus yleissopimuksen mukaisen korvausvastuun kattamiseksi. Velvoite kohdistuu sopimusvaltioihin, mutta tosiasiasa se vaikuttaa rahdinkuljettajien oikeusasemaan tavalla, joka perustuslain nojalla edellyttää laintasoisista sääntelyä.

Sopimuksen 55 artiklassa säädetään yleissopimuksen ensisijaisuudesta suhteessa

muihin kansainvälistä ilmakuljetusta koskeviin kansainvälisiin sopimuksiin. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että myös tällainen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttava määräys kuuluu lainsäädännön alaan.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunnan hyväksyminen vaaditaan eduskunnan toimivaltaan kuuluvan kansainvälisen velvoitteen irtisanomiselle. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että eduskunnan hyväksyminen vaaditaan myös sellaisen velvoitteen irtisanomiseen, joissa velvoite uuden perustuslain sisällön perusteella arvioituna olisi tullut saattaa eduskunnan hyväksyttäväksi (ks. esim. PeVL 12/2000 vp, s. 3). Montrealin kolmas lisäpöytäkirja, josta Suomi ehdotuksen mukaan irtisanoutuisi, on aikanaan saatettu asiallisesti voimaan ilmakuljetuslailla, joka on säädetty tavallisessa lain säätämisjärjestyksessä. Lisäpöytäkirja ei ole tullut kansainvälisesti voimaan eikä sitä siten ole saatettu myöskään kansallisesti voimaan kansainvälisenä velvoitteena. Koska lisäpöytäkirja sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, sen irtisanomiseen vaaditaan eduskunnan hyväksyminen, vaikka määräykset eivät olekaan vielä tulleet kansainvälisesti voimaan.

5. Käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen velvoitteen tai sen irtisanomisen hyväksymisestä päätetään äänten enemmistöllä. Jos ehdotus velvoitteen hyväksymisestä koskee perustuslakia, se on kuitenkin hyväksyttävä päätöksellä, jota on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä. Yleissopimuksen 24 artiklan 2 kappaleen mukaan yleissopimuksessa määrättyjä rahdinkuljettajan korvausvastuun enimmäismääriä voidaan muuttaa, jos artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu inflaatiotekijä on viiden vuoden tarkastelujakson aikana ylittänyt 10 prosenttia. Tallettajan on ilmoitettava sopimusvaltioille muutoksesta, joka tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua ilmoituksesta, jollei sopimusvaltioiden enemmistö ole kolmen kuukauden kuluessa

ilmoittanut vastustavansa muutosta. Artiklan 3 kappaleen mukaan korvausvastuun enimmäismääriä voidaan lisäksi muuttaa, kun inflaatiotekijä on ylittänyt 30 prosenttia, jos yksi kolmasosa sopimusvaltioista ilmoittaa sitä haluavansa. Tallettajan ilmoittama sopimusmuutos ei vaadi tullakseen kansainvälisesti voimaan sopimusvaltioiden ratifiointia.

Yleissopimuksen 24 artiklan muuttamismenetelyn seurauksena on periaatteessa mahdollista, että Suomi tulee sidotuksi lainsäädännön alaan kuuluvien sopimusmääräysten sellaisiin muutoksiin, joita se ei ole kannattanut. Tältä osin sopimusta on arvioitava valtion täysivaltaisuutta ja kansainvälisten velvoitteiden hyväksymistä koskevien perustuslain säännösten kannalta.

Perustuslakivaliokunta on perustuslakiuudistuksen esitöihin pohjautuvassa käytännössä lähtenyt siitä, että sellaiset kansainväliset velvoitteet, jotka ovat tavanomaisia nykyaikaisessa kansainvälisessä yhteistoiminnassa ja jotka vain vähäisessä määrin vaikuttavat valtion täysivaltaisuuteen, eivät ole sellaisenaan ristiriidassa perustuslain täysivaltaisuutta koskevien säännösten kanssa (ks. esim. PeVL 51/2001 vp, s. 2).

Siviilioikeudellista korvausvastuuta koskeviin yleissopimuksiin sisältyy usein määräyksiä korvausvastuuta rajoittavien enimmäismäärien korottamisesta. Montrealin yleissopimuksen 24 artiklan nojalla korvausvastuun enimmäismääriä voidaan korottaa ainoastaan rahanarvon muutosta vastaavasti. Lisäksi on huomattava, että yleissopimus voidaan sen 54 artiklan mukaan irtisanoa tallettajalle osoitetulla ilmoituksella siten, että irtisanominen tulee voimaan 180 päivän kuluttua ilmoituksesta. Suomi voisi siten halutessaan irtisanoutua yleissopimuksesta ennen kuin sopimusmuutos, jota Suomi on vastustanut, tulee kansainvälisesti voimaan. Hallituksen käsityksen mukaan yleissopimuksen määräykset korvausvastuun enimmäismäärien korottamisesta eivät ole ristiriidassa valtion täysivaltaisuutta koskevien perustuslain säännösten kanssa.

Hallituksen käsityksen mukaan Montrealin yleissopimuksen määräykset voidaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja esitykseen sisältyvät lakiehdotukset tavallisen lain

säättämisjärjestyksessä.

Montrealin kolmannen lisäpöytäkirjan irtisanominen ei hallituksen näkemyksen mukaan koske perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla, joten sen irtisanomisesta voidaan päättää äänten enemmistöllä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään,

*että Eduskunta hyväksyisi Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä siltä osin kuin sopimus kuuluu Suomen toimivaltaan ja
että Eduskunta hyväksyisi sen, että Suomi*

irtisanoo Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 tehdyn kolmannen lisäpöytäkirjan Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetun sekä Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 ja Guatemala Cityssä 8 päivänä maaliskuuta 1971 tehdyillä pöytäkirjoilla muutetun eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevan yleissopimuksen muuttamisesta.

Koska yleissopimus sisältää lainsäädännönalaa kuuluvia määräyksiä, annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi samalla seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyn yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja soveltamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Kansainvälinen ilmakuljetus

Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen, jäljempänä Montrealin yleissopimus, lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

Montrealin yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan myös sopimukseen, joka koskee kuljetusta Suomen ja sellaisen vieraan valtion välillä, joka ei ole yleissopimuksen sopimuspuolena, jollei 8 §:stä tai yleissopimuksen 57 artiklasta muuta johdu.

Matkustajien ja matkatavaran ilmakuljetuksessa noudatetaan lisäksi, mitä matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevassa lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97, jäljempänä vastuuasetus, säädetään.

2 §

Kotimainen ilmakuljetus

Montrealin yleissopimusta sovelletaan 2 ja 3

momentissa säädetyin poikkeuksin myös sellaista ilmakuljetusta koskevaan sopimukseen, jonka lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat Suomessa ja jossa ei ole määrää tapahtua välilaskua toisessa valtiossa (*kotimainen ilmakuljetus*), jollei vastuuasetuksesta tai yleissopimuksen 57 artiklasta muuta johdu.

Muun kuin ilmakuljetusyrityksen suorittamaa kotimaista ilmakuljetusta koskevaan sopimukseen yleissopimusta sovelletaan ainoastaan, jos kuljetus suoritetaan korvausta vastaan.

Tavaran kotimaisessa ilmakuljetuksessa vahingosta vastuussa oleva ei voi vedota yleissopimuksen 22 artiklan 3 kappaleen määräykseen vastuun rajoittamisesta, jos vahingon näytetään johtuneen artiklan 5 kappaleessa tarkoitettusta teosta tai laiminlyönnistä.

3 §

Vakuutukset

Tässä laissa tai vastuuasetuksessa säädetyin vastuun vakuuttamisesta on voimassa, mitä yhteisen lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 7 artiklassa ja vastuuasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa sekä

ilmailulain (281/1995) 68 §:ssä säädetään.
4 §

Vastuuasetuksen soveltamisalan laajentaminen

Ennakkomaksuvelvollisuutta koskevaa vastuuasetuksen 5 artiklaa ja tiedonantovelvollisuutta koskevaa vastuuasetuksen 6 artiklaa sovelletaan myös sellaiseen elinkeinonharjoittajaan, joka olematta lentoliikenteen harjoittaja omaan lukuunsa tarjoaa matkustajien kuljetuspalveluita ilma-aluksessa korvausta vastaan, sekä sellaiseen kotimaista ilmakuljetusta koskevaan sopimukseen, johon 2 §:n nojalla on sovellettava Montrealin yleissopimusta.

5 §

Toimivaltainen tuomioistuin

Jos korvauskanne voidaan Montrealin yleissopimuksen 33 artiklan 2 kappaleen nojalla panna vireille Suomessa, toimivalta tutkia kanne on sillä käräjäoikeudella, jonka tuomiopiirissä matkustajalla oli onnettomuuden sattua asuinpaikka.

6 §

Erityisnosto-oikeuksien muuntaminen

Erityisnosto-oikeudella tarkoitetaan Montrealin yleissopimuksessa Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemää erityisnosto-oikeutta. Erityisnosto-oikeus muunnetaan kansalliseksi valuutaksi tuomion antamispäivän kurssin mukaan. Muunto kansalliseksi valuutaksi määräytyy Kansainvälisen valuuttarahaston toiminnassaan ja suorituksissaan sanottuna

päivänä soveltaman laskutavan mukaisesti.

7 §

Voimaantulo

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella. Tällä lailla kumotaan 23 päivänä toukokuuta 1986 annettu ilmakuljetuslaki (387/1986).

8 §

Siirtymäsäännökset

Tätä lakia ei sovelleta ennen tämän lain voimaantuloa tehtyyn sopimukseen.

Niin kauan kuin eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 tehty yleissopimus (SopS 26/1937), jäljempänä Varsovan yleissopimus, on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, on kuljetuksesta ilma-aluksessa annettua lakia (289/1937) sovellettava kuljetukseen, jota yleissopimus koskee.

Niin kauan kuin Varsovan yleissopimus sellaisena kuin se on muutettuna Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 tehdyllä pöytäkirjalla, jäljempänä Varsovan muutettu yleissopimus, on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, ilmakuljetussopimuslakia (45/1977) on sovellettava kuljetukseen, jota Varsovan muutettu yleissopimus koskee.

Niin kauan kuin Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 tehty neljäs pöytäkirja Varsovan muutetun yleissopimuksen muuttamisesta (SopS 88/1998) on voimassa Suomen ja vieraan valtion välillä, on ilmakuljetuslakia sovellettava tavarankuljetukseen, jota pöytäkirja koskee.

2.

Laki**valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 28 päivänä marraskuuta 1994 annetun valmismatkalain (1079/1994) 24 §, sellaisena kuin se on laissa 1121/2000, seuraavasti:

24 §

Vahingonkorvausvastuun määräytyminen eräissä tapauksissa

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) tai matkustajien ja heidän matkatavaroidensa

ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 taikka siitä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985) tai eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyssä yleissopimuksessa (SopS x/200x).

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella. Tätä lakia sovelletaan sen voimaantulon jälkeen tehtäviin sopimuksiin.

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2002

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Ulkoasiainministeri *Erkki Tuomioja*

Liitteet
Rinnakkaisteksti

2.

Laki

valmismatkalain 24 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 28 päivänä marraskuuta 1994 annetun valmismatkalain (1079/1994) 24 §, sellaisena kuin se on laissa 1121/2000, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

24 §

Vahingonkorvausvastuun määräytyminen eräissä tapauksissa

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, *matkanjärjestäjä saa sopimusehdoissa määrätä, että* matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986) *tai* rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) *taikka* määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985).

Ehdotus

24 §

Vahingonkorvausvastuun määräytyminen eräissä tapauksissa

Sen estämättä, mitä 23 §:ssä säädetään, matkanjärjestäjän korvausvastuu kuljetukseen liittyvästä vahingosta määräytyy siten kuin kyseisestä kuljetuksesta säädetään merilaissa (674/1994), kuljetuksesta ilma-aluksessa annetussa laissa (289/1937), ilmakuljetussopimuslaissa (45/1977), ilmakuljetuslaissa (387/1986), rautatiekuljetuslaissa (1119/2000) *tai* *matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta* annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2027/97 *taikka* siitä määrätään kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF; SopS 5/1985) *tai* *eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyssä yleissopimuksessa (SopS x/200x).*

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Tätä lakia sovelletaan sen voimaantulon jälkeen tehtäviin sopimuksiin.

(Suomennos)

YLEISSOPIMUS ERÄIDEN KANSAINVÄLISTÄ ILMAKULJETUSTA KOSKEVIEN SÄÄNTÖJEN YHTENÄISTÄMISESTÄ

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPI-MUSVALTIOT, JOTKA

OVAT TIETOISIA siitä merkityksestä, joka Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetulla eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevalla yleissopimuksella (jäljempänä Varsovan yleissopimus) sekä muilla siihen liittyvillä kansainvälisillä asiakirjoilla on ilmaillua koskevan kansainvälisen yksityis-oikeuden yhtenäistämiseksi;

OVAT TIETOISIA tarpeesta ajanmukaistaa ja yhdistää Varsovan yleissopimus ja siihen liittyvät asiakirjat;

OVAT TIETOISIA siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen;

VAHVISTAVAT haluavansa kehittää kansainvälisiä ilmakuljetuksia järjestelmällisesti ja varmistaa matkustajien, matkatavaran ja tavaran sujuvat kuljetukset Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen periaatteiden ja tavoitteiden mukaisesti; OVAT VAKUUTTUNEITA siitä, että valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino;

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

I luku

Yleiset määräykset

1...1..5.

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

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

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter I

General provisions

1 artikla

Soveltamisala

1. Tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin kansainvälisiin henkilöiden, matkatavaran tai tavaran kuljetuksiin, jotka suoritetaan ilma-aluksella korvausta vastaan. Sitä sovelletaan myös ilmakuljetusyrityksen suorittamiin maksuttomiin lentokuljetuksiin.

2. Tässä yleissopimuksessa kansainvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan jokaista kuljetusta, jonka lähtö- ja määräpaikka sijaitsevat siitä riippumatta, tapahtuuko kuljetuksessa keskeytys tai ilma-aluksen vaihto, osapuolten välisen sopimuksen mukaisesti joko kahden sopimusvaltion alueella tai yhden sopimusvaltion alueella, jos on sovittu välilaskupaikasta toisen valtion alueella, vaikka tämä valtio ei olisi sopimusvaltio. Yhden sopimusvaltion alueella olevien kahden paikan välillä tapahtuva kuljetus, johon ei sisälly sovittua välilaskupaikkaa toisen valtion alueella, ei ole tässä yleissopimuksessa tarkoitettu kansainvälinen kuljetus.

3. Usean rahdinkuljettajan peräkkäin suoritettava kuljetus katsotaan tätä yleissopimusta sovellettaessa yhdeksi ainoaksi kuljetukseksi riippumatta siitä, onko siitä tehty yksi tai useampi sopimus, jos osapuolet ovat pitäneet sitä yhtenä suorituksena, eikä se menetä kansainvälistä luonnettaan pelkästään sen johdosta, että yksi tai useampi sopimus on määrä kokonaan täyttää saman valtion alueella.

4. Tätä yleissopimusta sovelletaan myös V luvussa tarkoitettuihin kuljetuksiin kyseisessä luvussa asetetuin ehdoin.

2 artikla

Valtion suorittamat kuljetukset ja postikuljetukset

1. Tätä yleissopimusta sovelletaan valtion tai asianmukaisesti perustettujen julkisoikeudellisten elinten suorittamiin kuljetuksiin, jos ne täyttävät 1 artiklassa asetetut ehdot.

2. Postilähetysten kuljetuksessa rahdinkuljettaja on vastuussa ainoastaan

1...1..5.

Article 1

Scope of application

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

2. For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it has been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2

Carriage performed by State and carriage of postal items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules

kyseessä olevalle postihallinnolle rahdinkuljettajien ja postihallinnon välistä suhdetta koskevien sääntöjen mukaisesti.

3. Tätä yleissopimusta ei tämän artiklan 2 kappaleen määräystä lukuunottamatta sovelleta postilähetysten kuljetuksiin.

II luku

Asiakirjat ja osapuolten velvollisuudet, jotka liittyvät matkustajien, matkatavaroiden ja tavaroiden kuljetukseen

3 artikla

Matkustajat ja matkatavarat

1. Matkustajien kuljetetusta varten on annettava joko yksilö- tai ryhmämatkalippu, jonka on sisällettävä:

a) tieto lähtö- ja määräpaikasta;

b) jos lähtö- ja määräpaikka ovat saman sopimusvaltion alueella ja yksi tai useampi sovittu välilaskupaikka on toisen valtion alueella, tieto ainakin yhdestä tällaisesta välilaskupaikasta.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu asiakirja voidaan korvata kirjaamalla kyseisessä kappaleessa mainitut tiedot muulla tavoin. Jos tällaista muuta tapaa käytetään, rahdinkuljettajan on tarjouduttava antamaan matkustajalle kirjallinen selvitys kirjatusta tiedoista.

3. Rahdinkuljettajan on annettava matkustajalle matkatavaratodistus kustakin kirjatusta matkatavarakollista.

4. Matkustajalle on annettava kirjallinen ilmoitus siitä, että jos tätä yleissopimusta sovelletaan, se määrittää ja voi rajoittaa rahdinkuljettajien korvausvastuuta matkustajan kuolemasta, matkatavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta sekä viivästyksestä.

5. Edellä olevien kappaleiden määräysten noudattamatta jättäminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon tai pätevyYTEEN, vaan siihen sovelletaan joka tapauksessa tämän yleissopimuksen määräyksiä, mukaan luettuna korvausvastuun rajoittamista koskevat määräykset.

1...1..5.

applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Chapter II

Documentation and duties of the Parties relating to the carriage of passengers, baggage and cargo

Article 3

Passengers and baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

(a) an indication of the places of departure and destination;

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

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

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

Article 4

4 artikla

Tavarat

1. Tavarat kuljetusta varten on annettava lentorahtikirja.
2. Lentorahtikirjan antamisen asemesta suoritettavaa kuljetusta koskevat tiedot voidaan kirjata muulla tavoin. Jos tällaista muuta tapaa käytetään, rahdinkuljettajan on lähettäjän pyynnöstä annettava tälle tavarakuitti, jonka perusteella lähetys voidaan tunnistaa ja joka mahdollistaa tutustumisen muulla tavoin kirjattuihin tietoihin.

5 artikla

Lentorahtikirjan tai tavarakuitin sisältö

Lentorahtikirjan tai tavarakuitin on sisällettävä:

- a) tieto lähtö- ja määräpaikasta;
- b) jos lähtö- ja määräpaikka ovat saman sopimusvaltion alueella ja yksi tai useampi sovittu välilaskupaikka on toisen valtion alueella, tieto ainakin yhdestä tällaisesta välilaskupaikasta; sekä
- c) tieto lähetyksen painosta.

6 artikla

Tavarat laatuun koskeva asiakirja

Tulli-, järjestys- ja muiden vastaavien viranomaismääräysten täyttämiseksi lähettäjää voidaan tarvittaessa vaatia antamaan asiakirja, josta ilmenee tavarat laatu. Tämä määräys ei luo rahdinkuljettajalle velvoitteita, velvollisuuksia tai korvausvastuuta.

7 artikla

Lentorahtikirjan kuvaus

1. Lähettäjän on laadittava lentorahtikirja 1...1..5.

Cargo

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

Article 5

Contents of air waybill or cargo receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

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

Article 6

Document relating to the nature of the cargo

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

Article 7

Description of air waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the con-

kolmena alkuperäiskappaleena.

2. Ensimmäinen kappale on merkittävä "rahdinkuljettajalle"; se on lähettäjän allekirjoitettava. Toinen kappale on merkittävä "vastaanottajalle"; se on lähettäjän ja rahdinkuljettajan allekirjoitettava. Kolmas kappale on rahdinkuljettajan allekirjoitettava ja annettava lähettäjälle tavarain vastaanottamisen jälkeen.

3. Rahdinkuljettajan ja lähettäjän allekirjoitukset voivat olla painettuja tai leimattuja.

4. Jos rahdinkuljettaja lähettäjän pyynnöstä laatii lentorahtikirjan, rahdinkuljettajan on katsottava toimineen lähettäjän lukuun, jollei muuta näydetä.

8 artikla

Useampia kolleja koskevat asiakirjat

Kun kolleja on useampi kuin yksi:

a) rahdinkuljettajalla on oikeus vaatia lähettäjää laatimaan erilliset lentorahtikirjat;

b) lähettäjällä on oikeus vaatia rahdinkuljettajaa antamaan erilliset tavarakuitit käytettäessä 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua muuta tapaa.

9 artikla

Asiakirjoja koskevien määräysten noudattamatta jättäminen

Tämän yleissopimuksen 4—8 artiklan määräysten noudattamatta jättäminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon tai pätevyYTEEN, vaan siihen sovelletaan joka tapauksessa tämän yleissopimuksen määräyksiä, mukaan luettuina korvausvastuun rajoittamista koskevat määräykset.

10 artikla

Vastuu asiakirjojen sisältämistä tiedoista

1. Lähettäjä on vastuussa niiden tavaraa koskevien tietojen ja ilmoitusten 1...1..5.

signor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.

3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.

4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 8

Documentation for multiple packages

When there is more than one package:

(a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;

(b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

Article 9

Non-compliance with documentary requirements

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

Article 10

Responsibility for particulars of documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of

oikeellisuudesta, jotka lähettäjä on merkinnyt tai jotka on tämän puolesta merkitty lentorahtikirjaan tai jotka lähettäjä on antanut tai jotka on tämän puolesta annettu rahdinkuljettajalle tavarakuittiin tai 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetulla muulla tavalla kirjattuihin tietoihin merkittäväksi. Tätä määräystä sovelletaan niin ikään, jos lähettäjän puolesta toimiva henkilö on myös rahdinkuljettajan asiamies.

2. Lähettäjän on korvattava rahdinkuljettajalle kaikki vahinko, jonka tämä tai joku muu henkilö, jolle rahdinkuljettaja on vastuussa, on kärsinyt lähettäjän antamien tai tämän puolesta annettujen tietojen ja ilmoitusten määräystenvastaisuudesta, virheellisyydestä tai puutteellisuudesta.

3. Jollei tämän artiklan 1 ja 2 kappaleesta muuta johdu, rahdinkuljettajan on korvattava lähettäjälle kaikki vahinko, jonka tämä tai joku muu, jolle lähettäjä on vastuussa, on kärsinyt niiden tietojen ja ilmoitusten määräystenvastaisuudesta, virheellisyydestä tai puutteellisuudesta, jotka rahdinkuljettaja on merkinnyt tai jotka on tämän puolesta merkitty tavarakuittiin tai 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetulla tavalla kirjattuihin tietoihin.

11 artikla

Asiakirjojen todistusarvo

1. Lentorahtikirja tai tavarakuitti on todisteena sopimuksen tekemisestä, tavaran vastaanottamisesta ja siinä mainituista kuljetusehdoista, jollei muuta näytetä.

2. Lentorahtikirjan tai tavarakuitin tiedot tavaran painosta, mitoista ja pakkauksesta sekä kollien lukumäärästä ovat todisteena ilmoitetuista seikoista, jollei muuta näytetä. Tavaran määrää, tilavuutta ja kuntoa koskevilla tiedoilla ei ole todistusvoimaa rahdinkuljettajaa vastaan, paitsi jos tämä on tarkistanut tiedot lähettäjän läsnä ollessa, ja tästä on merkintä lentorahtikirjassa tai tavarakuitissa taikka jos tiedot koskevat tavaran ulkoista kuntoa.

12 artikla

1....1..5.

the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

Article 11

Evidentiary value of documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12

Right of disposition of cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place

Oikeus määrätä tavarasta

1. Jollei kuljetussopimuksesta johtuvien velvollisuuksien täyttämistä muuta johdu, lähettäjällä on oikeus määrätä tavarasta ottamalla se takaisin lähtö- tai määräpaikkakunnan lentoasemalla, pysäyttämällä se matkan aikana välilaskupaikalla, pyytämällä se luovutettavaksi määräpaikalla tai matkan aikana muulle henkilölle kuin alunperin määrätulle vastaanottajalle taikka vaatimalla se palautettavaksi lähtöpaikkakunnan lentoasemalle. Lähettäjä ei saa käyttää tätä määräämisoikeuttaan rahdinkuljettajaa tai muita lähettäjiä haittaavalla tavalla ja sen on korvattava kaikki tämän oikeuden käyttämisestä aiheutuvat kustannukset.

2. Jos lähettäjän ohjeiden noudattaminen on mahdotonta, rahdinkuljettajan on välittömästi ilmoitettava siitä lähettäjälle.

3. Jos rahdinkuljettaja toimii lähettäjän antamien tavaraa koskevien ohjeiden mukaisesti vaatimatta lähettäjälle annettua kappaletta lentorahtikirjasta tai tavarakuitista, rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka tästä on saattanut aiheutua henkilölle, jolla on laillisesti hallussaan mainittu kappale lentorahtikirjasta tai tavarakuitista, tämän kuitenkaan rajoittamatta rahdinkuljettajan oikeutta saada korvaus lähettäjältä.

4. Lähettäjän oikeus lakkaa sillä hetkellä, jolloin vastaanottajan oikeus 13 artiklan mukaisesti alkaa. Jollei vastaanottaja kuitenkaan hyväksy tavaraa tai jollei häntä tavoiteta, oikeus määrätä tavarasta palautuu lähettäjälle.

13 artikla

Tavaran toimittaminen

1. Jos lähettäjä ei ole käyttänyt 12 artiklan mukaista oikeuttaan, vastaanottajalla on oikeus vaatia rahdinkuljettajaa luovuttamaan tavara itselleen sen saavuttua määräpaikkaan, edellyttäen kuitenkin, että vastaanottaja suorittaa asianmukaiset maksut ja noudattaa kuljetusehtoja.

2. Jollei toisin sovita, rahdinkuljettajan on 1...1...5.

of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13

Delivery of the cargo

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

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

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

Article 14

tavaran tultua perille ilmoitettava siitä vastaanottajalle.

3. Jos rahdinkuljettaja myöntää tavaran kadonneen tai jos tavara ei ole saapunut määräpaikkaan seitsemän päivän kuluessa siitä, kun sen olisi pitänyt tulla perille, vastaanottajalla on oikeus saattaa rahdinkuljettajaa vastaan voimaan kuljetussopimuksesta johduvat oikeudet.

14 artikla

Lähetäjän ja vastaanottajan oikeuksien käyttäminen

Lähetjä ja vastaanottaja voivat kumpikin erikseen käyttää omissa nimissään kaikkia 12 ja 13 artiklan mukaisia oikeuksiaan riippumatta siitä, toimivatko ne oman etunsa tai toisen edun puolesta, edellyttäen, että kuljetussopimuksessa asetetut velvollisuudet täytetään.

15 artikla

Lähetäjän ja vastaanottajan väliset suhteet tai kolmansien osapuolten keskinäiset suhteet

1. Tämän yleissopimuksen 12, 13 ja 14 artiklan määräykset eivät vaikuta lähetäjän ja vastaanottajan välisiin suhteisiin eivätkä sellaisten kolmansien osapuolten keskinäisiin suhteisiin, jotka ovat saaneet oikeutensa joko lähetäjältä tai vastaanottajalta.

2. Tämän yleissopimuksen 12, 13 ja 14 artiklan määräyksistä voidaan poiketa vain lentorahtikirjassa tai tavarakuitissa olevalla nimenomaisella määräyksellä.

16 artikla

Tulli-, järjestys- ja muut viranomaismääräykset

1. Lähetäjän on annettava tulli-, järjestys- ja muiden viranomaismääräysten edellyttämät tiedot ja asiakirjat, ennen kuin tavara voidaan luovuttaa vastaanottajalle. Lähetäjän on korvattava rahdinkuljettajalle tällaisten tietojen tai asiakirjojen puuttumisesta, puutteellisuudesta tai määräystenvastaisuudesta aiheutunut vahinko, jos vahinko ei johdu rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa

1...1..5.

Enforcement of the rights of consignor and consignee

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

Article 15

Relations of consignor and consignee or mutual relations of third parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties, whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.

2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

Article 16

Formalities of customs, police or other public authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.

2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

Chapter III

Liability of the carrier and extent of compensation for damage

olevan henkilön tai asiamiehen huolimattomuudesta.

2. Rahdinkuljettaja ei ole velvollinen tutkimaan, ovatko tiedot tai asiakirjat oikeita tai täydellisiä.

III luku

Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus

17 artikla

Matkustajan kuolema tai loukkaantuminen — matkatavaravahinko

1. Rahdinkuljettaja on vastuussa matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että kuoleman tai vamman aiheuttanut onnettomuus tapahtui ilma-aluksessa tai ilma-alukseen nousemisen tai siitä poistumisen yhteydessä.

2. Rahdinkuljettaja on vastuussa kirjatun matkatavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että tuhoutumisen, katoamisen tai vahingoittumisen aiheuttanut tapahtuma sattui ilma-aluksessa tai sellaisena aikana, jolloin kirjattu matkatavara oli rahdinkuljettajan huostassa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa, jos ja siinä määrin kuin vahinko aiheutui matkatavaran omasta viasta, laadusta tai puutteellisuudesta. Käsimatkatavaran osalta, henkilökohtaiset tavarat mukaan luetuina, rahdinkuljettaja on vastuussa, jos vahinko aiheutui rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen huolimattomuudesta.

3. Jos rahdinkuljettaja myöntää kirjatun matkatavaran katoamisen tai jos kirjattu matkatavara ei ole saapunut perille kahdenkymmenen päivän kuluttua siitä päivästä, jona sen olisi pitänyt saapua, matkustajalla on oikeus saattaa rahdinkuljettajaa vastaan voimaan kuljetussopimuksesta johdettavat oikeudet.

4. Jollei toisin määrätä, tässä yleissopimuksessa käsitteellä "matkatavara" tarkoitetaan sekä kirjattua matkatavaraa että käsimatkatavaraa.

1...1..5.

Article 17

Death and injury of passengers — damage to baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.

3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of 21 days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term "baggage" means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18

Damage to cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

18 artikla

Tavaran vahingoittuminen

1. Rahdinkuljettaja on vastuussa tavaran tuhoutumisesta, katoamisesta tai vahingoittumisesta aiheutuneesta vahingosta ainoastaan sillä edellytyksellä, että vahingon aiheuttanut tapahtuma sattui ilmakuljetuksen aikana.

2. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa, jos ja siinä määrin kuin rahdinkuljettaja näyttää, että tavaran tuhoutuminen, katoaminen tai vahingoittuminen johtui yhdestä tai useammasta seuraavasta seikasta:

a) tavaran omasta viasta, laadusta tai puutteellisuudesta;

b) tavaran puutteellisesta pakkaamisesta, jonka on suorittanut muu kuin rahdinkuljettaja tai sen palveluksessa oleva henkilö tai asiamies;

c) sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta;

d) viranomaisen toimenpiteestä tavaran maahantuonnin, maasta viennin tai kauttakulun yhteydessä.

3. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettu ilmakuljetus käsittää sen ajanjakson, jolloin tavara on rahdinkuljettajan huostassa.

4. Ilmakuljetukseen ei sisälly lentoaseman ulkopuolella suoritettu maa-, meri- tai sisävesikuljetus. Jos tällainen kuljetus kuitenkin suoritetaan ilmakuljetussopimuksen perusteella tavaran lastaamiseksi, luovuttamiseksi tai uudelleen lastaamiseksi, vahingon katsotaan aiheutuneen ilmakuljetuksen aikana sattuneesta tapahtumasta, jos muuta ei näytetä. Jos rahdinkuljettaja ilman lähettäjän suostumusta korvaa kokonaan tai osittain muulla kuljetusmuodolla kuljetuksen, joka on osapuolten välisellä sopimuksella tarkoitettu ilmakuljetukseksi, tällaisen muulla kuljetusmuodolla suoritettujen kuljetusten katsotaan sisältyvän ilmakuljetukseen.

19 artikla

Viivästys

Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksessa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole

1...1..5.

(a) inherent defect, quality or vice of that cargo;

(b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;

(c) an act of war or an armed conflict;

(d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

Article 19

Delay

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

Article 20

Exoneration

vastuussa viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta, jos se näyttää toteen, että rahdinkuljettaja ja sen palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai jos niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin.

20 artikla

Vastuusta vapauttaminen

Jos rahdinkuljettaja näyttää, että vahingon on aiheuttanut tai sen syntymiseen on myötävaikuttanut korvausta vaativan henkilön tai sen henkilön, jolta korvausta vaativa on saanut oikeutensa, oma huolimattomuus tai laiminlyönti, rahdinkuljettaja vapautuu kokonaan tai osittain vastuustaan korvausta vaativaa kohtaan siltä osin kuin sellainen huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen. Jos korvausta vaatii matkustajan kuoleman tai loukkaantumisen johdosta muu henkilö kuin kyseinen matkustaja, rahdinkuljettaja vapautuu samoin kokonaan tai osittain vastuusta siltä osin kuin kyseisen matkustajan huolimattomuus tai laiminlyönti on aiheuttanut vahingon tai myötävaikuttanut sen syntymiseen. Tätä artiklaa sovelletaan tämän yleissopimuksen kaikkiin korvausvastuuta koskeviin määräyksiin, 21 artiklan 1 kappale mukaan luettuna.

21 artikla

Korvaus matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta

1. Rahdinkuljettaja ei voi sulkea pois tai rajoittaa vastuutaan 17 artiklan 1 kappaleen nojalla määräytyvästä vahingonkorvauksesta siltä osin kuin korvauksen määrä ei ylitä 100000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden.

2. Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa 17 artiklan 1 kappaleen nojalla määräytyvästä vahingonkorvauksesta siltä osin kuin se ylittää 100000 erityisnosto-oikeutta matkustajaa kohden, jos rahdinkuljettaja näyttää, että:

a) tällainen vahinko ei aiheutunut rahdinkuljettajan tai sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä; tai

1...1..5.

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21

Compensation in case of death or injury of passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.

2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

(a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or

(b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22

Limits of liability in relation to delay, baggage and cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4150 Special Drawing

b) tällainen vahinko aiheutui yksinomaan kolmannen osapuolen huolimattomuudesta tai laiminlyönnistä.

22 artikla

Vastuun ylärajat viivästyksen, matkatavaran ja tavaransa osalta

1. Matkustajien kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu 19 artiklan mukaisesti viivästyksestä aiheutuneen vahingon osalta on rajoitettu 4150:een erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

2. Matkatavaran kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu matkatavaran tuhoutumisen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta on rajoitettu 1000:een erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden, paitsi jos matkustaja on kirjatun matkatavaran rahdinkuljettajalle jättäessään erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy matkatavaran määräpaikkaan toimittamiseen, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun. Tässä tapauksessa rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään ilmoitetun määrän, jollei se näytä, että ilmoitettu määrä on suurempi kuin matkustajan ilmoittaman määräpaikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

3. Tavaransa kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu on tavaransa tuhoutumisen, katoamisen, vahingoittumisen tai viivästyksen osalta rajoitettu 17 erityisnosto-oikeuteen kilogrammaa kohden, paitsi jos lähettäjä on kollin rahdinkuljettajalle jättäessään erityisesti ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy tavaransa määräpaikkaan toimittamiseen ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun. Tässä tapauksessa rahdinkuljettaja on velvollinen suorittamaan korvauksena enintään ilmoitetun määrän, jollei se näytä, että ilmoitettu määrä on suurempi kuin lähettäjän ilmoittaman määräpaikkaan toimittamiseen liittyvän etuuden todellinen arvo.

4. Siinä tapauksessa, että osa tavarasta tai sen sisällöstä tuhoutuu, katoaa, vahingoittuu tai viivästyy, rahdinkuljettajan korvausvastuun rajaa määritettäessä otetaan huomioon vain kyseisen kollin tai kyseisten kollien kokonaispaino. Jos tavaransa osan tai sen sisällön tuhoutuminen, katoaminen, vahingoittuminen tai viivästys kuitenkin vaikuttaa samaan lentorahtikirjaan tai tavarakuittiin

1...1..5.

Rights.

2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogram, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or

merkittyjen tai, jos näitä ei ole laadittu, 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitettulla muulla tavalla kirjattujen kollien arvoon, on kuitenkin myös viimeksi mainitun kollin tai kollien kokonaispaino otettava huomioon korvausvastuun rajaa määritettäessä.

5. Tämän artiklan 1 ja 2 kappaleen määräyksiä ei sovelleta, jos näytetään, että vahinko on johtunut rahdinkuljettajan taikka sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai joka on tehty törkeästä huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että teko tai laiminlyönti todennäköisesti aiheuttaa vahingon. Palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen teon tai laiminlyönnin osalta edellytyksenä on lisäksi, että tämä palveluksessa oleva henkilö tai asiamies on toiminut tässä tehtävässään.

6. Tässä artiklassa ja 21 artiklassa määrätyt rajat eivät estä tuomioistuinta määräämästä oman lainsäädäntönsä mukaisesti maksettavaksi lisäksi oikeudenkäyntikuluja ja muita kantajalle kanteesta aiheutuneita kuluja kokonaan tai osaksi, korko mukaan luettuna. Edellä olevaa määräystä ei sovelleta, jos tuomittu vahingonkorvaus, lukuun ottamatta oikeudenkäyntikuluja ja muita oikeudenkäynnistä aiheutuvia kuluja ei ylitä määrää, jonka rahdinkuljettaja on kirjallisesti tarjonnut kantajalle kuuden kuukauden kuluessa tapahtumasta, joka on aiheuttanut vahingon, tai ennen oikeudenkäynnin vireillepanoa, jos se tapahtuu myöhemmin.

23 artikla

Rahayksikköjen muuntaminen

1. Tässä yleissopimuksessa erityisnosto-oikeuksina ilmaistujen määrien katsotaan viittaavan Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemään erityisnosto-oikeuteen. Kun korvausasia on saatettu tuomioistuimen ratkaistavaksi, nämä määrät muutetaan kansalliseksi valuutaksi sen arvon mukaan, joka kyseisellä valuutalla on tuomion antamispäivänä suhteessa erityisnosto-oikeuteen. Kansainvälisen valuuttarahaston jäsenenä olevan sopimusvaltion kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen laske-

1...1..5.

agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23

Conversion of monetary units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the ap-

taan sen arvostusmenetelmän mukaan, jota Kansainvälinen valuuttarahasto on tuomion antamispäivänä soveltanut toiminnoissaan ja toimenpiteissään. Kansainvälisen valuuttarahaston ulkopuolisen sopimusvaltion kansallisen valuutan arvo suhteessa erityisnosto-oikeuteen lasketaan tämän sopimusvaltion määrittämällä tavalla.

2. Valtiot, jotka eivät ole Kansainvälisen valuuttarahaston jäseniä ja joiden laki ei mahdollista tämän artiklan 1 kappaleen määräysten soveltamista, voivat kuitenkin ratifioidessaan tämän yleissopimuksen, liittyessään siihen tai milloin tahansa sen jälkeen ilmoittaa, että niiden alueella tapahtuvassa oikeudenkäynnissä rahdinkuljettajan korvausvastuu on rajoitettu 21 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa 1500000 rahayksikköön matkustajaa kohden, 22 artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa 62500 rahayksikköön matkustajaa kohden, 22 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa 15000 rahayksikköön matkustajaa kohden ja 22 artiklan 3 kappaleessa tarkoitetuissa tapauksissa 250 rahayksikköön kilogrammaa kohden. Tämä rahayksikkö vastaa kuuttakymmentäviittä ja puolta milligrammaa yhdeksänsadan tuhannesosan pitoista kultaa. Nämä määrät voidaan pyöristää, kun ne muunnetaan kyseessä olevaksi kansalliseksi valuutaksi. Määrät muutetaan kansalliseksi valuutaksi kyseisen valtion lainsäädännön mukaisesti.

3. Tämän artiklan 1 kappaleen viimeisessä virkkeessä mainittu laskutoimitus ja tämän artiklan 2 kappaleessa mainittu muuntaminen on tehtävä siten, että 21 ja 22 artiklassa tarkoitetuille määrille annetaan sopimusvaltion kansallisessa valuutassa mahdollisuuksien mukaan sama reaaliarvo, joka seuraisi tämän artiklan 1 kappaleen kolmen ensimmäisen virkkeen määräysten soveltamisesta. Tallettaessaan tämän yleissopimuksen ratifiomis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan, sopimusvaltioiden on annettava tallettajalle tiedoksi tapauskohtaisesti joko tämän artiklan 1 kappaleen mukainen laskutapa tai tämän artiklan 2 kappaleen mukaisen muuntamisen tulos sekä tällaisessa laskutavassa tai muuntamisen tuloksessa tapahtuneet muutokset.

1...1..5.

plication of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogram with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to 65,5 milligrams of gold of millimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. State Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24

Review of limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open

24 artikla

Korvausvastuun rajojen tarkistaminen

1. Tallettajan on tarkistettava 21, 22 ja 23 artiklassa määrätty korvausvastuun rajat viiden vuoden välein siten, että ensimmäinen tarkistus suoritetaan tämän yleissopimuksen voimaantulopäivää seuraavan viidennen vuoden lopussa tai, jollei yleissopimus tule voimaan viiden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona se avataan allekirjoittamista varten, vuoden kuluessa yleissopimuksen voimaantulosta käyttäen viitteenä inflaatiotekijää, joka vastaa sitä inflaation tasoa, joka on kertynyt edellisestä korvausvastuun rajojen muutoksesta tai ensi vaiheessa yleissopimuksen voimaantulosta lähtien, sanotun kuitenkin vaikuttamatta tämän yleissopimuksen 25 artiklan määräysten soveltamiseen ja jollei alla olevasta 2 kappaleesta muuta johdu. Inflaation taso, jota käytetään inflaatiotekijän määrittämiseksi, on niiden valtioiden kuluttajahintaindeksin vuosittaisen nousun tai laskun painotettu keskiarvo, joiden valuutat muodostavat 23 artiklan 1 kappaleessa mainitun erityisnosto-oikeuden.

2. Jos edeltävässä kappaleessa tarkoitetun tarkistuksen tuloksena todetaan, että inflaatiotekijä on ylittänyt 10 prosenttia, tallettajan on ilmoitettava sopimusvaltioille korvausvastuun rajojen muuttamisesta. Tällainen muutos tulee voimaan kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun muutoksesta on ilmoitettu sopimusvaltioille. Jos kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun muutoksesta on ilmoitettu sopimusvaltioille, sopimusvaltioiden enemmistö on ilmoittanut tallettajalle, että ne eivät hyväksy muutosta, se ei tule voimaan, ja tallettaja saattaa asian sopimusvaltioiden kokouksen käsiteltäväksi. Tallettajan on ilmoitettava välittömästi kaikille sopimusvaltioille kaikkien muutosten voimaantulosta.

3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kappaleessa määrätään, tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua menettelyä sovelletaan aina, kun yksi kolmasosa sopimusvaltioista ilmoittaa sitä haluavansa ja sillä edellytyksellä, että 1 kappaleessa tarkoitettu inflaatiotekijä on ylittänyt 30 prosenttia edellisen muutoksen jälkeen tai tämän yleissopimuksen voimaantulopäivän jälkeen, jollei korvausvastuun rajoja ole muutettu aikai-

1...1..5.

for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

Article 25

Stipulation on limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of

semmin. Myöhemmät tämän artiklan 1 kappaleen mukaiset tarkistukset suoritetaan viiden vuoden välein, ensimmäisen kerran tämän kappaleen mukaisten tarkistusten päämäärää seuraavan viidennen vuoden lopussa.

25 artikla

Korvausvastuun rajoittamista koskeva määräys

Rahdinkuljettaja voi määrätä, että kuljetussopimukseen sovelletaan tässä yleissopimuksessa määrättyä korkeampia korvausvastuun ylärajoja tai että kuljetussopimukseen ei sovelleta mitään korvausvastuun ylärajoja.

26 artikla

Sopimusehtojen pätemättömyys

Sopimusehto, jonka tarkoituksena on vapauttaa rahdinkuljettaja korvausvastuusta tai määrätä korvausvastuulle tässä yleissopimuksessa määrättyä alempi yläraja, on mitätön, mutta sellaisen ehdon mitättömyys ei tee mitättömäksi koko sopimusta, johon sovelletaan edelleen tämän yleissopimuksen määräyksiä.

27 artikla

Sopimusvapaus

Tämän yleissopimuksen määräykset eivät estä rahdinkuljettajaa kieltäytymästä kuljetussopimuksesta, luopumasta tämän yleissopimuksen mukaisesta suojasta tai asettamasta sellaisia ehtoja, jotka eivät ole ristiriidassa tämän yleissopimuksen määräysten kanssa.

28 artikla

Ennakkomaksut

Mikäli lento-onnettomuudesta aiheutuu matkustajien kuolema tai loukkaantuminen, rahdinkuljettaja suorittaa viipymättä kansallisen lainsäädäntönsä sitä edellyttäessä ennakkomaksuja luonnolliselle henkilölle tai henkilöille, joilla on oikeus vaatia korvauksia, tällaisten henkilöiden välittömän talou-

1...1..5.

liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

Article 26

Invalidity of contractual provisions

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

Article 27

Freedom to contract

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

Article 28

Advance payments

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

Article 29

Basis of claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only

dellisen tarpeen tyydyttämiseksi. Tällaiset ennakkomaksut eivät tarkoita korvausvastuun myöntämistä, ja ne voidaan vähentää rahdinkuljettajan myöhemmin vahingonkorvauksena maksamista määristä.

29 artikla

Korvausvaatimusten perusta

Matkustajien, matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti, tämän kuitenkin vaikuttamatta siihen, kenellä on oikeus nostaa kanne ja mikä kunkin oikeuden sisältö on. Tällaisen kanteen perusteella ei voida tuomita rangaistusluonteisia, varoittavia tai muita aiheutuneen vahingon määrän ylittäviä korvauksia.

30 artikla

Rahdinkuljettajan palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet - korvausvaatimusten kokonaismäärä

1. Jos rahdinkuljettajan palveluksessa olevaa henkilöä tai asiamiestä vastaan nostetaan kanne, joka johtuu tässä yleissopimuksessa tarkoitetusta vahingosta, tällaisella palveluksessa olevalla henkilöllä tai asiamiehellä on, jos hän näyttää toimineensa tässä tehtävässään, oikeus vedota samoihin ehtoihin ja korvausvastuun rajoihin, joihin rahdinkuljettajalla itsellään on oikeus vedota tämän yleissopimuksen nojalla.

2. Korvauksen kokonaismäärä, joka rahdinkuljettaja ja tämän palveluksessa oleva henkilö tai asiamies voidaan velvoittaa maksamaan, ei tässä tapauksessa saa ylittää mainittuja rajoja.

3. Tavaran kuljetusta lukuunottamatta tämän artiklan 1 ja 2 kappaleen määräyksiä ei sovelleta, jos näytetään, että vahinko on aiheutunut rahdinkuljettajan palveluksessa olevan henkilön tai asiamiehen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen tai joka on tehty törkeästä huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että teko tai laiminlyönti todennäköisesti

1...1..5.

be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30

Servants, agents — aggregation of claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 31

Timely notice of complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled

aiheuttaa vahingon.

31 artikla

Muistutusten tekeminen

1. Jollei muuta näydetä, se, että vastaanottaja on vastaanottanut kirjatun matkatavaran tai tavaran tekemättä muistutusta, on todisteena siitä, että matkatavara tai tavara on toimitettu hyvässä kunnossa ja kuljetusasiakirjan tai 3 artiklan 2 kappaleessa ja 4 artiklan 2 kappaleessa tarkoitetulla muulla tavalla kirjattujen tietojen mukaisesti.
2. Vastaanottajan on tehtävä vahinkoa koskeva muistutus rahdinkuljettajalle heti kun vahinko on havaittu, kuitenkin kirjatun matkatavaran osalta viimeistään seitsemän ja tavaran osalta viimeistään neljäntoista päivän kuluessa vastaanottamispäivästä. Viivästymistä koskeva muistutus on tehtävä viimeistään kahdenkymmenen päivän kuluessa siitä, kun matkatavara tai tavara on asetettu hänen saatavilleen.
3. Muistutus on aina tehtävä kirjallisesti ja se on annettava tai lähetettävä edellä mainittujen määräaikojen kuluessa.
4. Jos muistutusta ei ole tehty edellä mainittujen määräaikojen kuluessa, kannevalta rahdinkuljettajaa vastaan on menetetty, paitsi jos rahdinkuljettaja on menetellyt petollisesti.

32 artikla

Vahingosta vastuussa olevan henkilön kuolema

Jos vahingosta vastuussa oleva henkilö kuolee, vahingonkorvauskanne voidaan nostaa tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti hänen oikeudenomistajiaan vastaan.

33 artikla

Tuomioistuimen toimivalta

1. Vahingonkorvauskanne on kantajan valinnan mukaan pantava vireille jonkin sopimusvaltion alueella joko rahdinkuljettajan kotipaikan tai päätoimipaikan tuomioistuimessa tai tuomioistuimessa siinä toimipaikassa, jonka välityksellä kuljetussopimus 1...1..5.

to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and 14 days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within 21 days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Article 32

Death of person liable

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

Article 33

Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with

on tehty, taikka määräraikan tuomioistuimessa.

2. Matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta aiheutuvaan vahinkoon perustuva korvauskanne voidaan panna vireille jossakin tämän artiklan 1 kappaleessa mainitussa tuomioistuimessa tai sen sopimusvaltion alueella, jossa matkustajalla oli onnettomuuden aikaan pääasiallinen ja pysyvä asuinpaikka ja jonne tai josta rahdinkuljettaja järjestää matkustajien ilmakuljetuksia joko omilla ilma-aluksillaan tai kaupallisen sopimuksen mukaisesti muun rahdinkuljettajan ilma-aluksilla, ja jossa tämä rahdinkuljettaja harjoittaa matkustajien ilmakuljetuksiin liittyvää liiketoimintaa tiloissa, jotka se itse tai muu rahdinkuljettaja, jonka kanssa se on tehnyt kaupallisen sopimuksen, on vuokrannut tai omistaa.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitetaan a) "kaupallisella sopimuksella" sopimusta, joka ei ole edustusopimus, ja joka on tehty rahdinkuljettajien välillä yhteisten ilmakuljetuspalvelujen tarjoamisesta matkustajille;

b) "pääasiallisella ja pysyvällä asuinpaikalla" yhtä määrättyä ja vakinaista asuinpaikkaa, joka matkustajalla oli onnettomuuden aikaan. Matkustajan kansallisuus ei ole ratkaiseva seikka tässä suhteessa.

4. Oikeudenkäyntimenettelyä koskeviin kysymyksiin sovelletaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädäntöä.

34 artikla

Välimesmenettely

1. Tämän artiklan määräysten mukaisesti tavaran kuljetusta koskevan sopimuksen osapuolet voivat sopia, että rahdinkuljettajan tähän yleissopimukseen perustuvaa vastuuta koskeva riita ratkaistaan välimesmenettelyssä. Tällainen sopimus on tehtävä kirjallisesti.

2. Välimesmenettelyn on, kantajan valinnan mukaan, tapahduttava jollakin 33 artiklassa tarkoitetulla lainkäyttöalueella.

3. Välimiehen tai välimiesoikeuden on sovellettava tämän yleissopimuksen määräyksiä.

4. Tämän artiklan 2 ja 3 kappaleen määräysten katsotaan olevan osa jokaista välimesmenettelyä koskevaa lauseketta tai sopimusta, ja sellainen välimesmenettelyä koskevan

1...1..5.

which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

(a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seised of the case.

Article 34

Arbitration

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

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35

Limitation of actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.

lausekkeen tai sopimuksen ehto, joka on näiden määräysten vastainen, on mitätön.

35 artikla

Kanneoikeuden vanhentuminen

1. Oikeus vahingonkorvaukseen menetetään, jos kannetta ei nosteta kahden vuoden kuluessa siitä päivästä, jona ilma-alus on saapunut määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona ilma-aluksen olisi pitänyt saapua määräpaikkaan, tai siitä päivästä, jona kuljetus on keskeytynyt.

2. Tapa, jolla kyseinen määräaika lasketaan, määräytyy asiaa käsittelevän tuomioistuinten lainsäädännön mukaisesti.

36 artikla

Perättäinen kuljetus

1. Jos kuljetuksen suorittaa usea perättäinen rahdinkuljettaja ja kuljetus vastaa 1 artiklan 3 kappaleen määritelmää, jokaiseen matkustajaa, matkatavaraa tai tavaraa ottavaan rahdinkuljettajaan sovelletaan tämän yleissopimuksen määräyksiä, ja sen katsotaan olevan yksi kuljetussopimuksen osapuolista sillä osin kuin sopimus koskee sitä kuljetuksen osaa, joka suoritetaan kyseisen rahdinkuljettajan valvonnassa.

2. Tällaisen kuljetuksen osalta matkustaja tai hänen oikeudenomistajansa voi nostaa kanteen ainoastaan sitä rahdinkuljettajaa vastaan, jonka suorittaman kuljetuksen aikana onnettomuus tai viivästys tapahtui, paitsi siinä tapauksessa, että ensimmäinen rahdinkuljettaja on nimenomaisesti sopinut ottavansa vastuun koko matkasta.

3. Matkatavaran tai tavaran osalta matkustajalla tai lähettäjällä on kanneoikeus ensimmäistä rahdinkuljettajaa vastaan, ja matkustajalla tai tavaraan oikeutetulla vastaanottajalla on kanneoikeus viimeistä rahdinkuljettajaa vastaan, ja lisäksi kukin voi nostaa kanteen sitä rahdinkuljettajaa vastaan, jonka suorittaman kuljetuksen aikana tuhoutuminen, katoaminen, vahinko tai viivästys tapahtui. Nämä rahdinkuljettajat ovat yhteisvastuussa matkustajalle, lähettäjälle tai vastaanottajalle.

1...1..5.

Article 36

Successive carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Article 37

Right of recourse against third parties

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

Chapter IV

Combined carriage

Article 38

37 artikla

Takautumisoikeus kolmansia osapuolia kohtaan

Mikään tässä yleissopimuksessa ei vaikuta siihen, onko sen määräysten mukaisesti vahingosta vastuussa olevalla henkilöllä takautumisoikeus muuta henkilöä kohtaan.

IV luku

Yhdistetty kuljetus

38 artikla

Yhdistetty kuljetus

1. Jos yhdistetty kuljetus suoritetaan osittain ilmakuljetuksena ja osittain muuta kuljetustapaa käyttäen, tämän yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan, jollei 18 artiklan 4 kappaleesta muuta johdu, ainoastaan ilmakuljetukseen, edellyttäen, että ilmakuljetus täyttää 1 artiklassa asetetut ehdot.

2. Mikään tässä yleissopimuksessa ei estä yhdistetyn kuljetuksen osapuolia sisällyttämästä ilmakuljetusta koskevaan asiakirjaan ehtoja, jotka koskevat muita kuljetustapoja, edellyttäen, että tämän yleissopimuksen määräyksiä noudatetaan ilmakuljetuksen osalta.

V luku

Muun henkilön kuin sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suorittamat kuljetukset

39 artikla

Sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja - tosiasiallinen rahdinkuljettaja

Tämän luvun määräyksiä sovelletaan, kun henkilö, jäljempänä "sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja", tekee tämän yleissopimuksen alaan kuuluvan kuljetussopimuksen matkustajan tai lähettäjän taikka sellaisen henkilön kanssa, joka toimii matkustajan tai lähettäjän lukuun, ja toinen henkilö, jäljempänä "tosiasiallinen rahdinkuljettaja", suorittaa kuljetuksen sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan toimeksiannosta kokonaan

1...1..5.

Combined carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

Chapter V

Carriage by air performed by a person other than the contracting carrier

Article 39

Contracting carrier actual carrier

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

Article 40

Respective liability of contracting and actual carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for

kuljetuksen osalta tässä yleissopimuksessa tarkoitettu perättäinen rahdinkuljettaja. Tällaisen toimeksiannon katsotaan olevan olemassa, jollei toisin näytetä.

40 artikla

Sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan vastuu

Jos tosiasiallinen rahdinkuljettaja suorittaa kokonaan tai osittain kuljetuksen, joka 39 artiklassa tarkoitettuna sopimuksen mukaan kuuluu tämän yleissopimuksen soveltamisalaan, sekä sopimuksen tehneeseen rahdinkuljettajaan että tosiasialliseen rahdinkuljettajaan sovelletaan tämän yleissopimuksen määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin määrätä. Yleissopimusta sovelletaan sopimuksen tehneeseen rahdinkuljettajaan koko sopimuksen mukaisen kuljetuksen osalta ja tosiasialliseen rahdinkuljettajaan ainoastaan sen suorittaman kuljetuksen osalta.

41 artikla

Keskinäinen vastuu

1. Tosiasiallisen rahdinkuljettajan tekojen sekä sen palveluksessa olevien henkilöiden ja asiamiesten tässä tehtävässään suorittamat teot ja laiminlyönnit katsotaan tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta myös sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan suorittamiksi.

2. Sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan sekä sen palveluksessa olevien henkilöiden ja asiamiesten tässä tehtävässään suorittamat teot ja laiminlyönnit katsotaan tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta myös tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittamiksi. Tällaisesta teosta tai laiminlyönnistä aiheutuva tosiasiallisen rahdinkuljettajan korvausvastuu ei kuitenkaan saa ylittää 21, 22, 23 ja 24 artiklassa määrättyjä rajoja. Jos sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja on erityisellä sopimuksella sitoutunut velvoitteisiin, jotka eivät perustu tähän yleissopimukseen, tai luopunut tähän yleissopimukseen perustuvista oikeuksista tai suojasta taikka jos määräpaikkaan toimittamiseen liittyvästä etuudesta on annettu 22 artiklassa tarkoitettu erityinen ilmoitus, tällainen erityinen

1...1..5.

the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

Article 41

Mutual liability

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

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

Article 42

Addressee of complaints and instructions

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

sopimus tai ilmoitus ei koske tosiasiallista rahdinkuljettajaa, jollei tämä ole sitä hyväksynyt.

42 artikla

Muistutusten ja ohjeiden vastaanottaja

Rahdinkuljettajalle tämän yleissopimuksen mukaisesti tehtävillä muistutuksilla ja annettavilla ohjeilla on sama vaikutus riippumatta siitä, osoitetaanko ne sopimuksen tehneelle rahdinkuljettajalle vai tosiasialliselle rahdinkuljettajalle. Tämän yleissopimuksen 12 artiklassa tarkoitetuilla ohjeilla on kuitenkin vaikutusta ainoastaan, jos ne osoitetaan sopimuksen tehneelle rahdinkuljettajalle.

43 artikla

Rahdinkuljettajan palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet

Tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta tämän tai sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan palveluksessa olevalla henkilöllä tai asiamiehellä on, jos hän näyttää toimineensa tässä tehtävässään, oikeus vedota samoihin ehtoihin ja korvausvastuun rajoihin, joita sovelletaan tämän yleissopimuksen mukaan rahdinkuljettajaan, jonka palveluksessa tai jonka asiamies hän on, jollei hänen näytetä toimineen tavalla, joka estää korvausvastuun rajoihin vetoamisen tämän yleissopimuksen mukaisesti.

44 artikla

Vahingonkorvausten kokonaisuus

Tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta se korvauksen kokonaisuus, joka vaaditaan tältä rahdinkuljettajalta, sopimuksen tehneeltä rahdinkuljettajalta ja heidän palveluksessaan olevalta henkilöltä tai asiamieheltä, joka on toiminut tässä tehtävässään, ei saa ylittää sitä enimmäismäärää, joka tämän yleissopimuksen mukaan voitaisiin määrätä joko sopimuksen tehneen tai tosiasiallisen rahdinkuljettajan maksettavaksi, mutta kukaan mainituista henkilöistä ei ole velvollinen korvaamaan häneen

1...1..5.

Article 43

Servants and agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 44

Aggregation of damages

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

Article 45

Addressee of claims

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

sovellettavan korvausvastuun rajan ylittävää määrää.

45 artikla

Korvauskanteiden vastaaja

Tosiasiallisen rahdinkuljettajan suorittaman kuljetuksen osalta vahingonkorvauskanne voidaan nostaa kantajan valinnan mukaan tätä rahdinkuljettajaa, sopimuksen tehnyttä rahdinkuljettajaa tai molempia vastaan yhdessä tai erikseen. Jos kanne kohdistetaan ainoastaan yhteen näistä rahdinkuljettajista, tällä rahdinkuljettajalla on oikeus vaatia toinen rahdinkuljettaja liitettäväksi asianosaiseksi oikeudenkäyntiin, jolloin oikeudenkäyntimenettelyyn ja oikeusvaikutuksiin sovelletaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädäntöä.

46 artikla

Erityinen toimivalta

Tämän yleissopimuksen 45 artiklassa tarkoitettu vahingonkorvauskanne on kantajan valinnan mukaan pantava vireille jonkin sopimusvaltion alueella joko siinä tuomioistuimessa, jossa kanne voidaan 33 artiklan määräysten mukaisesti panna vireille sopimuksen tehnyttä rahdinkuljettajaa vastaan, taikka tosiasiallisen rahdinkuljettajan kotipaikan tai päätoimipaikan tuomioistuimessa.

47 artikla

Sopimusehtojen pätemättömyys

Sopimusehto, jonka tarkoituksena on vapauttaa sopimuksen tehnyt tai tosiasiallinen rahdinkuljettaja tämän luvun mukaisesta korvausvastuusta tai määrätä korvausvastuulle tässä luvussa määrättyä alempi yläraja, on mitätön, mutta sellaisen ehdon mitättömyys ei tee mitättömäksi koko sopimusta, johon sovelletaan edelleen tämän luvun määräyksiä.

48 artikla

Sopimuksen tehneen ja tosiasiallisen rahdinkuljettajan keskinäiset suhteet

1...1..5.

Article 46

Additional jurisdiction

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

Article 47

Invalidity of contractual provisions

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

Article 48

Mutual relations of contracting and actual carriers

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

Chapter VI

Other provisions

Article 49

Mandatory application

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

Lukuun ottamatta 45 artiklan määräyksiä mikään tässä luvussa ei vaikuta rahdinkuljettajien keskinäisiin oikeuksiin ja velvollisuuksiin, mukaan luettuna mahdollinen takautumisoikeus tai oikeus korvaukseen.

VI luku

Muut määräykset

49 artikla

Pakollinen soveltaminen

Kuljetussopimukseen sisältyvät ehdot ja ennen vahingon tapahtumista tehdyt erityissopimukset, joilla osapuolet pyrkivät rikkomaan tämän yleissopimuksen määräyksiä joko päättämällä sovellettavasta laista tai muuttamalla tuomioistuimen toimivaltaa koskevia määräyksiä, ovat mitättömiä.

50 artikla

Vakuutus

Sopimusvaltioiden on edellytettävä, että niiden rahdinkuljettajilla on voimassa riittävä vakuutus, joka kattaa niille tämän yleissopimuksen mukaan kuuluvan korvausvastuun. Sopimusvaltio, johon rahdinkuljettaja suorittaa kuljetuksia, voi edellyttää tämän toimittavan todisteet siitä, että sillä on voimassa riittävä vakuutus, joka kattaa sille tämän yleissopimuksen mukaan kuuluvan korvausvastuun.

51 artikla

Poikkeuksellisissa olosuhteissa suoritettut kuljetukset

Tämän yleissopimuksen 3—5, 7 ja 8 artiklan kuljetusasiakirjoihin liittyviä määräyksiä ei sovelleta, jos kuljetus on suoritettu poikkeuksellisissa olosuhteissa rahdinkuljettajan tavanomaisen liiketoiminnan ulkopuolella.

52 artikla

1...1..5.

Article 50

Insurance

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

Article 51

Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

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

Article 52

Definition of days

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

Chapter VII

Final clauses

Article 53

Signature, ratification and entry into force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

Päivän määrittely

Tässä yleissopimuksessa "päivällä" tarkoitetaan kalenteripäivää eikä työpäivää.

VII luku

Loppumääräykset

53 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi ja voimaantulo

1. Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 valtioille, jotka osallistuivat Montrealissa 10—28 päivänä toukokuuta 1999 pidettyyn kansainväliseen ilmailuoikeuden konferenssiin. Yleissopimus on 28 päivän toukokuuta 1999 jälkeen avoinna allekirjoittamista varten kaikille valtioille Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön päämajassa Montrealissa, kunnes se tulee voimaan tämän artiklan 6 kappaleen mukaisesti.

2. Tämä yleissopimus on vastaavasti avoinna allekirjoittamista varten alueellisille taloudellisen yhdentymisen järjestöille. Tässä yleissopimuksessa "alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä" tarkoitetaan tietyin alueen täysivaltaisten valtioiden perustamaa järjestöä, jolla on toimivaltaa tietyissä tämän yleissopimuksen alaan kuuluvissa asioissa ja joka on asianmukaisesti valtuutettu allekirjoittamaan sekä ratifioimaan tai hyväksymään tämä yleissopimus tai liittymään siihen. Tässä yleissopimuksessa oleva viittaus "sopimusvaltioon" tai "sopimusvaltioihin" muualla kuin 1 artiklan 2 kappaleessa, 3 artiklan 1 kappaleen b kohdassa, 5 artiklan b kohdassa, 23, 33 ja 46 artiklassa sekä 57 artiklan b kohdassa koskee myös alueellisia taloudellisen yhdentymisen järjestöjä. Tämän yleissopimuksen 24 artiklassa olevat viittaukset "sopimusvaltioiden enemmistöön" ja "yhteen kolmasosaan sopimusvaltioista" eivät koske alueellisia taloudellisen yhdentymisen järjestöjä.

3. Tämän yleissopimuksen allekirjoittaneiden valtioiden ja alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen on ratifioitava se.

4. Valtio tai alueellinen taloudellisen
1...1..5.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect 60 days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:

(a) each signature of this Convention and

yhdentymisen järjestö, joka ei allekirjoita tätä yleissopimusta, voi hyväksyä sen tai liittyä siihen milloin tahansa.

5. Ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjat on talletettava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön huostaan, joka täten määrätään tallettajaksi.

6. Tämä yleissopimus tulee voimaan kuudentenkymmenentenä päivänä siitä päivästä lukien, jona kolmaskymmenes ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja on talletettu tallettajan huostaan, niiden valtioiden välillä, jotka ovat tallettaneet tällaisen asiakirjan. Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestön tallettamaa asiakirjaa ei lasketa mukaan tätä kappaletta sovellettaessa.

7. Muiden valtioiden ja muiden alueellisten taloudellisen yhdentymisen järjestöjen osalta tämä yleissopimus tulee voimaan kuudentenkymmenen päivän kuluttua siitä päivästä, jona kyseisen valtion tai järjestön ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja on talletettu.

8. Tallettaja ilmoittaa kaikille allekirjoittajille ja sopimusvaltioille viipymättä:

- a) jokaisesta tämän yleissopimuksen allekirjoittamisesta ja allekirjoittamispäivästä;
- b) jokaisesta ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta ja tallettamispäivästä;
- c) tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä;
- d) tämän yleissopimuksen mukaista korvausvastuun rajoittamista koskevien muutosten voimaantulopäivästä;
- e) 54 artiklan mukaisista irtisanomisista.

54 artikla

Irtisanominen

1. Sopimusvaltio voi irtisanoa tämän yleissopimuksen ilmoittamalla siitä kirjallisesti tallettajalle.

2. Irtisanominen tulee voimaan sadankahdeksankymmenen päivän kuluttua siitä päivästä, jona tallettaja on vastaanottanut ilmoituksen.

55 artikla

1...1..5.

date thereof;

(b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;

(c) the date of entry into force of this Convention;

(d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;

(e) any denunciation under Article 54.

Article 54

Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.

2. Denunciation shall take effect 180 days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55

Relationship with other Warsaw Convention Instruments

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

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to

(a) the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the "Warsaw Convention");

(b) the Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929, done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);

(c) the Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);

(d) the Protocol to Amend the Convention

*Suhde muihin Varsovan yleissopimuksen
asiakirjoihin*

Tämän yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia suhteessa kaikkiin kansainvälisiin ilmakuljetuksiin sovellettaviin sääntöihin:

1) tämän yleissopimuksen sopimusvaltioiden välillä sillä perusteella, että molemmat valtiot ovat sopimuspuolina:
a) Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetussa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevassa yleissopimuksessa (jäljempänä "Varsovan yleissopimus");

b) Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetun eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevan yleissopimuksen muuttamisesta tehdyssä pöytäkirjassa, joka on tehty Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 (jäljempänä "Haagin pöytäkirja");

c) Varsovan yleissopimusta täydentävässä yleissopimuksessa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta, jonka suorittaa toinen kuin sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja, koskevien sääntöjen yhtenäistämistä, joka on allekirjoitettu Guadalajarassa 18 päivänä syyskuuta 1961 (jäljempänä "Guadalajaran yleissopimus");

d) Guatemala Cityssä 8 päivänä maaliskuuta 1971 allekirjoitetussa pöytäkirjassa Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 allekirjoitetun, Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 tehdyllä pöytäkirjalla muutetun, eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskevan yleissopimuksen muuttamisesta (jäljempänä "Guatemala Cityn pöytäkirja");

e) Haagin pöytäkirjalla muutetun tai sekä Haagin pöytäkirjalla että Guatemala Cityn pöytäkirjalla muutetun Varsovan yleissopimuksen muuttamisesta tehdyissä lisäpöytäkirjoissa 1—3 ja Montrealin neljännessä pöytäkirjassa, jotka on allekirjoitettu Montrealissa 25 päivänä syyskuuta 1975 (jäljempänä "Montrealin pöytäkirjat"); tai

2) tämän yleissopimuksen yksittäisen sopimusvaltion alueella sillä perusteella, että tämä valtio on sopimuspuolena yhdessä tai useammassa edellä olevassa a—e alakohdassa tarkoitettussa asiakirjassa.

1...1..5.

for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos 1 to 3 and Montreal Protocol No 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in subparagraphs (a) to (e) above.

Article 56

States with more than one system of law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and

(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 57

56 artikla

Valtiot, joissa on useampi kuin yksi oikeusjärjestelmä

1. Jos jossakin valtiossa on kaksi tai useampia alueita, joissa on voimassa erilainen oikeusjärjestelmä tämän yleissopimuksen alaan kuuluvissa asioissa, se voi allekirjoittaessaan, ratifioidessaan tai hyväksyessään tämän yleissopimuksen tai liittyessään siihen antaa selityksen, jonka mukaan tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin sen alueisiin tai ainoastaan yhteen tai useampaan niistä, ja se voi muuttaa tätä selitystä antamalla uuden selityksen milloin tahansa.

2. Selitys on toimitettava tallettajalle, ja siinä on mainittava nimenomaisesti ne alueet, joihin yleissopimusta sovelletaan.

3. Sellaisen sopimusvaltion osalta, joka on antanut selityksen:

- a) tämän yleissopimuksen 23 artiklassa olevien "kansallista valuuttaa" koskevien viittausten tulkitaan tarkoittavan tämän valtion kyseessä olevan alueen valuttaa; ja
- b) tämän yleissopimuksen 28 artiklassa olevan "kansallista lainsäädäntöä" koskevan viittauksen tulkitaan tarkoittavan tämän valtion kyseessä olevan alueen lainsäädäntöä.

57 artikla

Varaumat

Tähän yleissopimukseen ei saa tehdä varaumia, mutta sopimusvaltio voi milloin tahansa selittää tallettajalle osoitetulla ilmoituksella, että tätä yleissopimusta ei sovelleta:

- a) kansainväliseen ilmakuljetukseen, jonka kyseinen sopimusvaltio suorittaa suoraan muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen täysivaltaisen valtion tehtäviin ja velvollisuuksiin liittyen; ja/tai
- b) henkilöiden, tavaran ja matkatavaran kuljetukseen sen sotilasviranomaisille ilma-aluksilla, jotka kyseinen sopimusvaltio on rekisteröinyt tai vuokrannut ja joiden koko kapasiteetti on varattu näiden viranomaisten toimesta tai puolesta.

1...1..5.

Reservations

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

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

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

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

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

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet täysivaltaiset edustajat, asianmukaisesti siihen valtuutettuina, ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

TEHTY Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 arabian, englannin, espanjan, kiinan, ranskan ja venäjän kielellä ja jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen. Tämä yleissopimus talletetaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön arkistoon, ja tallettaja toimittaa siitä oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille tämän yleissopimuksen sopimusvaltioille, sekä kaikille Varsovan yleissopimuksen, Haagin pöytäkirjan, Guadalajaran yleissopimuksen, Guatemala Cityn pöytäkirjan ja Montrealin pöytäkirjojen sopimusvaltioille.