

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ilmakuljetussopimuslain muuttamisesta.

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.

Ilmakuljetussopimuslaki sisältää kansainvälisten sopimusten edellyttämät säännökset rahdinkuljettajan vastuun rajoittamisesta. Näissä säännöksissä rajoitukset on ilmaistu kultafrangeissa (niin sanotuissa Poincaré-frangeissa). Kansainvälisillä valuuttamarkkinoilla tapahtuneen kehityksen vuoksi kultaa ei kuitenkaan enää voida käyttää arvonmittana. Tämän vuoksi ehdotetaan, että mainitut vastuun-

rajat Montrealissa vuonna 1975 hyväksytyjen pöytäkirjojen mukaisesti sidottaisiin Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemiin erityisiin nosto-oikeuksiin. Tällä toimenpiteellä ei ole tarkoitus muuttaa vastuurajojen yleistä tasoa.

Ehdotettu lainmuutos on tarkoitus saattaa voimaan kohta sen jälkeen kun eduskunta on hyväksynyt lain.

YLEISPERUSTELUT.

1. Nykyinen tilanne.

1.1. Lainsäädäntö.

Suomen ilmakuljetuksia koskevat säännökset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin. Suomi on liittynyt Varsovassa 12 päivänä lokakuuta 1929 tehtyyn yleissopimukseen eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtäläistytymisestä, jäljempänä Varsovan sopimus (SopS 26/1937). Sopimus sisältää kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevat perusmääräykset. Kuljetuksesta ilma-aluksessa annettu laki (289/37) perustui tämän sopimuksen määräyksiin.

Varsovan sopimusta on muutettu ja täydennetty Haagissa 28 päivänä syyskuuta 1955 tehdyllä pöytäkirjalla. Suomi liittyi Haagin pöytäkirjaan (SopS 37/77) sen jälkeen kun tähän pöytäkirjaan perustuva ilmakuljetussopimuslaki (45/77) oli annettu 14 päivänä tammikuuta 1977.

Suomen liittyttyä Haagin pöytäkirjaan ei Eu-

roopassa ole yhtään valtiota, joka olisi sidottu Varsovan sopimukseen sen alkuperäisessä muodossa. On kuitenkin olemassa joukko afrikkalaisia ja aasialaisia valtioita, jotka eivät ole liittyneet Haagin pöytäkirjaan. Sellaiseen ilmakuljetukseen, joka tapahtuu Suomen ja tällaisen valtion välillä, on sovellettava ainoastaan Varsovan sopimusta. Ilmakuljetussopimuslain 42 §:n 2 momenttiin onkin otettu säännös, jonka mukaan mainittuun kuljetukseen edelleen on sovellettava lakia kuljetuksesta ilma-aluksessa.

Kansainväliset sopimukset kuljetusoikeuden alalla sisältävät usein määräyksiä rahdinkuljettajan vastuun rajoittamisesta. Vastuurajoja määriteltäessä on yleensä tavalla tai toisella viitattu kullan arvoon. Varsovan sopimuksessa sekä Haagin pöytäkirjassa on niin sanottua Poincaré-frangia käytetty arvoyksikkönä. Tämä yksikkö on sopimuksissa määritelty 65,5 milligramman painoiseksi kultafrangiksi, jonka kultapitoisuus on 0,900.

Ilmakuljetussopimuslain 23 §:ään on otettu rahdinkuljettajan vastuun rajoittamista koskevat Haagin pöytäkirjan määräykset. Pykälän mukaan rahdinkuljettajan vastuu on matkustajien kuljetuksessa rajoitettu 250 000 frangiin henkilöltä. Kirjatusta matkatavarasta ja tavarasta on hänen vastuunsa rajoitettu 250 frangiin kilolta. Esineestä, jonka matkustaja pitää huostassaan, on vastuu rajoitettu 5 000 frangiin matkustajaa kohden. Lain 24 §:ssä on frangi määritelty edellä selostetulla tavalla. Tuomioistuimen on määrättävä mahdollinen korvaus tuomion antamispäivänä voimassa olevan Suomen markan virallisen kulta-arvon mukaan.

Kansalliset valuutat olivat aiemmin yksiselitteisesti kytketyt kullan arvoon, minkä vuoksi Poincaré-frangin muuntaminen Suomen markoiksi ei tuolloin aiheuttanut ongelmia. Kansainvälisillä valuuttamarkkinoilla tapahtuneen kehityksen tuloksena tällaista kytkentää ei enää ole olemassa, minkä vuoksi kultafrangin muuntaminen kansalliseksi valuutaksi nykyisin ei voi tapahtua mihinkään selvään ja yksiselitteiseen menetelmään nojautuen.

1.2. Tilanne kansainvälisillä valuuttamarkkinoilla.

Kansainvälinen valuuttajärjestelmä perustui aiemmin niin sanottuun Bretton-Woods-sopimukseen, jolla Kansainvälinen Valuuttarahasto perustettiin. Järjestelmässä jokaisella valuutalla oli kiinteä vaihtokurssi ja kullassa ilmoitettu pariarvo, jota muutettiin ainoastaan virallisella devalvaatiolla tai revalvaatiolla. Kullan markkinahinta vastasi sen virallisesti vahvistettua arvoa. Vuonna 1968 luovuttiin kuitenkin myymästä kultaa viralliseen hintaan yksityisille markkinoille, minkä jälkeen kullan vapaa markkinahinta nopeasti kohosi yli kullan virallisen arvon. Yhdysvaltain poistaessa vuonna 1971 dollarin kultasidonnaisuuden valuuttojen kiinteään arvoon perustuva järjestelmä oli lopullisesti luhistunut.

Kansainvälisen Valuuttarahaston piirissä oli jo 1960-luvulla harkittu muutoksia kansainväliseen valuuttajärjestelmään. Vuonna 1969 luotiinkin erityiset nosto-oikeudet (Special Drawing Rights, SDR) uusiksi maksuvälineiksi. Erityisten nosto-oikeuksien arvo määriteltiin aluksi suhteessa kultaan. Vuonna 1974 Kansainvälinen Valuuttarahasto kuitenkin vahvisti uuden menetelmän, jonka avulla erityis-

ten nosto-oikeuksien arvo suhteessa rahaston jäsenvaltioiden valuuttoihin järjestettiin. Eriytyisen nosto-oikeuden arvo määriteltiin 16 tärkeimmän valuutan muodostaman niin sanotun korin avulla. Arvonmääritys saattoi tämän jälkeen tapahtua kahdella eri tavalla, joko kultaan tai edellä mainittuun koriin perustuen. Muodollisestikin kultaa lakattiin pitämästä valuuttajärjestelmän perustana 1 päivänä huhtikuuta 1978, jolloin Kansainvälistä Valuuttarahastoa koskevaa sopimusta muutettiin. Suomi, joka on kuulunut Kansainväliseen Valuuttarahastoon vuodesta 1948, ratifioi viimeksi mainitun sopimuksen ennen sen voimaantuloa. Korin sisältö tarkistettiin viimeksi vuonna 1978, jolloin samalla luotiin kiinteät säännöt siitä, miten koria vastaisuudessa olisi tarkistettava.

Kansainvälinen Valuuttarahasto laskee päivittäin SDR-korin arvon, ja erityisen nosto-oikeuden arvo jäsenmaiden valuutoissa julkistetaan. Suomessa voi tiedon erityisen nosto-oikeuden päivittäisestä arvosta saada Suomen Pankista.

1.3. Muita kuljetusmuotoja koskeva lainsäädäntö.

Kansainvälisissä kuljetuksissa koskevissa sopimuksissa on arvoyksikköinä yleensä käytetty joko Poincaré-frangia tai niin sanottua Germinalfrangia, jolla tarkoitetaan painoltaan 10/31 grammaa ja hienoudeltaan 0,900 olevaa kultafrangia. 1970-luvun puolivälin jälkeen on kansainvälisissä konferensseissa hyväksyttyihin muutospöytäkirjoihin tai lisämääräyksiin sisältyvillä määräyksillä pyritty korvaamaan kultaan sidotut frangit Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemällä erityisellä nosto-oikeudella vastuurajoitussäännöksissä käytettynä arvoyksikkönä.

Suomen sisäisessä lainsäädännössä on tiekuljetussopimuslain (345/79) 32 §:n 3 momentissa säädetty, ettei rahdinkuljettajan korvausvastuu tavarahan katoamisesta tai vähentymisestä kansainvälisessä kuljetuksessa saa ylittää 8,33 Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemää erityistä nosto-oikeutta tavarahan kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Erityisen nosto-oikeuden muuntaminen Suomen markoiksi on säännöksen mukaan toimitettava sen päivän virallisen kurssin mukaan, jona korvauksen määrä vahvistetaan.

2. Esityksen riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista.

Vuonna 1975 Montrealissa pidetyssä diplomaattikonferenssissa hyväksyttiin neljä lisäpöytäkirjaa (Montrealin lisäpöytäkirjat n:o 1—4), joista kolmas ja neljäs sisältävät laajahkoja muutoksia Haagissa 1955 muutettuun Varsovan sopimukseen. Montrealin lisäpöytäkirjassa n:o 1 korvataan Varsovan sopimuksen vastuunrajoituksia sisältävän 22 artiklan Poincaré-frangeissa ilmaistut määrät vastaavilla määrillä Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemiä erityisiä nosto-oikeuksia. Montrealin lisäpöytäkirja n:o 2 sisältää vastaavan tarkistuksen Haagissa vuonna 1955 muutettuun Varsovan sopimukseen. Esityksessä ehdotetut lainmuutokset mahdollistaisivat Suomen liittymisen Montrealin lisäpöytäkirjoihin n:o 1 ja 2.

Montrealin lisäpöytäkirjoissa Poincaré-frangi on muunnettu erityiseksi nosto-oikeudeksi käyttämällä hyväksi tuolloin voimassa ollutta erityisen nosto-oikeuden virallista kulta-arvoa. Tämän perusteella on laskettu yhden erityisen nosto-oikeuden vastaavan noin viittatoista Poincaré-frangia. Myös muissa kuljetusoikeutta koskevissa sopimuksissa on käytetty tätä suhdelukua muunnettaessa Poincaré-frangeja erityisiksi nosto-oikeuksiksi.

Montrealin lisäpöytäkirjat eivät vielä ole tulleet voimaan. Pöytäkirjan voimaantulon edelly-

tyksenä on kolmenkymmenen allekirjoittajavaltion ratifiointi.

Ruotsissa ja Norjassa ovat lait kultafrangimääräysten muuttamisesta tulleet voimaan keväällä 1978. Tanskassa vastaava lainsäädäntö tuli voimaan keväällä 1979. Myös eräissä muissa Länsi-Euroopan maissa on vastaavanlaisia muutoksia toteutettu tai ehdotettu toteutettaviksi.

3. Asian valmistelu.

Esitys on valmisteltu Montrealin lisäpöytäkirjojen n:o 1 ja 2 pohjalta oikeusministeriössä. Asian teknisen luonteen vuoksi ehdotuksesta ei ole hankittu lausuntoja. Ilmailuhallitus on valmistelun eri vaiheissa korostanut lainmuutoksen tarpeellisuutta ja ajankohtaisuutta.

4. Esityksen taloudelliset ja organisatoriset vaikutukset.

Esitys ei aiheuta valtiolle kustannuksia eikä edellytä organisatorisia toimenpiteitä. Kun tieto erityisen nosto-oikeuden päivittäisestä kurssista jo tällä hetkellä on helposti saatavissa Suomen Pankilta, esitys ei edellytä kurssia koskevan tiedotuksen osalta uusia järjestelyjä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.

1. Ehdotetut muutokset.

23 §. Pykälä ehdotetaan muutettavaksi Montrealin lisäpöytäkirjan n:o 2 edellyttämällä tavalla. Frangeissa ilmaistut vastuurajat pykälän 1—3 momentissa on siten korvattu erityisinä nosto-oikeuksina ilmaistuilla vastuurajoilla. Tarkoituksena ei ole ollut asiallisesti muuttaa näitä rajoja.

24 §. Pykälä sisältää Montrealin lisäpöytäkirjojen mukaisen määritelmän erityisestä nosto-oikeudesta. Sillä tarkoitetaan nimenomaisesti Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemää erityistä nosto-oikeutta. Muunnettaessa laissa mainittuja vastuurajoja Suomen markoiksi on tämän vuoksi nojaututtava siihen erityisen nosto-oikeuden arvon määrittelemistä koske-

vaan menetelmään, jota Kansainvälinen Valuuttarahasto muuntamishetkellä soveltaa. Tätä nykyä arvo määräytyy Kansainvälisen Valuuttarahaston muodostaman kuudentoista valuutan niin sanotun korin avulla. Jos rahasto myöhemmin päättää muuttaa tätä menetelmää, uuteen menetelmään on ilmakuljetussopimuslakia sovellettaessa nojaututtava siitä päivästä lähtien, jolloin Kansainvälinen Valuuttarahasto ryhtyi soveltamaan sitä.

Montrealin lisäpöytäkirjojen mukaisesti pykälässä on myös määriteltä, minkä ajankohdan arvon mukaan erityiset nosto-oikeudet on muunnettava Suomen markoiksi, jos kysymys korvauksesta on saatettu tuomioistuimen ratkaistavaksi. Tuomion antamispäivän virallista kurssia pidetään tällöin ratkaisevana. Kansain-

väläinen Valuuttarahasto vahvistaa päivittäin erityisten nosto-oikeuksien arvon jäsenmaiden valuutoissa, mistä tiedotetaan muun muassa Suomen Pankille. Aikaeron vuoksi Suomen Pankki kuitenkin vastaanottaa tämän tiedon vasta kyseessä olevan päivän virka-ajan päätyttyä. Tämän vuoksi joudutaan vastuurajoja muunnettaessa käytännössä turvautumaan siihen kurssiin, jonka Kansainvälinen Valuuttarahasto edellisenä päivänä on tiedottanut Suomen Pankille.

42 §. Ilmakuljetussopimuslain 42 §:n 2 momentin mukaan vuoden 1937 laki kuljetuksesta ilma-aluksessa jää voimaan sellaiseen Varsovan sopimukseen liittyneen valtioon suuntautuvan liikenteen osalta, joka ei ole liittynyt Haagin pöytäkirjaan. Montrealin lisäpöytäkirjassa n:o 1 on muutettu Varsovan sopimuksen alkuperäisen vastuunrajoitussäännöksen rajoitusmäärät frangeista erityisiksi nosto-oikeuksiksi. Ilmakuljetussopimuslain 42 §:ään ehdotetaan vastaavasti lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että mainitussa Montrealin lisäpöytäkirjassa erityisinä nosto-oikeuksina ilmaistut vastuurajat tulevat sovellettaviksi kuljetuksesta ilma-aluksessa annetun lain 22 §:ssä Suomen markkoina ilmaistujen rajojen sijasta silloin, kun kuljetukseen on sovellettava sanottua lakia.

Lain 24 §:n säännökset koskevat myös 42 §:n 3 momentissa mainittujen vastuurajojen muuntamista Suomen markkoiksi.

2. Voimaantulo.

Kultafrangin virallisen arvon määrittelemisen on käynyt mahdottomaksi, koska valuuttajärjestelmä on irroitettu kytkennästään kullan arvoon, minkä johdosta ilmakuljetussopimuslain vastuunrajoitussäännösten pikainen muuttaminen on välttämätöntä. Tämän vuoksi on tarkoituksena saattaa laki pikaisesti voimaan sen hyväksymisen jälkeen. Kun Montrealin lisäpöytäkirjojen n:o 1 ja 2 tarkoituksena ei ole ollut vastuunrajoitussäännösten asiallinen muuttaminen, on tämä menettely katsottu mahdolliseksi siitä huolimatta, että mainitut pöytäkirjat eivät vielä ole kansainvälisoikeudellisesti tulleet voimaan. Muutosten toteuttamisen sellaisiakaan valtioita kohtaan, jotka eivät ole liittyneet Montrealin lisäpöytäkirjoihin, ei samoista syistä ole katsottu olevan ristiriidassa Suomen Varsovan sopimukseen ja Haagin pöytäkirjaan perustuvien velvoitteiden kanssa.

Myös muissa Pohjoismaissa on uudet erityisiin nosto-oikeuksiin perustuvat säännökset saatettu voimaan odottamatta Montrealin lisäpöytäkirjojen voimaantuloa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ilmakuljetussopimuslain muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 14 päivänä tammikuuta 1977 annetun ilmakuljetussopimuslain (45/77) 23 §:n 1—3 momentti ja 24 § sekä

lisätään 42 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

23 §.

Rahdinkuljettajan vastuu on matkustajien kuljetuksessa rajoitettu kuuteentoistatuhanteen kuuteensataan erityiseen nosto-oikeuteen henkilöltä. Jos korvaus on määrätty suoritettavaksi elinkoron muodossa, ei sen pääoma-arvo saa ylittää mainittua rahamäärää. Rahdinkuljettajan ja matkustajan välisellä erityissopimuksella vastuun rajaa voidaan kuitenkin korottaa.

Kirjatusta matkatavarasta ja tavarasta on rahdinkuljettajan vastuu rajoitettu seitsemään-toista erityiseen nosto-oikeuteen kilolta. Jos

matkustaja tai lähettäjä jättäessään tavarahan dinkuljettajalle on nimenomaan ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy kuljetukseen, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun, on ilmoitettu määrä rahdinkuljettajan vastuun rajana, jollei hän näytä, että matkustajan tai lähettäjän etuus on pienempi. Milloin osa kirjatusta matkatavarasta tai tavarasta tahi jotain sen sisällöstä katoaa, vähenee, vahingoittuu tai viivästyy, on rahdinkuljettajan vastuun rajaa määrättäessä otettava huomioon vain kysymyksessä olevan kollin tai kollien kokonaispaino.

Jos sanottu katoaminen, väheneminen, vahingoittuminen tai viivästyminen vaikuttaa samaan matkatavaratodistukseen tai lentorahtikirjaan merkittyjen muiden kollojen arvoon, on myös viimeksi mainittujen kollojen kokonaispaino otettava huomioon vastuun rajaa määrättäessä.

Esineestä, jonka matkustaja pitää huostassaan, on vastuu rajoitettu kolmeensataankolmeen kymmeneen kahteen erityiseen nosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

24 §.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan tässä laissa Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemää erityistä nosto-oikeutta. Milloin kysymys korvauksesta on saatettu tuomioistuimen ratkaistavaksi, erityisen nosto-oikeuden muuttaminen Suomen markoiksi on toimitettava tuomion antamispäivän virallisen kurssin mukaan.

42 §.

Milloin 2 momentin mukaan kuljetuksesta ilma-aluksessa annettua lakia on sovellettava ilmakuljetukseen, on rahdinkuljettajan vastuu sanotun lain 22 §:stä poiketen rajoitettu

1) kuljetettaessa matkustajia kahdeksaantuhanteen kolmeensataan erityiseen nosto-oikeuteen jokaista matkustajaa kohden,

2) kirjatusta matkatavarasta tai tavarasta seitsemääntoista erityiseen nosto-oikeuteen kiltola sekä

3) matkatavarasta, jota matkustaja ei ole antanut rahdinkuljettajan huostaan, kolmeensataankolmeen kymmeneen kahteen erityiseen nosto-oikeuteen jokaista matkustajaa kohden.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 19 .

Helsingissä 8 päivänä helmikuuta 1980.

Tasavallan Presidentti
URHO KEKKONEN

Oikeusministeri *Christoffer Taxell*

Laki

ilmakuljetussopimuslain muuttamisesta.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 14 päivänä tammikuuta 1977 annetun ilmakuljetussopimuslain (45/77) 23 §:n
 1—3 momentti ja 24 § sekä
lisätään 42 §:ään uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki.

23 §.

Rahdinkuljettajan vastuu on matkustajien kuljetuksessa rajoitettu kahteensataanviiteenkymmeneentuhanteen frangiin henkilöltä. Jos korvaus on määrätty suoritettavaksi elinkoron muodossa, ei sen pääoma-arvo saa ylittää mainittua rahamäärää. Rahdinkuljettajan ja matkustajan välisellä erityissopimuksella vastuun rajaa voidaan kuitenkin korottaa.

Kirjatusta matkatavarasta ja tavarasta on rahdinkuljettajan vastuu rajoitettu kahteensataanviiteenkymmeneen frangiin kilolta. Jos matkustaja tai lähettäjä jättäessään tavarahan rahdinkuljettajalle on nimenomaan ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy kuljetukseen, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun, on ilmoitettu määrä rahdinkuljettajan vastuun rajana, jollei hän näytä, että matkustajan tai lähettäjän etuus on pienempi. Milloin osa kirjatusta matkatavarasta tai tavarasta tahi jotain sen sisällöstä katoaa, vähenee, vahingoittuu tai viivästyy, on rahdinkuljettajan vastuun rajaa määrättäessä otettava huomioon vain kysymyksessä olevan kollin tai kollien kokonaispaino. Jos sanottu katoaminen, väheneminen, vahingoittuminen tai viivästyminen vaikuttaa samaan matkatavaratodistukseen tai lentorahtikirjaan merkittyjen muiden kollien arvoon, on myös viimeksi mainittujen kollien kokonaispaino otettava huomioon vastuun rajaa määrättäessä.

Esineestä, jonka matkustaja pitää huostassaan, on vastuu rajoitettu viiteentuhanteen frangiin matkustajaa kohden.

Ehdotus.

23 §.

Rahdinkuljettajan vastuu on matkustajien kuljetuksessa rajoitettu *kuuteentoistatuhanteen kahteensataan erityiseen nosto-oikeuteen* henkilöltä. Jos korvaus on määrätty suoritettavaksi elinkoron muodossa, ei sen pääoma-arvo saa ylittää mainittua rahamäärää. Rahdinkuljettajan ja matkustajan välisellä erityissopimuksella vastuun rajaa voidaan kuitenkin korottaa.

Kirjatusta matkatavarasta ja tavarasta on rahdinkuljettajan vastuu rajoitettu *seitsemääntoista erityiseen nosto-oikeuteen* kilolta. Jos matkustaja tai lähettäjä jättäessään tavarahan rahdinkuljettajalle on nimenomaan ilmoittanut sen etuuden määrän, joka liittyy kuljetukseen, ja suorittanut mahdollisesti vaaditun lisämaksun, on ilmoitettu määrä rahdinkuljettajan vastuun rajana, jollei hän näytä, että matkustajan tai lähettäjän etuus on pienempi. Milloin osa kirjatusta matkatavarasta tai tavarasta tahi jotain sen sisällöstä katoaa, vähenee, vahingoittuu tai viivästyy, on rahdinkuljettajan vastuun rajaa määrättäessä otettava huomioon vain kysymyksessä olevan kollin tai kollien kokonaispaino. Jos sanottu katoaminen, väheneminen, vahingoittuminen tai viivästyminen vaikuttaa samaan matkatavaratodistukseen tai lentorahtikirjaan merkittyjen muiden kollien arvoon, on myös viimeksi mainittujen kollien kokonaispaino otettava huomioon vastuun rajaa määrättäessä.

Esineestä, jonka matkustaja pitää huostassaan, on vastuu rajoitettu *kolmeensataankolmeenkymmeneenkahteen erityiseen nosto-oikeuteen* matkustajaa kohden.

Voimassa oleva laki.

24 §.

Ne rahamäärät, jotka tässä laissa ilmoitetaan frangeina, tarkoittavat kuudenkymmenenviiden ja puolen (65,5) milligramman painoista kultafraugia, jonka kultapitoisuus on 0,900. Milloin kysymys korvauksesta on saatettu tuomioistuimen ratkaistavaksi, mahdollinen korvaus määrätään tuomion antamispäivänä voimassa olevan Suomen markan virallisen kulta-arvon mukaan.

Ehdotus.

24 §.

Erityisellä nosto-oikeudella tarkoitetaan tässä laissa Kansainvälisen Valuuttarabaston määrittelemää erityistä nosto-oikeutta. Milloin kysymys korvauksesta on saatettu tuomioistuimen ratkaistavaksi, erityisen nosto-oikeuden muuntaminen Suomen markoiksi on toimitettava tuomion antamispäivän virallisen kurssin mukaan.

42 §.

Milloin 2 momentin mukaan kuljetuksesta ilma-aluksessa annettua lakia on sovellettava ilmakuljetukseen, on rhdinkuljettajan vastuu sanotun lain 22 §:stä poiketen rajoitettu

1) kuljettaessa matkustajia kahdeksaantuhanteenkolmeensataan erityiseen nosto-oikeuteen jokaista matkustajaa kohden,

2) kirjatusta matkatavarasta tai tavarasta seitsemääntoista erityiseen nosto-oikeuteen kiltolta sekä

3) matkatavarasta, jota matkustaja ei ole antanut rhdinkuljettajan huostaan, kolmeensataankolmeenkymmeneenkahteen erityiseen nosto-oikeuteen jokaista matkustajaa kohden.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 19 _____

