Nr 5.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om befordran med luftfartyg, m. m.; given Stockholms slott den 27 november 1936.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om befordran med luftfartyg,

dels ock äska riksdagens godkännande av härvid fogade, i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran.

GUSTAF.

K. G. Westman.

Förslag
till
Lag
om befordran med luftfartyg.

Härigenom förordnas som följer:

Lagens tillämpningsområde.

1 §.

Denna lag gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt.

2 §.

Å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, äger denna lag icke tillämpning, ej heller å befordran, som verkställes av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, eller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

Befordringshandlingar.

I. Biljett.

3 §.

Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett, innehållande följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

II. Resgodsbevis.

4 §.

Vid befordran av resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (inskrivet resgods), skall denne utfärda resgodsbevis.

Resgodsbevis skall upprättas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;
b. avgångsort och bestämmelseort;
c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;
d. biljettens nummer;
e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;
f. kollinas antal och vikt;
g. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket; samt
h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de i andra stycket under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

III. Flygfraktsedel.

5 §.

Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och, med det undantag som följer av 9 §, underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen »för fraktföraren» och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas »för mottagaren»; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

7 §.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren det begär, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

d. avsändarens namn och adress;

e. den förste fraktförarens namn och adress;

f. om viss mottagare angives, hans namn och adress;

g. godsets art;

h. stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;

i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

9 §.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i 8 § a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

10 §.

Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan i följd av att uppgifter rörande godset, vilka han upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

11 §.

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och

stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande.

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet äge avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen; gälde dock kostnad som därav kommer. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphöre, då efter vad i 13 § stadgas mottagarens rätt inträder. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

13 §.

När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

14 §.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, vare ej gällande, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

16 §.

Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföre-

skrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet.

17 §.

Drabbas passagerare, ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, av skada å person, vare fraktföraren, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas, därför ansvarig.

18 §.

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods, medan det är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, vare fraktföraren, med nedan stadgade undantag, därför ansvarig.

Har på grund av befordringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befordran verkställts till lands eller sjöledes utanför flygplats, ligge å fraktföraren att visa att skada, som drabbat resgodset eller godset, ej uppkommit under den i första stycket avsedda tiden.

19 §.

För skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods vare fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

20 §.

Fraktföraren vare fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Samma lag vare, där vid befordran av inskrivet resgods eller gods skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget och fel eller försummelse i annat hänseende ej föreligger.

21 §.

Har den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, varde ersättningen jämkad efter ty skäligt prövas.

22 §.

Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till adertontusentvåhundrafemtio kronor; och må förty, där

ersättningen skall utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Avtal må dock träffas om högre gräns för ansvarigheten.

Beträffande inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till trettiosju kronor för kilogram. Har avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gälle det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

För resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, vare ansvarigheten begränsad till sjuhundratrettio kronor för envar passagerare.

23 §.

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, vare ogiltigt.

24 §.

Där passagerare drabbats av skada å person, skall enligt de i strafflagen stadgade grunder bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas.

25 §.

Har skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

26 §.

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnande skedde.

Anmärkning skall göras genom anteckning på fraktförarens exemplar av befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

27 §.

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

28 §.

Talan om ansvarighet skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

29 §.

Varder ej talan om ansvarighet anhängiggjord inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, vare rätten till talan förlorad.

30 §.

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, vare envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att skadan eller dröjsmålet inträffat, medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, svare de en för båda och båda för en.

Sammansatt befordran.

31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, vare denna lag tillämplig allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

Särskilda bestämmelser.

32 §.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i denna lag stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, vare det förbehåll utan verkan.

Skiljeavtal rörande skada som i denna lag avses vare, där avtal träffats innan skadan timade, ej gällande med mindre avtalet angår befordran av gods samt skiljemannaförfarandet skall äga rum i stat som är ansluten till den i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran, inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses.

33 §.

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, vad i 24 § stadgas dock allenast där enligt i allmänhet gällande

regler svensk lag skall komma till användning. Har stat, som är ansluten till den i 32 § omförmälda konventionen, avgivit sådan förklaring, som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skall lagen ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten.

Vid internationell luftbefordran skola de i 22 § angivna penningbeloppen avse kronor i guld.

34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran, äger Konungen meddela bestämmelser avvikande från vad i 3 § första stycket, 4 § andra stycket samt 8 § stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

CONVENTION
pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport Aérien International.

CHAPITRE PREMIER.

Objet — Définitions.

Article premier.

1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2) Est qualifié «transport international», au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération,

(Svensk text.)

KONVENTION
rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran.

KAPITEL I.

Föremål och definitioner.

Artikel 1.

1. Denna konvention gäller all internationell befordran av personer, resgods eller gods, vilken utföres med luftfartyg mot vederlag. Den äger tillämpning jämväl å vederlagsfri befordran, som med luftfartyg utföres av lufttrafikföretag.

2. Såsom internationell anses i denna konvention befordran, då enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten — oavsett om befordringsavbrott eller ombyte av fartyg förekommer eller ej — ligga på två höga fördragsslutande parters territorier. Äro både avgångsorten och bestämmelseorten belägna på en enda hög fördragsslutande parts territorium, anses befordringen jämväl såsom internationell, såframt mellanlandning skall äga rum på territorium, som är underkastat annan stats suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, ändå att denna stat icke är fördragsslutande. Befordran, som utan sådan mellanlandning företages mellan territorier underkastade en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, anses icke såsom internationell i denna konvention.

3. Befordran, som skall utföras av flera luftfraktförare var efter annan, anses, vare sig beträffande befordringen slutits ett enda eller flera avtal, vid tillämpning av denna konvention såsom en enhet, där den av parterna så

qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article 2.

1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II.

Titres de transport.

Section I. — Billet de passage.

Article 3.

1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu et la date de l'émission;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un

betraktats; befordringen förlorar icke på den grund sin internationella karaktär, att ett eller flera av avtalen skola i sin helhet fullgöras inom territorium, som är underkastat en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet.

Artikel 2.

1. Konventionen gäller, under de i art. 1 angivna förutsättningar, jämväl befordran, som utföres av stat, kommun, annan sådan menighet eller offentlig inrättning.

2. Konventionen gäller icke befordran, som utföres i enlighet med internationella postkonventioner.

KAPITEL II.

Befordringshandlingar.

Avdelning I. Biljett.

Artikel 3.

1. Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett innehållande följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring, utan att befordringen på den grund förlorar sin internationella karaktär;

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

2. Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han

billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

dock ej åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Section II. — Bulletin de bagages.

Article 4.

1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3) Il doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu et la date de l'émission;

b) les points de départ et de destination;

c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

d) le numéro du billet de passage;

e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;

f) le nombre et le poids des colis;

g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22 alinéa 2;

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Avdelning II. Resgodsbevis.

Artikel 4.

1. Vid befordran av annat resgods än det, som passageraren behåller i sin vård, skall fraktföraren utfärda resgodsbevis.

2. Resgodsbeviset utfärdas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren.

3. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;

d. biljettens nummer;

e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;

f. kollinas antal och vikt;

g. belopp, som uppgivits i enlighet med art. 22 andra stycket; samt

h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

4. Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han dock ej åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Section III. — Lettre de transport aérien.

Article 5.

1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expé-

Avdelning III. Flygfraktsedel.

Artikel 5.

1. Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren

diteur l'établissement et la remise d'un titre appelé: «lettre de transport aérien»; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra att sådan handling mottages av fraktföraren.

2. Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och, med det undantag som följer av art. 9, underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Article 6.

1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2) Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Artikel 6.

1. Flygfraktsedeln upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset.

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen »för fraktföraren» och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas »för mottagaren»; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

3. Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande.

4. Fraktförarens underskrift kan ersättas med stämpel, avsändarens kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

5. Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Article 7.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Artikel 7.

Fraktföraren äge fordra, att avsändaren upprättar särskilda flygfraktsedlar, då befordringen avser flera kolli.

Article 8.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;

Artikel 8.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

e) le nom et l'adresse du premier transporteur;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;

g) la nature de la marchandise;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;

j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;

l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;

m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;

p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre *(via)* s'ils ont été stipulés;

q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring, utan att befordringen på den grund förlorar sin internationella karaktär;

d. avsändarens namn och adress;

e. den förste fraktförarens namn och adress;

f. om viss mottagare angives, hans namn och adress;

g. godsets art;

h. stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;

i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med art. 22 andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

Article 9.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [a) à i) inclusivement et q)], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Artikel 9.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i art. 8 a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Article 10.

1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11.

1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12.

1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

Artikel 10.

1. För riktigheten av de uppgifter rörande godset, som avsändaren upptager i flygfraktsedeln, vare han ansvarig.

2. Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan på grund av att avsändarens uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

Artikel 11.

1. Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

2. Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Artikel 12.

1. Där avsändaren uppfyller sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet, äge han rätt att förfoga över godset genom att återtaga det från avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, genom att stoppa det vid landning under resan, genom att på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller genom att begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. Denna rätt må avsändaren utöva endast såvitt ej därigenom skada uppstår för fraktföraren eller annan avsändare; och gälde avsändaren kostnad, som därav kommer.

2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

2. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

3. Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

4. Avsändarens rätt upphöre, då efter vad i art. 13 stadgas mottagarens rätt inträder. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

Article 13.

1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Artikel 13.

1. När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i art. 12 stadgas, fordra att fraktföraren till honom utlämnar flygfraktsedeln och godset mot det att han gäldar vad fraktföraren äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

2. Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

3. Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

Article 14.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son

Artikel 14.

Avsändaren och mottagaren kunna, evad de handla å egna eller å annans vägnar, i eget namn göra gällande dem enligt art. 12 och 13 tillkommande

propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15.

1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur[1], soit du destinataire.

2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16.

1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III.

Responsabilité du transporteur.

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

[1] I den officiella texten står, på grund av redaktionsfel, »transporteur».

rättigheter mot det att de uppfylla de förpliktelser avtalet ålägger dem.

Artikel 15.

1. Art. 12, 13 och 14 beröra icke förhållandet mellan avsändaren och mottagaren, ej heller förhållandet till tredje man, vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. Förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i art. 12, 13 eller 14, skall intagas i flygfraktsedeln.

Artikel 16.

1. Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

2. Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

KAPITEL III.

Fraktförarens ansvarighet.

Artikel 17.

Drabbas passagerare av skada å person till följd av händelse, som inträffat ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, vare fraktföraren därför ansvarig.

Article 18.

1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20.

1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Artikel 18.

1. Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till följd av händelse, som inträffat under luftbefordran, vare fraktföraren därför ansvarig.

2. Vid tillämpning av föregående stycke anses luftbefordringen omfatta den tid, under vilken resgodset eller godset är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig.

3. Luftbefordringen omfattar icke befordran till lands eller sjöledes utanför flygplats. Utföres jämlikt luftbefordringsavtalet sådan befordran vid lastning, avlämnande eller omlastning, skall dock, där ej annat styrkes, uppkommen skada anses härröra av händelse, som inträffat under luftbefordringen.

Artikel 19.

Fraktföraren vare ansvarig för skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods.

Artikel 20.

1. Fraktföraren vare fri från ansvarighet, om han visar, att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att detta varit dem omöjligt.

2. Vid befordran av gods och inskrivet resgods vare fraktföraren fri från ansvarighet, om han visar, att skadan härrör av fel vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget och att i övrigt han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder till undvikande av skadan.

Article 21.

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Artikel 21.

Visar fraktföraren, att den, som lidit skadan, genom eget vållande orsakat skadan eller medverkat därtill, må rätten, i enlighet med sitt eget lands lag, jämka ersättningen.

Article 22.

1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demie milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Artikel 22.

1. Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för en var av dem begränsad till etthundratjugufemtusen francs. Kan enligt lagen i det land, där målet är anhängigt, ersättningen bestämmas att utgå i form av ränta, må dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Genom avtal mellan fraktföraren och passageraren må dock högre gräns för ansvarigheten bestämmas.

2. Vid befordran av inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till tvåhundrafemtio francs för kilogram. Denna begränsning gälle ej, om avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift. Belopp, som sålunda uppgivits, gälle såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

3. För resgods, som passageraren behåller i sin vård, vare ansvarigheten begränsad till femtusen francs för envar passagerare.

4. Med franc förstås i denna artikel fransk franc av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Beloppen må omräknas till annat lands mynt i runt tal.

Article 23.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Artikel 23.

Avtal i syfte att befria fraktföraren från hans ansvarighet eller att bestämma lägre gräns än enligt denna konvention vare ogiltigt, men befordringsavtalet vare likväl gällande och underkastat konventionens föreskrifter.

Article 24.

1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Artikel 24.

1. I fall, som avses i art. 18 och 19, må talan om ansvarighet, på vad grund det vara må, föras endast under de villkor och med de begränsningar, som stadgas i denna konvention.

2. Vad i första stycket sägs gälle jämväl i fall, som avses i art. 17. Frågan vem rätt till ersättning tillkommer och om rättighetens innebörd beröres ej av denna konvention.

Article 25.

1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Artikel 25.

1. Har fraktföraren orsakat skadan med uppsåt eller genom sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där målet är anhängigt är att likställa med uppsåt, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

2. Vad i första stycket stadgas skall ock äga tillämpning, om skadan, såsom där sägs, orsakats av hans folk i tjänsten.

Article 26.

1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2) En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard,

Artikel 26.

1. Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning från mottagarens sida, skall det, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

2. Om skada eller minskning göre mottagaren anmärkning hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre

dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27.

En cas de décès du débiteur l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayantsdroit.

Article 28.

1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29.

1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30.

1) Dans les cas de transport régis, par la définition du troisième alinéa

dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnande skedde.

3. Anmärkning skall göras genom anteckning på befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

4. Har ej anmärkning framställts inom föreskriven tid, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

Artikel 27.

Har gäldenären avlidit, må mot hans rättsinnehavare talan föras om ersättning enligt denna konvention.

Artikel 28.

1. Talan om ansvarighet skall föras inom en av de höga fördragsslutande parternas territorium, enligt kärandens val, antingen där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

2. I avseende å förfarandet gälle lagen i den stat, där målet är anhängigt.

Artikel 29.

1. Talan om ansvarighet skall, vid äventyr av talans förlust, anhängiggöras inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts.

2. Tiden räknas enligt lagen i den stat, där målet är anhängigt.

Artikel 30.

1. Skall befordran, i fall som i art. 1 tredje stycket avses, utföras av

de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

flera fraktförare var efter annan, gälle för varje fraktförare, som mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, bestämmelserna i denna konvention, och vare, såvitt befordringsavtalet rör den del av befordringen vars utförande ankommer på honom, så ansett, som hade han slutit avtalet.

2. Passagerare eller hans rättsinnehavare kan vid befordran, som i första stycket avses, föra talan allenast mot den fraktförare, som utfört den del av befordringen varunder skadan eller dröjsmålet inträffat, utan så är att den förste fraktföraren uttryckligen åtagit sig ansvarighet för hela resan.

3. Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste. Båda må därjämte föra talan mot fraktförare, som utfört den del av befordringen under vilken förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet uppstått. Dessa fraktförare svare, en för båda och båda för en, i förhållande till avsändaren och den som äger utfå godset.

CHAPITRE IV.

Dispositions relatives aux transports combinés.

Article 31.

1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

KAPITEL IV.

Sammansatt befordran.

Artikel 31.

1. Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, gälle bestämmelserna i denna konvention allenast beträffande luftbefordringen och detta endast såvida denna uppfyller villkoren i art. 1.

2. Utan hinder av denna konvention må vid sammansatt befordran i luftbefordringshandlingen intagas villkor rörande befordringen med annat befordringsmedel, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttagas i vad avser luftbefordringen.

CHAPITRE V.

Dispositions générales et finales.

Article 32.

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28 alinéa 1.

Article 33.

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34.

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35.

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Mi-

KAPITEL V.

Slutbestämmelser.

Artikel 32.

Ogiltig vare bestämmelse i befordringsavtalet och annan överenskommelse, som träffats innan skadan timat, varigenom avvikelse skett från denna konvention genom bestämmelse om tillämplig lag eller om domstols behörighet. Såvitt angår befordran av gods vare skiljeavtal gällande, där skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i art. 28 första stycket avsedd domstols domvärjo och saken avgöras med tillämpning av bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 33.

Utan hinder av denna konvention äge fraktförare vägra att sluta befordringsavtal, så ock fastställa befordringsvillkor, som icke stå i strid med konventionen.

Artikel 34.

Denna konvention äger icke tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres såsom första försök av lufttrafikföretag i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, ej heller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

Artikel 35.

Med dagar förstås i denna konvention löpande dagar och icke arbetsdagar.

Artikel 36.

Denna konvention är avfattad på franska språket i ett enda exemplar, som skall vara deponerat i polska ut-

nistère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement Polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

rikesministeriets arkiv och varav en bestyrkt avskrift genom polska regeringens försorg skall översändas till envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

Article 37.

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Artikel 37.

1. Denna konvention skall ratificeras. Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i polska utrikesministeriets arkiv; det åligger ministeriet att om skedd deponering underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

2. Så snart denna konvention ratificerats av fem av de höga fördragsslutande parterna, skall den träda i kraft dem emellan den nittionde dagen efter deponerandet av det femte ratifikationsinstrumentet. Mellan de höga fördragsslutande parter, som ratificerat den, och den höga fördragsslutande part, som senare deponerar sitt ratifikationsinstrument, skall den träda i kraft å nittionde dagen efter det deponerande av dess ratifikationsinstrument ägt rum.

3. Det skall tillkomma Republiken Polens regering att underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar om dagen för ikraftträdandet av denna konvention liksom om dagen för deponerandet av varje särskilt ratifikationsinstrument.

Article 38.

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Artikel 38.

1. Sedan denna konvention trätt i kraft, står den för alla stater öppen för anslutning.

2. Anslutning skall ske genom notifikation riktad till Republiken Polens regering, som skall delgiva den envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

3. Anslutning skall medföra verkan från och med den nittionde dagen efter det notifikation skett till Republiken Polens regering.

Article 39.

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Artikel 39.

1. Envar av de höga fördragsslutande parterna skall kunna uppsäga denna konvention genom notifikation till Republiken Polens regering, som därom omedelbart skall underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

2. Uppsägning skall medföra verkan sex månader efter notifikationen av uppsägningen och allenast beträffande part, som företagit densamma.

Article 40.

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2) En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandats, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Artikel 40.

1. De höga fördragsslutande parterna äge, vid undertecknande, vid deponerande av ratifikationsinstrumenten eller vid anslutning till konventionen, förklara, att de undantaga samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

2. Likaså äge de senare ansluta sig särskilt, för samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet, som undantagits i deras ursprungliga förklaring.

3. De äge även, under iakttagande av konventionens bestämmelser, uppsäga densamma särskilt beträffande samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

Article 41.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer

Artikel 41.

Envar av de höga fördragsslutande parterna äge, dock ej tidigare än två år efter det denna konvention trätt i kraft, påfordra sammankallande av

la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 Octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

ny internationell konferens i syfte att undersöka, vilka förbättringar kunna införas i konventionen. Den skall i sådant syfte hänvända sig till Franska Republikens regering, som skall vidtaga nödiga åtgärder för att förbereda denna konferens.

Denna konvention, upprättad i Warschau den 12 oktober 1929, skall stå öppen för undertecknande till den 31 januari 1930.

Protocole additionnel.

Ad article 2.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'État, ses colonies, protectorats, territoires sous mandats ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

Tilläggsprotokoll.

Till artikel 2.

De höga fördragsslutande parterna förbehålla sig rätt att vid ratifikationen eller anslutningen förklara, att art. 2 första stycket i denna konvention icke skall äga tillämpning på internationell luftbefordran, som utföres direkt av staten, dess kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium under dess suveränitet, överhöghet eller myndighet.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Särö den 18 juli 1935.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden SCHLYTER, WIGFORSS, SKÖLD.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Schlyter, anmäler ett av presidenten B. Ekeberg och hovrättsrådet H. Wikander i egenskap av särskilt tillkallade sakkunniga för beredning av lagstiftning i anledning av vissa lufträttskonventioner utarbetat, av motiv åtföljt förslag till lag om befordran med luftfartyg samt hemställer, att lagrådets utlåtande över nämnda lagförslag måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Bernt Nilsson.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 19 juni 1936.

Närvarande:

justitierådet APPELBERG,
regeringsrådet KELLBERG,
justitieråden GEIJER,
BAGGE.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 18 juli 1935, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om befordran med luftfartyg.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Erik Hagbergh.

Förslaget föranledde följande yttranden.

1 §.

Lagrådet:

I förevarande paragraf liksom i åtskilliga andra av de föreslagna lagrummen användes uttrycket gods i betydelse av vad som är föremål för befordran enligt flygfraktsedel. Att sålunda i en speciell bemärkelse begagna ett ord vilket i vårt språkbruk har helt allmän innebörd kan näppeligen anses lämpligt och kan vålla förvirring. I detta avseende må erinras att i vissa av de föreslagna stadgandena (t. ex. 22 § andra stycket och 30 § andra stycket) där man velat sammanfatta »gods» i förslagets mening och inskrivet resgods, uttrycket godset måst tillgripas. Lagrådet ifrågasätter därför huruvida icke — därest med hänsyn till den specifika betydelse ordet fraktgods fått inom järnvägsrätten detsamma ej finnes lämpligt — uttrycket flygfraktgods bör kunna komma till användning på de ställen i förslaget där uttrycket gods begagnas i ovan först angivna betydelse.

8 §.

Lagrådet:

I motiven till förevarande paragraf säges att ehuru, såsom av 6 § första stycket i förslaget framgår, fraktsedeln i regel utfärdas i tre exemplar, flera sådana kunna förekomma, ett ämne som dock icke närmare regleras av konventionen. Härtill kan dock erinras att detta uttalande i varje fall icke synes

böra så förstås att mer än ett exemplar må utgivas till avsändaren. Ett utställande till honom av två eller flera originalexemplar skulle icke stå i god överensstämmelse med syftet med bestämmelserna i andra stycket av 12 §.

10 §.

Justitieråden Geijer och *Bagge:*

De delegerade hava, efter vad det vill synas med rätta, antagit att andra stycket i konventionens art. 10 måste tolkas i överensstämmelse med det första och att således orden »rörande godset» där äro underförstådda. De delegerade hava tillika gjort gällande att den stora strängheten i förevarande särskilda ansvarighetsregel — ansvarigheten inträder oberoende av avsändarens oaktsamhet samt utan begränsning till beloppet — finner sin naturliga förklaring i de särskilda risker som vid lufttrafik äro förenade med att uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga. En sådan särskild risk vid lufttransporten torde icke kunna uppkomma genom att t. ex. mottagarens adress angives felaktigt i flygfraktsedeln. En felaktighet sådan som den nu berörda synes icke kunna för fraktföraren medföra annan olägenhet än det av Aerotransport påpekade besväret vid efterforskningar och nödvändigheten att under längre eller kortare tid omhändertaga godset. Men den föreslagna bestämmelsen i förevarande paragraf att avsändaren ansvarar för skada i följd av oriktiga uppgifter »vilka han upptagit i flygfraktsedeln» synes angiva, att alla uppgifter som härstamma från avsändaren och således även uppgift om mottagarens adress falla under stadgandet. Detta synes icke överensstämma med den av de delegerade angivna grunden för den strängare ansvarigheten, liksom det ej heller stämmer väl överens med de delegerades ovan angivna tolkning av konventionstexten. Vi hemställa därför att i paragrafen upptages den begränsning som torde ligga i orden »rörande godset».

12 §.

Lagrådet:

Bestämmelsen i konventionens art. 12 första stycket att avsändaren äger återtaga godset på flygplatsen å bestämmelseorten, i förening med stadgandena i samma artikels fjärde stycke att avsändarens rätt upphör då mottagarens rätt i överensstämmelse med art. 13 börjar samt i art. 13 att, när godset framkommit till bestämmelseorten, mottagaren äger, *utom i de fall som angivas i art. 12,* begära fraktsedelns och godsets utlämnande, synes närmast antyda att avsändaren skulle jämväl efter godsets ankomst till bestämmelseorten äga utan därom tidigare givet meddelande återtaga godset från fraktföraren. I tredje stycket av förevarande paragraf utsäges emellertid, utan annat förbehåll än det i sista punkten gjorda, att avsändarens rätt upphör då godset framkommer till bestämmelseorten. Enligt detta stadgande synes avsändarens rätt till förfogande över godset å bestämmelseorten förutsätta att meddelande som nyss sagts kommit fraktföraren till handa innan godset framkommit. Huruvida konventionen avser att fastställa denna mening, varigenom man skulle göra avsteg från järnvägsfrakträtten sådan den utformats genom Bernkonventionen

— vilken varit en utgångspunkt för bestämmelserna i förevarande avsnitt — synes tvivelaktigt. Tillgängliga protokoll och anteckningar rörande förarbetena, i vilka svensk expert endast undantagsvis deltagit, lämna härutinnan ingen ledning. Det torde vid sådant förhållande vara lämpligast att vid paragrafens avfattning så nära som möjligt följa konventionstexten.

20 §.

Lagrådet:

Med hänsyn till lydelsen av art. 20 andra stycket i konventionen torde till andra stycket i förevarande paragraf böra göras tillägg av innebörd att det där sagda ej gäller om det icke visas att fraktföraren och hans folk i övrigt vidtagit alla nödiga åtgärder till förekommande av skada.

22 §.

Lagrådet:

De här upptagna bestämmelserna rörande maximibegränsning av fraktförarens ansvarighet hava hänförts till kronor *i guld.* Beträffande sådan internationell befordran som avses i luftbefordringskonventionen har denna anordning betingats därav att konventionen räknar med en i guld fastställd värdeenhet. Vad angår den inrikes lufttrafiken har, på sätt framgår av utredningen i ärendet, ifrågasatts huruvida den faktiska förhöjning av maximigränsen som låge i dess bestämmande i guld vore motiverad. De delegerade hava emellertid, med erkännande av det ur viss synpunkt befogade i vad sålunda erinrats, ansett det vara att föredraga att icke göra åtskillnad mellan olika slag av trafik. Lämpligheten härav synes kunna sättas i fråga, särskilt i betraktande av att på ett närliggande område — det sjörättsliga befraktningsavtalet — en motsatt åsikt numera gjort sig gällande. Vid behandling innevarande år av Kungl. Maj:ts proposition nr 133 med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. har nämligen riksdagen förklarat sig icke kunna godkänna förslaget i vad därigenom konossementskonventionens på guldmyntfot baserade begränsningsregel beträffande bortfraktarens ansvar för inlastat gods gjorts tillämplig även å inrikes sjöfart. Enligt den av riksdagen härutinnan antagna, av Kungl. Maj:t godkända lagändringen skall i stället i fråga om inrikes fart den svenska kronans faktiska värde läggas till grund för regelns tillämpning. Då tillräckliga skäl näppeligen föreligga att i förevarande avseende införa skiljaktiga bestämmelser för luftfart och sjöfart, vill lagrådet hemställa att de i paragrafens första, andra och tredje stycken förekommande orden »i guld» måtte utgå. Vid bifall härtill bör i 33 § beträffande där avsedd luftbefordran intagas föreskrift att de i nu förevarande paragraf angivna beloppen skola räknas i guld.

26 §.

Lagrådet:

Stadgandet i andra stycket att vid dröjsmål anmärkning skall framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnandet bort ske, stämmer icke med

konventionstexten. Enligt denna skall tiden räknas från den dag avlämnandet skett. En jämkning av lagtexten som bringar denna till överensstämmelse med konventionen torde böra vidtagas.

32 §.

Lagrådet:

Enligt art. 32 andra punkten skola, utan hinder av det i första punkten upptagna stadgandet att vissa avtalsbestämmelser innefattande avvikelse från konventionen i fråga om tillämplig lag eller om domstols behörighet äro ogiltiga, skiljeavtal angående befordran av annat gods än resgods vara inom gränserna för konventionen gällande, såvida skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i art. 28 första stycket avsedd domstols domvärjo. I lagtexten har detta kommit till uttryck så att — medan första stycket i förevarande paragraf, vilket motsvarar första punkten i art. 32, i motsats till denna icke berör frågan om skiljeavtals giltighet — i paragrafens andra stycke gives en föreskrift om skiljeavtals ogiltighet, där avtalet träffats innan skadan timade, tillika med en därtill knuten undantagsbestämmelse, anslutande sig till art. 32 andra punkten. Den i lagförslaget upptagna regeln om dylika skiljeavtals ogiltighet har emellertid en betydligt större räckvidd än motsvarande regel i konventionen, i det att förslaget avser icke blott den i konventionens mening internationella trafiken utan också annan, såväl inrikes som utrikes, luft-trafik. En så vidsträckt regel passar knappast väl tillsammans med en undantagsbestämmelse som är utformad med hänsyn endast till den i sagda mening internationella trafiken. Vad angår den sistnämnda är man bunden av konventionen och en regel begränsad till att avse allenast denna bör därför givas och insättas i 33 §, där den torde hava sin naturliga plats. I fråga om den övriga trafiken synes tveksamt i vad mån skiljeavtal slutna före skadans inträffande böra godkännas. Lämpligast synes vara att medgiva sådana avtal giltighet endast då det gäller gods som befordras enligt flygfraktsedel men icke göra giltigheten beroende av inom vilken domstols domvärjo skiljemannaförfarandet skall äga rum. En bestämmelse av denna innebörd torde därför böra införas såsom andra stycke i förevarande paragraf.

33 §.

Lagrådet:

Därest vad lagrådet föreslagit rörande ändringar i 22 och 32 §§ vinner beaktande, erfordras, på sätt av lagrådet anförts, jämväl komplettering i vissa avseenden av bestämmelserna i nu förevarande paragraf.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 november 1936.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON, WESTMAN, WIGFORSS, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena och chefen för kommunikationsdepartementet anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Westman, lagrådets den 19 juni 1936 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 18 juli 1935 remitterade förslaget till *lag om befordran med luftfartyg*.

Föredraganden anför:

»Ifrågavarande lagförslag utgör ett första resultat av det lagstiftningsarbete på lufträttens område, som påbörjades jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 27 oktober 1933 och av sakkunniga inom departementet — presidenten B. Ekeberg och hovrättsrådet H. Wikander — bedrivits i samråd med delegerade för Danmark, Finland och Norge. De sakkunniga hava den 29 juni 1935 avlämnat förslag till, bland annat, lag om befordran med luftfartyg (statens off. utr. 1936: 54).

Den närmaste anledningen till igångsättandet av nämnda arbete var uppkommen fråga om tillträdande av den i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran.

Redan år 1925 sammanträdde i Paris på inbjudan av den franska regeringen den första konferensen för luftprivaträtt. Vid denna var jämväl Sverige representerat. Såsom vid inbjudningen framhölls, äro de särskilda staternas lagar icke i stånd att tillfredsställande lösa alla de rättsliga spörsmål, som uppkomma vid internationell luftfart. Med avseende å internationell befordran måste sålunda besvaras frågan, vilken lag som skall tillämpas därå. Även om denna fråga löses genom en konvention, kvarstå dock de olägenheter, som ligga i att olika materiella rättsregler skulle gälla allteftersom den ena eller den andra lagen bleve tillämplig. Därtill kommer, att en dylik lösning ej i samma mån främjar den rättsliga utvecklingen på lufttransportens område som en enhetlig materiell reglering.

Redan från början inriktade man sig därför på att genom en konvention åstadkomma enhetliga materiella rättsregler rörande det lufträttsliga fraktavtalet. Under 1925 års konferens utarbetades sålunda ett förslag till konven-

tion angående fraktförarens ansvarighet vid internationell befordran med luftfartyg. Arbetet fullföljdes därefter under åren 1926, 1927 och 1928 av den för luftprivaträttens utveckling bildade 'Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens' (C. I. T. E. J. A.) Denna sakkunnigkommitté behandlade samtidigt med spörsmålen om fraktförarens ansvarighet vid internationell luftbefordran även frågan om befordringshandlingarna vid dylik befordran. Vid sakkunnigkommitténs sammanträde i Madrid 1928 uppnåddes enighet om ett utkast till internationell konvention rörande dessa ämnen och beslöts, att utkastet skulle överlämnas till den franska regeringen för samråd med andra regeringar i syfte att få till stånd en andra konferens för luftprivaträtt.

En sådan konferens ägde också rum i Warschau i oktober 1929, varvid ett trettiotal stater, däribland Sverige, voro representerade. Vid konferensen antogs förutnämnda konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran. Konventionen har biträtts av Amerikas förenta stater, Belgien, Brasilien, Danzig, Frankrike, Irländska fristaten, Italien, Jugoslavien, Lettland, Liechtenstein, Mexiko, Nederländerna, Polen, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Spanien, Storbritannien och Norra Irland, Tjeckoslovakien, Tyskland och Ungern.

Önskvärdheten av att genom konventionens biträdande ernå överensstämmelse i ifrågavarande delar av lufträtten med de stora luftfartsidkande nationerna ligger i öppen dag och har från flera håll vitsordats. Kommerskollegium har sålunda i ett yttrande i mars 1933 understrukit betydelsen av att, bland annat, de frågor rörande lufttrafiken, som beröras i konventionen, gjorts till föremål för internationell reglering samt framhållit angelägenheten av att från svensk sida verksamheten för lufträttens internationalisering i görligaste mån stöddes. Luftfartsmyndigheten har ock gjort framställning om ratificering av luftbefordringskonventionen.

Huvudsyftet med nu ifrågavarande förslag till lag om befordran med luftfartyg är att möjliggöra Sveriges biträdande av luftbefordringskonventionen. Åt förslaget har emellertid givits sådan avfattning, att jämväl inrikes luftbefordran principiellt faller in under detsamma, låt vara att beträffande sådan befordran föreslås viss rätt för Kungl. Maj:t att medgiva dispens.

Efter avgivandet av lagrådets utlåtande över lagförslaget har, för bibehållande så vitt möjligt av tidigare uppnådd överensstämmelse med föreliggande lagtexter för de övriga nordiska länderna, förhandlingar förts mellan de svenska sakkunniga och delegerade för Danmark och Finland; i Norge har redan den 12 juni 1936 utfärdats lag i ämnet. De sakkunniga hava därefter genom skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 november 1936, med förmälan att under nämnda förhandlingar dryftats de anmärkningar som lagrådet eller dess särskilda ledamöter framställt mot lagförslaget och att enighet därvid uppnåtts om att på ett antal punkter föreslå ändring i anledning av anmärkningarna, överlämnat en sammanställning av de ändringar i den svenska lagtexten som påkallades av en anslutning till de sålunda vunna resultaten.

Det föreliggande lagförslagets huvudgrunder kunna i korthet sammanfattas sålunda.

I en första huvudavdelning angives *lagens tillämpningsområde.* Motsvarande regler i konventionen äro upptagna i art. 1, 2 och 34. En förutsättning för att lagen överhuvud skall bliva tillämplig är sålunda, att befordringen äger rum på grund av ett befordringsavtal. Vidare måste befordringen antingen ske mot vederlag eller ock, om vederlag icke skall utgå, utföras av ett lufttrafikföretag. Lagen äger dock icke tillämpning å befordran, som verkställes av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, ej heller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik. Sistnämnda undantag från lagförslagets tillämpningsområde äger en viss motsvarighet å sjörättens område i stadgandet i 6 § lagen den 5 juni 1936 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, den så kallade konossementslagen.

Följande huvudavdelning återgiver luftbefordringskonventionens bestämmelser i art. 3—11 om *befordringshandlingar:* biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel. Vid avfattandet av luftbefordringskonventionens berörda bestämmelser har ledning hämtats dels från förut omnämnda konossementskonvention dels, och framför allt, från 1924 års Bernkonventioner angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods. Av bestämmelserna i denna avdelning är den mot art. 11 i luftbefordringskonventionen svarande 11 § i förslaget den mest betydelsefulla. Med denna bestämmelse tages nämligen ståndpunkt till ett av frakträttens mest centrala spörsmål, det om befordringshandlingens rättsliga natur. Den tysk-skandinaviska sjörätten, å ena, och järnvägsrätten, å andra sidan, intaga härutinnan väsentligen olika ståndpunkter. Enligt 161 § sjölagen, sådan paragrafen lyder enligt 1936 års sjörättslagstiftning, gäller sålunda, att för riktigheten av uppgift som i konossement intagits rörande godset bortfraktaren är ansvarig, där ej i konossementet anmärkts, att uppgiften är avlastarens eller att dess riktighet är bortfraktaren okänd, eller däri gjorts annat sådant förbehåll eller ock mottagaren måst inse att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren. Konossementet är, med andra ord, icke ett bevismedel angående rättsförhållandet mellan avlastare och bortfraktare utan i stället en utfästelse av bortfraktaren till lastemottagaren. Enligt järnvägsrätten åter är fraktsedeln att anse allenast såsom ett bevis om fraktavtalet. I valet mellan den tysk-skandinaviska konossementsuppfattningen och den järnvägsrättsliga fraktsedelskonstruktionen har luftbefordringskonventionen i det väsentliga anslutit sig till den senare. Det föreskrives sålunda, att flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen; att uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord; samt att annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd ej äger vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsän-

darens närvaro undersökt den och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Med rubriken '*Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande*' äro i följande huvudavdelning av lagförslaget — omfattande dess 12—16 §§ — sammanförda av luftbefordringskonventionen påkallade bestämmelser rörande dessa spörsmål (art. 12—16). Här har det till en början gällt att bestämma, vilka ändringar i fraktavtalet som skola kunna påkallas gentemot fraktföraren. Angeläget har även varit att avgöra, huru länge rätten att påkalla sådana ändringar tillkommer avsändaren och när den övergår till mottagaren. Liksom enligt järnvägsrätten fraktsedelsdubbletten är gestaltad så, att den äger en mot konossementet i viss mån svarande betydelse för omsättning av gods, har det nämligen legat vikt uppå att vid luftbefordran så reglera förhållandet mellan avsändare och mottagare, att flygfraktsedeln kan fylla en motsvarande uppgift med avseende å gods, som befordras med luftfartyg. Regleringen i detta avseende är av betydelse, bland annat, för ett för omsättningen så betydelsefullt stadgande som bestämmelsen i 16 § köplagen, att om vid försändningsköp för godsets försändande fram till bestämmelseorten utfärdas fraktsedel, som är så inrättad att säljaren efter dess utgivande till köparen ej äger förfoga över godset, och köpet är att hänföra till handelsköp, godset skall anses sålt att betalas emot nämnda handling efter vad i 71 § köplagen sägs.

Lagförslagets mest centrala del är följande huvudavdelning. Den omfattar förslagets 17—30 §§ (motsvarande art. 17—30 i konventionen) och reglerar *fraktförarens ansvarighet* för skada å person (17 §), för förlust eller minskning av eller skada å resgods eller gods (18 §) samt för dröjsmål (19 §), med andra ord just de spörsmål som främst legat till grund för strävandena att genom en internationell konvention på lufträttens område uppnå ensartade materiella regler. Av stor betydelse är även 20 §, som angiver vilka omständigheter fraktföraren äger åberopa till sitt fritagande från ansvarighet. Den allmänna regeln är härvid den, att frihet från ansvarighet inträder, där fel eller försummelse hos fraktföraren och hans folk i tjänsten icke föreligger. Motsvarande grundsats gäller för sjörättens del enligt 118 § sjölagen i den lydelse lagrummet äger enligt 1936 års sjörättslagstiftning. Beträffande befordran av inskrivet resgods och gods uppställes emellertid ytterligare en befrielsegrund. Bortfraktaren blir nämligen fri från ansvarighet, om skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget. En motsvarighet härtill finnes på sjörättens område i fråga om godsbefordran, i det att exempelvis enligt 4 § 2 mom. första stycket a. i konossementslagen gäller att bortfraktaren är fri från ansvarighet för skada i följd av fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller ock annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget.

På sätt i viss utsträckning skett på sjörättens och järnvägsrättens områden äro vidare i 22 § upptagna ett antal maximeringsbestämmelser rörande den ersättning, som fraktföraren kan bliva skyldig utgiva.

Genom 23 § uppställes för det lufträttsliga befordringsavtalet en regel, vartill motsvarighet finnes å sjörättens område. I nämnda paragraf stadgas nämligen, att förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, är ogiltigt. Härigenom har man velat även beträffande lufttrafiken undvika de olägenheter, som avtalsfrihet i detta avseende skulle kunna medföra.

Avdelningen om fraktförarens ansvarighet innehåller dessutom bestämmelser, bland annat, om medverkande vållande å trafikantens sida, om utvidgning av fraktförarens ansvarighet vid förekomsten av uppsåt eller grov vårdslöshet hos fraktföraren eller hans folk i tjänsten, om reklamation och preskription, om forum samt om ansvarigheten vid så kallad successivbefordran, det vill säga luftbefordran utförd av flera fraktförare var efter annan.

I 31 §, vilken motsvarar art. 31 i konventionen, beröres det för närvarande i hög grad aktuella ämnet om *sammansatt befordran eller kombinerad transport.* Då detta ämne under senare år upptagits till ytterligare övervägande inom såväl järnvägs- som lufträtten, har man, på sätt ock skett vid utarbetandet av 1936 års sjölagstiftning, måst begränsa sig till en knapphändig behandling av ämnet.

I förslagets sista huvudavdelning — omfattande 32—34 §§, varav 32 § motsvarar art. 32 i konventionen — äro under rubriken *'Särskilda bestämmelser'* upptagna vissa kompletterande stadganden. Av 33 § framgår, att — såsom redan antytts — lagen skall bliva tillämplig jämväl å inrikes luftbefordran. Konungen äger emellertid, enligt 34 § i förslaget, såvitt angår sådan luftbefordran meddela bestämmelser avvikande från vad i vissa lagrum stadgas angående innehållet i biljett, resgodsbevis eller flygfraktsedel. Av 33 § följer emellertid vidare, att lagen skall äga tillämpning icke endast å sådan internationell befordran som luftbefordringskonventionen avser, utan även å annan internationell luftbefordran. Detta har föranletts av en önskan att förebygga, att lagregler komme att saknas i fråga om luftbefordran mellan Sverige och en icke-konventionsstat.

Anmärkas må vidare, att lagförslagets genomförande icke ansetts påkalla ändringar å andra lagstiftningområden.»

Efter redogörelse för lagrådets utlåtande anför departementschefen ytterligare:

»Beträffande *10 §* i förslaget hava tvenne lagrådets ledamöter hemställt, att den i paragrafen stadgade ansvarighetsregeln rörande ofullständiga eller oriktiga uppgifter måtte begränsas till att avse endast sådana uppgifter, som *röra godset.* Såsom de sakkunniga framhållit, lider konventionens motsvarande bestämmelse, dess art. 10, av viss otydlighet, enär dess första men ej dess andra stycke upptager dylik begränsning. De sakkunniga hava emellertid antagit, att det andra stycket bör tolkas i enlighet med det första, en uppfattning vartill även nämnda ledamöter av lagrådet anslutit sig. Såsom inom lagrådet erinrats, synes det ock naturligast att begränsa regeln till de fall, där dess stränghet är motiverad av de särskilda risker som vid lufttrafik äro för-

enade med att uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga. Sådana särskilda risker torde emellertid inträda allenast på grund av uppgifter rörande godset, men ej exempelvis till följd av att mottagarens adress är oriktigt angiven. Med hänsyn härtill har ändring i paragrafen vidtagits i antydda begränsande riktning.

I överensstämmelse med lagrådets hemställan beträffande *12 §* har det synts lämpligt att vid paragrafens slutliga avfattning så nära som möjligt följa konventionen.

Då enligt *20 § andra stycket* i det remitterade förslaget för tillämpning av den där stadgade grunden för befrielse från ansvarighet förutsättes, att 'skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget', lärer väl redan däri ligga, att av omständigheterna måste framgå att fraktföraren och hans folk i övrigt vidtagit alla nödiga åtgärder till förebyggande av skada. Till förekommande av varje tvekan härutinnan har emellertid, såsom lagrådet förordat, paragrafen förtydligats genom ett tillägg i sådant hänseende.

Med avseende å *22 §* i förslaget föreligger den tveksamma frågan, huruvida de där upptagna bestämmelserna rörande maximibegränsning böra beträffande all luftbefordran hänföras till kronor i guld eller ej. Beträffande sådan internationell befordran, som avses i luftbefordringskonventionen, är väl oeftergivligt att bestämma begränsningen till kronor i guld. Med avseende åter å särskilt inrikes lufttrafik kunna olika synpunkter göras gällande. De sakkunniga hava anfört, att, med hänsyn till det mindre tilltalande däri, att om till exempel skada å person under en luftfärd från Stockholm drabbade en resande till Köpenhamn och en resande till Malmö, ansvarsbegränsningen skulle beräknas efter kronor i guld för den förre men ej för den senare, de ansett det vara att föredraga att icke göra åtskillnad mellan olika slag av trafik. Lagrådet åter har ifrågasatt lämpligheten härav och därvid framhållit, att beträffande det sjörättsliga befraktningsavtalet på riksdagens föranledande bortfraktarens ansvarighet för inlastat gods i inrikes fart ej hänförts till kronor i guld. Erinras må om stadgandena i 122 § andra stycket, 171 § tredje stycket, 172 § och 173 § andra stycket sjölagen i deras lydelse enligt lagen den 5 juni 1936. Bland våra grannländer har i Norge, där såsom förut nämnts ett lagförslag motsvarande det nu ifrågavarande redan antagits, ansvarsbegränsningen bestämts i guldvärde även i fråga om den inhemska lufttrafiken. Av de underhandlingar, som ägt rum mellan de svenska, danska och finska delegerade, har framgått, att man i Danmark vidhåller den tidigare intagna ståndpunkten att i förevarande hänseende ej göra skillnad mellan olika slags trafik, under det att man i Finland föredragit en anslutning till vad lagrådet förordat. Visserligen synes den av lagrådet åberopade analogien med sjölagen icke vara fullt bindande, då internationell och inhemsk luftfart äga en tendens att övergå i varandra på ett helt annat sätt än förhållandet är med befordran på sjörättens område, vartill kommer att den rent inhemska luftfarten ej på långt när har en mot den inländska sjöfarten svarande betydelse. Dessutom är det ännu ovisst, huruvida den av den svenska riksdagen å sjörättens område gjorda skillnaden

i ifrågavarande hänseende mellan inländsk och utländsk trafik kommer att vinna efterföljd i våra grannländer. Emellertid torde, åtminstone för närvarande, tillräckliga skäl icke föreligga att avvika från den princip, som kom till uttryck genom 1936 års sjölagstiftning, nämligen att vid inrikes trafik bestämma ansvarsbegränsningen i kronor och ej i kronor i guld. I förevarande paragraf hava därför orden 'i guld' ej upptagits. Till härav påkallat särskilt stadgande beträffande den internationella trafiken återkommer jag vid 33 §.

26 § i förslaget har jämkats i enlighet med lagrådets hemställan.

Såsom lagrådet vid *32 §* i förslaget framhållit, har den i förslaget upptagna regeln om vissa skiljeavtals ogiltighet, bland annat därest skiljemannaförfarandet icke skall äga rum inom konventionsstat, en betydligt större räckvidd än motsvarande regel i luftbefordringskonventionen, i det att i förslaget regeln avser icke blott den i konventionens mening internationella trafiken, utan också annan, såväl inrikes som utrikes, lufttrafik. Beträffande trafik som icke är internationell i konventionens mening har lagrådet förordat att icke göra giltigheten beroende av inom vilken domstols domvärjo skiljemannaförfarandet skall äga rum. Olägenhet av den i paragrafen upptagna bestämmelsen torde emellertid icke vara att befara med avseende å inrikes trafik. Beträffande den utrikes trafiken är att märka att luftbefordringskonventionen numera vunnit stor anslutning och att den snart nog torde reglera all den internationella luftbefordran, som för vårt land kan vara av betydelse. Härtill kommer, att de befordringsvillkor som antagits av International Air Traffic Association, till vilken förening lufttrafikföretagen så gott som undantagslöst äro anslutna, uppgjorts på grundval av luftbefordringskonventionen. Frågan om förslagets tillämpning på sådan utrikes trafik, som icke är internationell i konventionens mening, äger därför övervägande teoretiskt intresse. På grund av det nu anförda har det icke synts erforderligt att beträffande en punkt av den underordnade betydelse som den nu ifrågavarande avvika från grundsatsen om förslagets ovanberörda principiellt allmänna giltighet.

I enlighet med lagrådets hemställan har till *33 §* fogats ett andra stycke av det innehåll, att vid internationell luftbefordran de i 22 § angivna penningbeloppen avse kronor i guld. Tillägget har sin grund däri, att — såsom vid 22 § anförts — vid den inhemska lufttrafiken ansvarighetsgränsen icke bestämts i kronor i guld, men att ett motsatt förfaringssätt på grund av konventionens ståndpunkt är oeftergivligt beträffande sådan internationell befordran som avses i luftbefordringskonventionen.

Lagrådet har ur formell synpunkt erinrat, att det kunde ifrågasättas, huruvida icke å de ställen i förslaget, där gods som befordras enligt flygfraktsedel betecknas med uttrycket gods, detta uttryck borde utbytas mot uttrycket flygfraktgods. Då förslagets beteckning emellertid är den i praxis hävdvunna beträffande såväl järnvägs- som luftbefordran samt praktiska olägenheter knappast kunna befaras följa av att i ett par av förslagets stadganden ordet gods för korthetens skull använts jämväl såsom en sammanfattande beteckning å resgods och gods som befordras enligt flygfraktsedel, har änd-

ring härutinnan ej vidtagits. Däremot hava i förslaget gjorts några andra smärre redaktionella jämkningar.»

Föredraganden hemställer, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition dels, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga ifrågavarande förslag till *lag om befordran med luftfartyg*, dels ock äska riksdagens godkännande av luftbefordringskonventionen.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Tage Evers.