

## Nr 77.

Av herr **Henriksson**, angående utredning rörande luftfartsförsäkringens likställighet i processuellt hänseende med sjöförsäkringen m. m.

Dispaschörsinstitutionen är en mycket gammal företeelse inom alla länder, som bedriva sjöfart av någon betydelse. Dispaschörernas främsta uppgift är att utreda och fördela s. k. »gemensamt haveri». Detta är ett uråldrigt institut inom sjörätten, vilket alltfört har en lika viktig praktisk uppgift att fylla.

I Sverige har dispaschörsinstitutionen av ålder haft en officiell karaktär. Dispaschör omtalas i Sverige redan i mitten av 1700-talet. Han betraktades såsom statstjänsteman och erhöll förordnande av Kungl. Maj:t. Den utredning, som han verkställde, vare sig beträffande gemensamt haveri (general-dispasch) eller i sjöförsäkringstvist (partikulärdispasch) fick karaktär av dom, som, om utredningen icke på visst sätt överklagades och ändrades, skulle lända parterna till efterrättelse.

För närvarande gäller det senast anförda beträffande gemensamt haveri enligt uttryckligt stadgande i sjölagen och, beträffande sjöförsäkringsmål, jämlikt lag om dispaschörs befattning med försäkringstvister den 8 april 1927. Där föreskrives sålunda att, om tvist uppstår angående den ersättningskyldighet, som på grund av avtal om sjöförsäkring eller återförsäkring av sådan försäkring må åligga försäkringsgivaren, frågan skall hänskjutas till utredning av dispaschör. Dylig utredning skall verkställas om ej annorlunda avtalats, å den ort där försäkringen tecknats eller där dispasch för orten i fråga vanligen uppgöres. Dispaschör, som författningsenligt skall besitta domarkompetens, finnes i Sverige för närvarande förordnad i Stockholm och Göteborg.

Vad som enligt svensk rätt i detta sammanhang skall förstås med sjöförsäkring bestämmes i lagen om försäkringsavtal den 8 april 1927. I denna lags 59 § stadgas bl. a. att, om en försäkring jämte sjöfara tillika omfattar annan fara, som står i samband med transporten, försäkringen i sin helhet skall anses såsom sjöförsäkring. I praktiken innebär detta att tvist om ersättningskyldighet på grund av en transportförsäkring skall hänskjutas till dispaschör så snart något moment av transporten försiggår sjöledes. Dispaschörens prövning skall då avse försäkringen i hela dess omfattning, såle-

des även i vad den avser landtransport. Är försäkringen tecknad allenast för landtransport, kan tvist rörande denna icke komma inför dispaschör, utan måste hänskjutas till avgörande av vanlig domstol.

Den svenska dispaschörsinstitutionen innefattar, formellt sett, ett utrednings- och icke domstolsförfarande. Men, såsom redan antytts, företer dispaschörs behandling av en sjöförsäkringsfråga stora likheter med ett civilt tvistemåls avgörande i första domstolsinstans. Dispaschören träffar dock därvid ensam avgörande såsom särskilt utbildad »specialdomare». Han sysslar endast med dessa och närliggande spörsmål och kan förväntas att i dessa ämnen besitta speciell sakkunskap och erfarenhet. Han är därtill i sitt arbete väsentligen obunden av ett flertal eljest gällande processföreskrifter. Erfarenheterna av den svenska dispaschörsinstitutionen ha varit gynnsamma, vilket bl. a. framgår däraf att endast ett procentuellt mycket ringa antal dispaschfall från dispaschören fullföljts till egentlig domstol.

Då här ovan berörda lagföreskrifter tillkommo voro sjötransport och landtransport de två förekommande transportsätten. På senare år har emellertid även lufttransport tillkommit och redan nått en betydande utveckling. Luftfarten företer stora likheter med sjöfarten. Vid utformningen av en lagstiftning rörande luftfarten torde det därför vara lämpligt att, åtminstone analogivis, använda eller tillämpa den allmänna sjörättens institutioner och hävdvunna regler, t. ex. om befraktning, gemensamt haveri, bärgning, kollision o. s. v. Och vad som i sjöförsäkringsrätten gäller som kasko-, frakt- och varuförsäkringsvillkor har också i stor utsträckning giltighet eller betydelse för luftfarten.

Den utveckling, som ägt rum på luftfartens område, har även återverkat på transportförsäkringen. Transportförsäkring av flygburna varor har börjat tecknas hos de försäkringsinstitut, som hittills meddelat försäkring av sjötransport och kombinerade transporter. Att försäkringsskyddet sökts där måste anses naturligt och överensstämmer för övrigt med vad som skett även i andra länder än Sverige.

Såsom framgår av det anförda tala starka skäl för att luftfarts- eller luftfärdsförsäkringen processuellt likställes med sjöförsäkringen, vilket också innebär att dispaschörförfarandet bör bli obligatoriskt såsom form för rättslig skadereglering i samband med luftfartsförsäkring i samma utsträckning som nu är fallet beträffande sjöförsäkring. En sådan ordning kan enklast uppnås därigenom att i förutnämnda lag om dispaschörs befattning med försäkringstvister den 8 april 1927 efter ordet »sjöförsäkring» i första punkten insätts förslagsvis orden »eller luftfartsförsäkring».

Emellertid torde det ännu icke förefinnas någon officiell definition av begreppet luftfartsförsäkring såsom fallet är med »sjöförsäkring». Fråga uppstår därför om det icke blir erforderligt att i samband med en lagänd-

ring som den här föreslagna även genom lag stadfästa en definition på begreppet luftfartsförsäkring. Detta torde kunna ske i väsentlig överensstämmelse med vad i 59 § försäkringsavtalslagen stadgas beträffande sjöförsäkring. Frågan bör utan dröjsmål bli föremål för utredning så att förslag till lagändringar snarast kan föreläggas riksdagen.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om skyndsamt utredning och förslag rörande luftfartsförsäkringens likställighet i processuellt hänseende med sjöförsäkringen samt rörande definition i lagform på begreppet luftfartsförsäkring.

Stockholm den 17 januari 1947.

*Torsten Henriksson.*

---