

## Nr 34

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen dels angående godkännande av protokoll innebärande ändring av konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, dels ock med förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297); given Stockholms slott den 30 december 1959.*

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

dels föreslå riksdagen att godkänna härvid fogade, den 28 september 1955 avslutade protokoll innebärande ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929;

dels ock jämlikt 87 § regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

## GUSTAF ADOLF

*Herman Kling*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

Den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, till vilken Sverige liksom övriga nordiska länder anslutit sig, har reviderats genom ett i Haag den 28 september 1955 avslutat protokoll. De viktigaste ändringarna är, att föreskrifterna om beföringshandlingar förenklats och att fraktförarens ansvarighet ökats i fall då flygpassagerare omkommit eller skadats.

I propositionen begäres riksdagens godkännande av att Sverige ansluter sig till detta protokoll. Det framlagda lagförslaget, som tillkommit efter samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge, omfattar de bestämmelser som erfordras för Sveriges ratifikation av protokollet.

**Protocole**

**portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929**

Les Gouvernements soussignés  
 Considerant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929,

Sont convenus de ce qui suit:

**CHAPITRE PREMIER**

**Amendements à la Convention**

*Article premier*

A l'article premier de la Convention —

a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«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 sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.»

b) l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

**Protocol**

**to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929**

The Governments undersigned  
 Considering that it is desirable to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929,

Have agreed as follows:

**CHAPTER I**

**Amendments to the Convention**

*Article I*

In Article 1 of the Convention —

a) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

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

b) paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following: —



(Översättning)

### Protokoll

innehärande ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929

Undertecknade regeringar,  
som anse det önskvärt att ändra konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929,

hava överenskommit följande.

#### KAPITEL I

#### Ändringar i konventionen

##### Artikel I

I artikel 1 i konventionen

a) utgår andra stycket och ersättes med följande bestämmelse:

»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 avses skola äga rum på annan stats territorium, ändå att denna stat icke är en hög fördragsslutande part. Befordran utan sådan mellanlandning mellan två orter inom en enda hög fördragsslutande parts territorium anses icke såsom internationell i denna konventions mening.»

b) utgår tredje stycket och ersättes med följande bestämmelse:

«3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, 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 le territoire d'un même Etat.»

### Article II

A l'article 2 de la Convention — l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux.»

### Article III

A l'article 3 de la Convention — a) l'alinéa 1<sup>er</sup> est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.»

b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

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

### Article II

In Article 2 of the Convention — paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

“2. This Convention shall not apply to carriage of mail and postal packages.”

### Article III

In Article 3 of the Convention — a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following: —

“1. In respect of the carriage of passengers a ticket shall be delivered containing:

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

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

c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage.”

b) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

»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 betraktats; befordringen förlorar icke sin internationella karaktär på den grund, att ett eller flera av avtalen skola i sin helhet fullgöras inom en och samma stats territorium.»

### Artikel II

I artikel 2 i konventionen

utgår andra stycket och ersättes med följande bestämmelse:

»2. Denna konvention gäller icke befordran av brev- och paketpost.»

### Artikel III

I artikel 3 i konventionen

a) utgår första stycket och ersättes med följande bestämmelse:

»1. Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna inom en och samma höga fördragsslutande parts territorium och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum på annan stats territorium, uppgift å minst en av dessa mellanlandningsplatser;

c) meddelande varav framgår att, om passagerare företaga resa med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet vid dödsfall eller fall av kroppsskada liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.»

b) utgår andra stycket och ersättes med följande bestämmelse:

«2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. 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, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.»

#### Article IV

A l'article 4 de la Convention —

a) les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante: —

«1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.»

b) l'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de

“2. The passenger ticket shall constitute *prima facie* evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if, with the consent of the carrier, the passenger embarks without a passenger ticket having been delivered, or if the ticket does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22.”

#### Article IV

In Article 4 of the Convention —

a) paragraphs 1, 2 and 3 shall be deleted and replaced by the following: —

“1. In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, shall contain:

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

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

c) a notice to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to baggage.”

b) paragraph 4 shall be deleted and replaced by the following: —

“2. The baggage check shall constitute *prima facie* evidence of the

»2. Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och de däri avtalade villkoren. Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Om passageraren med fraktförarens samtycke går ombord å luftfartyg utan att biljett blivit utfärdad eller om biljetten icke innehåller det i första stycket c) av denna artikel föreskrivna meddelandet, äge dock fraktföraren icke åberopa bestämmelserna i artikel 22.»

#### Artikel IV

I artikel 4 i konventionen

a) utgå första, andra och tredje styckena och ersättas med följande bestämmelse:

»1. Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis som, såframt beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i första stycket av artikel 3 eller intagits i sådan biljett, skall innehålla:

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna inom en och samma höga fördragsslutande parts territorium och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum på annan stats territorium, uppgift å minst en av dessa mellanlandningsplatser;

c) meddelande varav framgår att, om befordringen skall ske med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, den kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fall då resgods förkommer, minskas eller skadas.»

b) utgå fjärde stycket och ersättes med följande bestämmelse:

»2. Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren i befordringsavtalet. Är resgods-

l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. 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 la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.»

#### *Article V*

A l'article 6 de la Convention — l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef.»

#### *Article VI*

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«La lettre de transport aérien doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité

registration of the baggage and of the conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the baggage check does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier takes charge of the baggage without a baggage check having been delivered or if the baggage check (unless combined with or incorporated in the passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1 c)) does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, he shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.”

#### *Article V*

In Article 6 of the Convention — paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following: —

“3. The carrier shall sign prior to the loading of the cargo on board the aircraft.”

#### *Article VI*

Article 8 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —

“The air waybill shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the consignor to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in

bevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befodringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Om fraktföraren mottager resgodset i sin vård utan att resgodsbevis blivit utfärdat eller om, i fall då beviset icke fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i första stycket c) av artikel 3 eller intagits i sådan biljett, beviset ej innehåller det i första stycket c) av denna artikel föreskrivna meddelandet, äge dock fraktföraren icke åberopa bestämmelserna i andra stycket av artikel 22.»

#### *Artikel V*

I artikel 6 i konventionen

utgår tredje stycket och ersättes med följande bestämmelse:

»3. Fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset tages ombord å luftfartyget.»

#### *Artikel VI*

Artikel 8 i konventionen utgår och ersättes med följande bestämmelse:

»Flygfraktsedeln skall innehålla:

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna inom en och samma höga fördragsslutande parts territorium och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum på annan stats territorium, uppgift å minst en av dessa mellanlandningsplatser;

c) meddelande till avsändaren varav framgår att, om befordringen skall ske med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, den kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fall då gods förkommer, minskas eller skadas.»

des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises.»

most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to cargo.”

#### *Article VII*

L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.»

#### *Article VII*

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —

“If, with the consent of the carrier, cargo is loaded on board the aircraft without an air waybill having been made out, or if the air waybill does not include the notice required by Article 8, paragraph c), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.”

#### *Article VIII*

A l'article 10 de la Convention — l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.»

#### *Article VIII*

In Article 10 of the Convention — paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

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

#### *Article IX*

A l'article 15 de la Convention — l'alinéa suivant est inséré: —

«3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.»

#### *Article IX*

To Article 15 of the Convention — the following paragraph shall be added: —

“3. Nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill.”

#### *Article X*

L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.

#### *Article X*

Paragraph 2 of Article 20 of the Convention shall be deleted.

#### *Article XI*

L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes: —

##### *«Article 22*

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent

#### *Article XI*

Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —

##### *“Article 22*

1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand francs.



*Artikel VII*

Artikel 9 i konventionen utgår och ersättes med följande bestämmelse:

»Om gods med fraktförarens samtycke tages ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel blivit utfärdad eller om denna icke innehåller det i artikel 8 c) föreskrivna meddelandet, äge fraktföraren icke åberopa bestämmelserna i andra stycket av artikel 22.»

*Artikel VIII*

I artikel 10 i konventionen utgår andra stycket och ersättes med följande bestämmelse:

»2. Avsändaren svare för all skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider på grund av att avsändarens uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.»

*Artikel IX*

I artikel 15 i konventionen införes följande stycke:

»3. Intet i denna konvention utgör hinder mot upprättande av negotiabel flygfraktsedel.»

*Artikel X*

Andra stycket av artikel 20 i konventionen utgår.

*Artikel XI*

Artikel 22 i konventionen utgår och ersättes med följande bestämmelser:

*»Artikel 22*

1. Vid befordran av personer vare fraktförarens ansvarighet för varje passagerare begränsad till ett belopp av tvåhundrafemtiotusen 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

cinquante 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 passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. a) 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.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

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

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté

Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed two hundred and fifty thousand francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2. a) In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the passenger or consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the passenger's or consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of loss, damage or delay of part of registered baggage or cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the registered baggage or cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same baggage check or the same air waybill, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to five thousand francs per passenger.

4. The limits prescribed in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with

gräns. Genom särskilt avtal mellan fraktföraren och passageraren må dock högre gräns för ansvarigheten bestämmas.

2. a) Vid befordran av inskrivet resgods och gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till ett belopp av tvåhundrafranc för kilogram, såvida icke passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit tilläggsavgift som må vara föreskriven. Belopp, som sålunda uppgivits, gälla såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att passagerarens eller avsändarens verkliga intresse är lägre.

b) Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet. Där förlust, minskning, skada eller dröjsmål i fråga om viss del av det inskrivna resgodset eller godset eller av något av dess innehåll påverkar värdet av andra kolli, som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, skall dock den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli tagas i beräkning vid bestämmandet av gränsen för ansvarigheten.

3. I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin vård, vare ansvarigheten begränsad till femtusen francs för envar passagerare.

4. Utan hinder av de gränser för ansvarigheten som föreskrivas i denna artikel må domstolen, i enlighet med sin egen lag, härutöver utdöma ett belopp, motsvarande hela eller en del av de utgifter och andra rättegångs-

d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.»

#### *Article XII*

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1<sup>er</sup>, et l'alinéa 2 suivant est ajouté: —

«2. L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.»

#### *Article XIII*

A l'article 25 de la Convention — les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante: —

«Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage,

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

5. The sums mentioned in francs in this Article shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment.”

#### *Article XII*

In Article 23 of the Convention, the existing provision shall be renumbered as paragraph 1 and another paragraph shall be added as follows: —

“2. Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.”

#### *Article XIII*

In Article 25 of the Convention — paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following: —

“The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that

kostnader som käranden ådragit sig för sin talan. Vad nu sagts skall ej äga tillämpning, såframt beloppet av utdömd ersättning, fränsett sådana utgifter och andra rättegångskostnader, icke överstiger vad fraktföraren skriftligen erbjudit käranden inom en tid av sex månader från den händelse, av vilken skadan härrör, eller före det talan väcktes, om detta skedde senare.

5. De belopp som i denna artikel angivas i francs avse en monetär enhet av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Beloppen må omräknas till nationellt mynt i runda tal. Omräkning till sådant mynt som icke utgör guldvaluta skall i fall av rättegång ske enligt myntets guldvärde å den dag dom meddelas.»

#### *Artikel XII*

I artikel 23 i konventionen upptages nuvarande bestämmelse såsom första stycke och tillägges följande andra stycke:

»2. Vad i första stycket stadgas skall ej äga tillämpning å förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av det befordrade godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.»

#### *Artikel XIII*

I artikel 25 i konventionen

utgå första och andra styckena och ersättas med följande bestämmelse:

»De gränser för ansvarigheten som stadgas i artikel 22 skola ej äga tillämpning, såframt det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet, som fraktföraren eller någon av hans folk förövat antingen i uppsåt att åstadkomma skada eller ock hänsynslöst och med insikt att skada sannolikt skulle orsakas därav; dock att, vid handling eller underlåtenhet av någon av fraktförarens folk, tillika skall visas att denne handlat under utövningen av sin tjänst.»

soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions.»

#### Article XIV

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré: —

##### «Article 25 A

1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.»

#### Article XV

A l'article 26 de la Convention — l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et

damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.”

#### Article XIV

After Article 25 of the Convention, the following Article shall be inserted: —

##### “Article 25 A

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

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

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.”

#### Article XV

In Article 26 of the Convention — paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

“2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay the complaint must be made at the latest

*Artikel XIV*

Efter artikel 25 i konventionen upptages följande artikel:

»*Artikel 25 A*

1. Föres till följd av skada som avses i denna konvention talan mot någon av fraktförarens folk, äge denne, såframt han visar att han handlat under utövningen av sin tjänst, åberopa de gränser för ansvarigheten som fraktföraren kan påkalla jämlikt artikel 22.

2. Sammanlagda beloppet av den ersättning, som fraktföraren och hans folk kunna förpliktas utgiva i fall som avses i första stycket, må icke överstiga där angivna gränser.

3. Bestämmelserna i första och andra styckena av denna artikel skola icke äga tillämpning, om det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet av fraktförarens folk, som förövats antingen i uppsåt att åstadkomma skada eller ock hänsynslöst och med insikt att skada sannolikt skulle orsakas därav.»

*Artikel XV*

I artikel 26 i konventionen

utgår andra stycket och ersättes med följande bestämmelse:

»2. Om skada eller minskning göre mottagaren anmärkning hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom sju dagar samt, beträffande gods, inom fjorton dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom tjuguen dagar från den dag, då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.»

un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.»

#### Article XVI

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante: —

«Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.»

#### Article XVII

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré: —

##### «Article 40 A

1. A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1<sup>er</sup>, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie *Etat*. Dans tous les autres cas, l'expression *Haute Partie Contractante* signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

2. Aux fins de la Convention, le mot *territoire* signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représente dans les relations extérieures.»

## CHAPITRE II

### Champ d'application de la Convention amendée

#### Article XVIII

La Convention amendée par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal.”

#### Article XVI

Article 34 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —

“The provisions of Articles 3 to 9 inclusive relating to documents of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.”

#### Article XVII

After Article 40 of the Convention, the following Article shall be inserted: —

##### “Article 40 A

1. In Article 37, paragraph 2 and Article 40, paragraph 1, the expression *High Contracting Party* shall mean *State*. In all other cases, the expression *High Contracting Party* shall mean a State whose ratification of or adherence to the Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

2. For the purposes of the Convention the word *territory* means not only the metropolitan territory of a State but also all other territories for the foreign relations of which that State is responsible.”

## CHAPTER II

### Scope of application of the Convention as amended

#### Article XVIII

The Convention as amended by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two parties to this Protocol or within the territory of a single party to this Protocol with an agreed stopping place within the territory of another State.



*Artikel XVI*

Artikel 34 i konventionen utgår och ersättes med följande bestämmelse:

»Bestämmelserna i artiklarna 3—9 rörande befordringshandlingar skola icke äga tillämpning å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.»

*Artikel XVII*

Efter artikel 40 i konventionen upptages följande artikel:

»*Artikel 40 A*

1. Med uttrycket *hög fördragsslutande part* förstås i andra stycket av artikel 37 och första stycket av artikel 40 *stat*. I alla övriga fall förstås med *hög fördragsslutande part* *stat*, vars ratifikation av eller anslutning till konventionen trätt i kraft och beträffande vilken ej föreligger uppsägning som trätt i kraft.

2. I denna konvention förstås med *territorium* icke blott en stats moderland utan även varje territorium för vars utländska angelägenheter den staten svarar.»

KAPITEL II

**Den reviderade konventionens tillämpningsområde**

*Artikel XVIII*

Den genom detta protokoll reviderade konventionen är tillämplig å befordran som är internationell enligt artikel 1 i konventionen, såvida avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna antingen på två staters territorier, vilka stater biträtt detta protokoll, eller ock på territorium tillhörande en enda stat som biträtt detta protokoll, såframt mellanlandning avses skola äga rum på annan stats territorium.

## CHAPITRE III

## Dispositions protocolaires

*Article XIX*

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955*.

*Article XX*

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XXII, alinéa 1<sup>er</sup>, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout Etat qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout Etat ayant participé à la Conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

*Article XXI*

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

*Article XXII*

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

## CHAPTER III

## Final clauses

*Article XIX*

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the *Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955*.

*Article XX*

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XXII, paragraph 1, it shall remain open for signature on behalf of any State which up to that date has ratified or adhered to the Convention or which has participated in the Conference at which this Protocol was adopted.

*Article XXI*

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland.

*Article XXII*

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the People's Republic of Poland.

KAPITEL III  
Slutbestämmelser

Artikel XIX

Mellan stater som biträtt detta protokoll skola konventionen och protokollet betraktas och tolkas såsom ett enda instrument samt kallas *Warszawa-konventionen, reviderad i Haag 1955*.

Artikel XX

Intill den dag detta protokoll träder i kraft enligt bestämmelserna i första stycket av artikel XXII skall det stå öppet för undertecknande för varje stat, som då ratificerat konventionen eller anslutit sig därtill, ävensom för varje stat, som deltagit i den konferens vid vilken protokollet antagits.

Artikel XXI

1. Detta protokoll skall ratificeras av de stater som undertecknat det.
2. Ratifikation av detta protokoll av stat som icke biträtt konventionen innebär anslutning till den genom detta protokoll reviderade konventionen.
3. Ratifikationsinstrumenten skola deponeras hos Folkrepubliken Polens regering.

Artikel XXII

1. Då trettio av de stater som undertecknat detta protokoll deponerat sina ratifikationsinstrument, skall protokollet träda i kraft mellan dessa stater på nittionde dagen efter depositionen av det trettionde ratifikationsinstrumentet. För stat som senare ratificerar protokollet skall det träda i kraft på nittionde dagen efter det dess ratifikationsinstrument deponerades.

2. Så snart detta protokoll träder i kraft skall det registreras hos Förenta Nationerna genom Folkrepubliken Polens regering.

*Article XXIII*

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

*Article XXIV*

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

*Article XXV*

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

2. Tout Etat pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait

*Article XXIII*

1. This Protocol shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.

2. Adherence to this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. Adherence shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the Government of the People's Republic of Poland and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

*Article XXIV*

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the People's Republic of Poland of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 39 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

*Article XXV*

1. This Protocol shall apply to all territories for the foreign relations of which a State Party to this Protocol is responsible, with the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. Any State may, at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Protocol does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any State may subsequently, by notification to the Government of the People's Republic of Poland, extend the application of this Protocol to any or all of the territories regarding

*Artikel XXIII*

1. Efter det att detta protokoll trätt i kraft, skall det stå öppet för anslutning av varje stat som icke undertecknat det.

2. Anslutning till detta protokoll av stat som icke biträtt konventionen innebär anslutning till den genom detta protokoll reviderade konventionen.

3. Anslutning sker genom att anslutningsinstrument deponeras hos Folkrepubliken Polens regering och får verkan på nittionde dagen efter depositionen.

*Artikel XXIV*

1. Varje stat som biträtt detta protokoll må uppsäga det genom notifikation till Folkrepubliken Polens regering.

2. Uppsägning skall medföra verkan sex månader efter den dag då Folkrepubliken Polens regering mottog notifikationen om uppsägning.

3. Mellan stater vilka biträtt detta protokoll skall uppsägning av konventionen, som någon av dem företagit enligt artikel 39 i konventionen, icke anses innebära uppsägning av den genom detta protokoll reviderade konventionen.

*Artikel XXV*

1. Detta protokoll skall gälla beträffande alla territorier, för vilkas utländska angelägenheter en stat som biträtt protokollet svarar, med undantag av territorier för vilka förklaring avgivits enligt andra stycket av denna artikel.

2. Varje stat äger, då dess ratifikations- eller anslutningsinstrument deponeras, förklara att dess antagande av detta protokoll ej äger tillämpning å ett eller flera av de territorier, för vilkas utländska angelägenheter den staten svarar.

3. Varje stat äger att sedermera, genom notifikation till Folkrepubliken Polens regering, meddela att detta protokoll skall gälla beträffande ett eller flera av de territorier, i fråga om vilka den avgivit förklaring enligt andra stycket av denna artikel. Denna notifikation får verkan på nittionde dagen efter det den mottogs av nämnda regering.

l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quarante-deuxième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1<sup>er</sup>, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

#### *Article XXVI*

Il ne sera admise aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

#### *Article XXVII*

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale:

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature;

b) le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'Article XXII;

d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;

which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article. The notification shall take effect on the ninetieth day after its receipt by that Government.

4. Any State Party to this Protocol may denounce it, in accordance with the provisions of Article XXIV, paragraph 1, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

#### *Article XXVI*

No reservation may be made to this Protocol except that a State may at any time declare by a notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland that the Convention as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

#### *Article XXVII*

The Government of the People's Republic of Poland shall give immediate notice to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations and to the International Civil Aviation Organization:

a) of any signature of this Protocol and the date thereof;

b) of the deposit of any instrument of ratification or adherence in respect of this Protocol and the date thereof;

c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII, paragraph 1;

d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;

4. Varje stat som biträtt detta protokoll må, i enlighet med bestämmelserna i första stycket av artikel XXIV, uppsäga protokollet särskilt för alla eller något av de territorier, för vilkas utländska angelägenheter den staten svarar.

#### *Artikel XXVI*

Mot detta protokoll må reservation icke göras. En stat må dock när som helst, genom notifikation till Folkrepubliken Polens regering, förklara att den genom detta protokoll reviderade konventionen icke skall gälla i fråga om befordran av personer, gods och resgods, som utföres för dess militära myndigheter ombord å luftfartyg som äro registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

#### *Artikel XXVII*

Folkrepubliken Polens regering skall omedelbart underrätta regeringarna i alla de stater, som undertecknat konventionen eller detta protokoll eller biträtt konventionen eller detta protokoll, och i alla de stater, som äro medlemmar av Internationella civila luftfartsorganisationen eller av Förenta Nationerna, ävensom Internationella civila luftfartsorganisationen angående:

- a) varje undertecknande av detta protokoll och dagen för undertecknandet;
- b) depositionen av varje instrument rörande ratifikation av eller anslutning till detta protokoll och dagen för depositionen;
- c) dagen då detta protokoll träder i kraft i enlighet med första stycket av artikel XXII;
- d) mottagandet av varje notifikation om uppsägning och dagen för mottagandet;

e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XXV et la date de réception; et  
 f) la réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XXV and the date thereof; and  
 f) of the receipt of any notification made under Article XXVI and the date thereof.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

Fait à la Haye le vingt-huitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

Done at The Hague on the twenty-eighth day of the month of September of the year One Thousand Nine Hundred and Fifty-five, in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Convention was drawn up, shall prevail.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

This Protocol shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland with which, in accordance with Article XX, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations, and to the International Civil Aviation Organization.

(Underskrifter)



e) mottagandet av varje förklaring eller notifikation som lämnats enligt artikel XXV och dagen för mottagandet; samt

f) mottagandet av varje notifikation som lämnats enligt artikel XXVI och dagen för mottagandet.

Till bekräftelse av detta hava undertecknade befullmäktigade med stöd av behöriga fullmakter undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Haåg den tjuguaåttonde dagen i september månad år nitton hundra femtiofem i tre autentiska texter, upprättade på franska, engelska och spanska språken. Vid skiljaktighet mellan texterna skall den text som upprättats på franska, det språk på vilket konventionen avfattats, äga vitsord.

Detta protokoll skall deponeras hos Folkrepubliken Polens regering, där det enligt bestämmelserna i artikel XX skall stå öppet för undertecknande, och denna regering skall översända bestyrkta avskrifter av detta protokoll till regeringarna i alla de stater, som undertecknat konventionen eller detta protokoll eller biträtt konventionen eller detta protokoll, och i alla de stater, som äro medlemmar av Internationella civila luftfartsorganisationen eller av Förenta Nationerna, ävensom till Internationella civila luftfartsorganisationen.

(Underskrifter)

**Förslag**

till

**Lag****om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)**

Härigenom förordnas, att 1 kap. 4 §, 9 kap. samt 15 kap. 1 § luftfartslagen den 6 juni 1957 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***1 KAP.****4 §.**

Denna lag — — — — — är tillämplig.

*Bestämmelserna i 9 kap. äro, ändå att luftfartyget icke är av svensk nationalitet, tillämpliga jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det följer av överenskommelse med främmande stat eller eljest av allmänna rättsgrundsatser.*

**9 KAP.****Om befordran med luftfartyg****1 §.**

*Angående befordran med luftfartyg av passagerare, resgoods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt, stadgas i lagen om befordran med luftfartyg.*

*Anm.* Vid 9 kap. anges i det följande till jämförelse med förslaget lydelsen av den med hänvisningen i 9 kap. 1 §

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

luffartslagen avsedda lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg.

### Lagens tillämpningsområde

#### 1 §.

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

#### 2 §.

Å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, äger denna lag icke tillämpning, ej heller å befordran, som verkställs 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;

### Bestämmelsernas tillämpningsområde

#### 1 §.

*Vad i detta kapitel stadgas* gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställs vederlagsfritt.

*Med Warszawakonventionen förstås i detta kapitel den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran.*

#### 2 §.

*Bestämmelserna i detta kapitel äga icke tillämpning* å postbefordran.

*Vad i 3—9 §§ stadgas om befordringshandlingar skall icke gälla i fråga om befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.*

### Befordringshandlingar

#### 3 §.

Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

- a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 befodringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utsluta eller begränsa hans ansvarighet.

b) där avgångsorten och bestämelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada å person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befodringsavtalets slutande och om villkoren för befordringen.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befodringsavtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har passageraren med fraktförarens samtycke gått ombord å luftfartyg utan att biljett utfärdats eller innehåller biljetten icke meddelande som avses i första stycket under c), äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

## 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,

4 §.

Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis. Har beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket eller intagits i sådan biljett, skall det innehålla:

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

det andra för fraktföraren. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

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.

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren för befordringen.

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.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, skall befordringsavtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har fraktföraren mottagit resgodset i sin vård utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller, i fall då beviset icke fogats vid eller intagits i biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket under c), beviset ej meddelande som avses i första stycket under c) av förevarande paragraf, äger fraktföraren dock

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

### 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 förseas 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 återställs 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

5 §.

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

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, *skall* befordringsavtalet ändock *gälla* och, med det undantag som följer av 9 §, *vara* underkastat bestämmelserna i *detta kapitel*.

6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förseas 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 återställs av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas *innan godset tages ombord å luftfartyget*; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Har fraktföraren på avsändarens

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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.

## 7 §.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren *begär det*, 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;*

## 8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla:

- a) *uppgift å avgångsort och bestämmelseort;*
- b) *där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt*

- d. *avsändarens namn och adress;*
- e. *den förste fraktförarens namn och adress;*
- f. *om viss mottagare anges, 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;*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

## 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.

## 9 §.

Har gods med fraktförarens samtycke tagits ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke meddelande som avses i 8 § under c), äger fraktföraren icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

## 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.

## 10 §.

Avsändaren svarar för skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider till följd av att uppgifter rörande godset, vilka avsändaren upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.

## 11 §.

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

## 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 an-

Vad i flygfraktsedeln uppgives an-



(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

gående 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.

gående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal *skall*, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift *i flygfraktsedeln* om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift *i densamma* om *godsets* tillstånd *äga* däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och tecknat intyg *därom* 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 befodringsavtalet *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.

**Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande**

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befodringsavtalet *äger* 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, *låta* på bestämmelseorten eller under resan utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. *Avsändaren skall* dock *gälta* kostnad som *uppkommer därav*. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom *därom*.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att *det till denne avlämnade exemplet* av flygfraktsedeln företes, *är* fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 bestämelseorten, *äge* mottagaren, där ej annat föränledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befodringsvillkor, 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 befodringsavtalet.

## 15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelser 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 ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mot-

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

## 13 §.

När godset framkommit till bestämelseorten, *äger* mottagaren, där ej annat föränledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befodringsvillkor 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, *äger* mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter som härflyta ur befodringsavtalet.

## 15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, *skall* ej *gälla*, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

## 16 §.

Avsändaren *är* 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 motta-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tagaren. 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.

(Jfr 24 §)

## 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 befodringsavtalet vid lastning, avlämnande eller om-lastning befodringsavtalet verkställt 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.

*Tillskyndas* fraktföraren skada till följd av att sådan upplysning eller handling saknas *eller är oriktig* eller *ofullständig*, är avsändaren pliktig att ersätta skadan, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

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

**Fraktförarens ansvarighet**

## 17 §.

*Såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas är fraktföraren ansvarig för personskada, vilken drabbas* passagerare till följd av händelse som inträffar ombord å luftfartyget eller i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta. Skadeståndet skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunderna.

## 18 §.

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

Har på grund av befodringsavtalet vid lastning, avlämnande eller om-lastning befodringsavtalet verkställt till lands eller sjöledes utanför flygplats, *skall dock, där ej* fraktföraren *visar annat*, skada som drabbat resgodset eller godset *anses härröra av händelse som inträffat* under den i första stycket avsedda tiden.

## (Gällande lydelse)

## 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, förändret 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 *adertontusen-tvåhundrafemtio* 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

## (Föreslagen lydelse)

## 19 §.

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

## 20 §.

Fraktföraren *är* fri från ansvarighet, där *han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.*

## 21 §.

*Visar fraktföraren att den som lidit skadan medverkat därtill genom eget vållande, skall ersättningen jämkas efter vad som prövas skäligt.*

## 22 §.

Vid befordran av passagerare *är* fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till *åttiofemtusen-åttahundra* 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 *är* fraktförarens ansvarighet begränsad till *åttiosex* kronor för kilo-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

kilogram. Har avsändaren vid godsets *avlämnande* till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, *gäller* 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 *sjuhundrattrettio* kronor för envar passagerare.

gram. Har *passageraren eller avsändaren* vid godsets *överlämnande* till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, *gäller* det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att *passagerarens eller avsändarens* intresse är lägre. *Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet påverkar värdet av andra kolli som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.*

*I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin vård, är ansvarigheten begränsad till ettusensjuhundratjugu kronor för envar passagerare.*

*Skyldighet att gälda rättegångskostnad må åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där fraktföraren inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller före det talan väckts skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning som frånsett rättegångskostnaden ej understiger vad som utdömes.*

*Om det guldvärde å svenska kronan som vid denna lags ikraftträdan-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

de är anmänt till Internationella valutafonden sedermera ändras, skola de i denna paragraf angivna gränserna för ansvarigheten omräknas i enlighet med det ändrade guldvärdet. De nya ansvarighetsgränserna kungöras offentligen av Konungen. Föres talan om ersättning, skola ansvarighetsgränserna beräknas enligt guldvärdet å den dag dom meddelas.

## 23 §.

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

## 23 §.

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

Vid befordran av gods skall vad i första stycket stadgas ej äga tillämpning å förbehåll, avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

## 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.

(Jfr 17 §)

## 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.

## 24 §.

De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligt eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn.

## 25 §.

Föres talan mot någon av fraktförarens folk på den grund att han vål-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

lat skada genom fel eller försummel-  
se i tjänsten av ringare grad än i  
24 § sägs, må vad han och fraktföra-  
ren kunna förpliktas att sammanlagt  
utgiva i ersättning icke överskrida  
den gräns för ansvarigheten som  
fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av ska-  
deersättning stadgas i 10 kap. 3 §.

## 26 §.

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

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

Anmärkning skall göras genom  
anteckning på *fraktförarens exem-  
plar* 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 fraktföra-  
ren förlorad, utan så är att han för-  
farit svikligen.

## 28 §.

Talan om ansvarighet skall föras  
vid rätten i den ort, där fraktföraren  
har sitt hemvist, där hans huvudkon-

## 26 §.

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

Om skada eller minskning skall  
anmärkning göras hos fraktföraren  
omedelbart efter upptäckten och se-  
nast, beträffande resgods, inom *sju*  
dagar samt, beträffande gods, inom  
*fjorton* dagar från mottagandet. Vid  
dröjsmål skall anmärkning framstäl-  
las inom *tjuguen* dagar från den dag,  
då *resgodset eller godset ställdes till*  
*mottagarens förfogande*.

Anmärkning skall göras genom an-  
teckning på 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, *är*  
rätten till talan mot fraktföraren  
förlorad, utan så är att han förfarit  
svikligen.

## 28 §.

Talan om ansvarighet *enligt detta*  
*kapitel* skall föras vid rätten i den  
ort, där fraktföraren har sitt hem-

## (Gällande lydelse)

tor 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.

## (Föreslagen lydelse)

vist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

*Talan må icke föras annat än vid svensk domstol eller domstol i annan till Warszawakonventionen ansluten stat, med mindre enligt avtalet avgångsorten eller bestämmelseorten är belägen i stat som ej biträtt konventionen.*

## 29 §.

*Väckes* ej talan om ansvarighet inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, *är* 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, *är* 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 *förlusten, minskningen*, skadan eller dröjsmålet inträffat medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, *skola* de *svara* en för båda och båda för en.



*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

## Sammansatt befordran

## Sammansatt befordran

## 31 §.

## 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.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, *gälla bestämmelserna i detta kapitel* allenast beträffande luftbefordringen.

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

## Särskilda bestämmelser

## Övriga bestämmelser

## 32 §.

## 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 avtalet 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.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i *detta kapitel* stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, *är förbehållet* utan verkan.

*Har skiljeavtal i fråga om befordran av gods träffats innan skada timat, skall det dock, utan hinder av vad i första stycket sägs, gälla såframt skiljemannaförfarandet* skall äga rum inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och *tvistefrågan, såvitt Warszawakonventionen är tillämplig därå, skall prövas i överensstämmelse med konventionens bestämmelser.*

## 33 §.

## 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 § omför-*

*I fråga om befordringshandling som utfärdats utom riket eller som avser internationell befordran skall i 3 § första stycket under c), 4 § första stycket under c) eller 8 § under c) stadgad fordran å meddelande anses uppfylld, när handlingen innehåll-*

(Gällande lydelse)

mälda 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.

(Jfr 33 § första stycket)

(Föreslagen lydelse)

ler uppgift om att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i de fall, som angivas i det lagrum varom fråga är.

Är vid internationell luftbefordran den avtalade avgångsorten eller bestämelseorten belägen i stat som icke biträtt Warszawakonventionen, äger fraktföraren, ändå att befordringshandlingen icke innehåller meddelande som avses i första stycket, åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

## 34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran, vid vilken mellanlandning utom riket ej avses skola äga rum, äger Konungen meddela bestämmelser, avvikande från vad i 3, 4, 8 och 9 §§ stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

## 35 §.

Har stat, då den biträdde den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran, avgivit förklaring som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skola bestämmelserna i detta kapitel ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten eller av territorium för vars utländska angelägenheter den staten svarar.

Såframt en till den reviderade konventionen ansluten stat förklarat, att konventionen icke skall gälla luftbefordran, som utföres för dess militä-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ra myndigheter ombord å luftfartyg vilka äro registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, skola bestämmelserna i detta kapitel ej heller äga tillämpning å sådan befordran.

## 15 KAP.

## 1 §.

I fråga — — — — Konungen bemyndigar.

Vad i 10 kap. 3 § ävensom 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket. Vad i 9 kap. och 10 kap. 3 § ävensom 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket.

Beträffande ikraftträdandet av denna lag skall iakttagas följande.

Därest Konungen förordnar att luftfartslagen skall träda i kraft innan det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet ratificerats av Sverige och trätt i kraft, skall den äldre lydelsen av 1 kap. 4 §, 9 kap. och 15 kap. 1 § gälla intill dess Konungen annorledes förordnar. I förordnandet om luftfartslagens ikraftträdande angives, vilken lydelse av ifrågavarande lagrum som skall gälla.

Då 1 kap. 4 §, 9 kap. och 15 kap. 1 § i nya lydelsen träda i kraft, skall lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg upphöra att gälla. Å befordran med luftfartyg mellan riket och främmande stat, som biträtt den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran men icke den reviderade konventionen, skall dock äldre lag fortfarande tillämpas, så länge den ursprungliga konventionen ännu gäller mellan riket och sådan främmande stat. Vad nu sagts skall ock gälla i fråga om luftbefordran mellan utrikes orter, såframt avgångsorten och bestämelseorten båda äro belägna i en och samma främmande stat varom i föregående punkt sägs och mellanlandning avses skola ske här i riket eller i annan stat, så ock där avgångsorten eller bestämelseorten är belägen i främmande stat som avses i föregående punkt och den andra av dessa orter ligger i annan sådan stat eller i stat som biträtt den reviderade konventionen. Upphör den ursprungliga konventionen på grund av uppsägning från svensk sida att gälla mellan riket och främmande stat som förut sagts, kungöres detta offentligen av Konungen.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 9 oktober 1959.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDHOLM, KLING, EDENMAN, NETZÉN, AF GEIJERSTAM.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Lindell, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ny lagstiftning angående befordran med luftfartyg* samt anför därvid följande.

Den 28 september 1955 avslutades i Haag ett protokoll innebärande ändring av den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran. Nämda konvention kallas i det följande Warszawakonventionen; protokollet benämnes Haagprotokollet. Detta protokoll, som innehåller förbehåll för ratifikation, undertecknades samma dag av ett flertal stater, däribland Sverige.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 27 januari 1956 uppdrog chefen för justitiedepartementet åt hovrättsrådet i Svea hovrätt K. J. E. Sidenbladh att, i samråd med f. d. hovrättsrådet och divisionsordföranden i samma hovrätt H. Chr. Wikander, utarbeta förslag till den lagstiftning som krävdes för Sveriges ratifikation av det i Haag avslutade protokollet.

Utredningsmannen, som i samband med utredningsarbetet deltagit i överläggningar med företrädare för Danmark, Finland, Island och Norge, har avgivit ett den 5 juli 1957 dagtecknat betänkande med förslag till reviderad lagstiftning om befordran med luftfartyg (stencilerat). Vid betänkandet fogat förslag till *lag om befordran med luftfartyg* torde få fogas såsom bilaga till statsrådsprotokollet (*Bilaga B*). Betänkandet åtföljdes av en under utredningsarbetet uppgjord svensk översättning av det i Haag avslutade protokollet, vilken efter företagna mindre jämkningar tillika med de franska och engelska texterna av protokollet jämväl torde få fogas såsom bilaga till statsrådsprotokollet (*Bilaga C*).<sup>1</sup> Vid nämnda protokoll torde också få fogas en sammanställning av den på franska avfattade Warszawakonventionen, fränsett slutbestämmelserna, med de genom Haagprotokollet företagna ändringarna, likaså jämte svensk översättning (*Bilaga D*).

Över betänkandet har efter remiss yttranden avgivits av Göta hovrätt, hovrätten för Övre Norrland, luftfartsstyrelsen, kommerskollegium, Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare, handelskammaren i Göteborg, handelskammaren i Gävle, riksbanksfullmäktige, styrelsen för Sveriges advokatsamfund, Aktiebolaget Aerotransport, vilket som eget yttran-

<sup>1</sup> Bilaga C har här uteslutits. Den är likalydande med det vid propositionen fogade protokollet jämte översättning.

de åberopat ett av Scandinavian Airlines System (SAS) avgivet utlåtande, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska flygförsäkringspoolen och Svenska bankföreningen. Tillfälle att avgiva utlåtande över betänkanudet har beretts även Linjeflyg aktiebolag och Ostermans aero aktiebolag, vilka emellertid icke inkommit med något yttrande.

Sedan ärendet varit föremål för övervägande inom justitiedepartementet, anhåller jag nu att få upptaga det till behandling.

### Huvudgrunderna för lagstiftningen om befordran med luftfartyg

Warszawakonventionen och Haagprotokollets tillkomst. Genom Warszawa-konventionen (SÖ 1937 nr 19) har tillskapats en reglering av internationell luftbefordran av passagerare, resgods och gods, som utföres mot vederlag eller ock vederlagsfritt av lufttrafikföretag (art. 1 första stycket). Inom konventionens tillämpningsområde faller dels befordran mellan olika fördragslutande stater, dels också befordran med avgångsort och bestämmelseort i en och samma fördragsslutande stat, såframt mellanlandning avses skola äga rum i annan stat, vare sig denna biträtt konventionen eller icke (art. 1 andra stycket). Konventionen innehåller bestämmelser rörande olika befodringshandlingar, nämligen biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel, och meddelar i anslutning till dessa bestämmelser bl. a. vissa regler om avsändarens förfoganderätt i fråga om gods (art. 3—16). Vidare upptager konventionen stadganden om fraktförarens ansvarighet (art. 17—30). Denna ansvarighet är begränsad till vissa belopp (art. 22), men i gengäld åligger det fraktföraren att utge skadeersättning, såvida han ej kan visa att han är fri från vållande till skadan (art. 20). Fraktföraren kan ej friskriva sig från den i konventionen stadgade ansvarigheten (art. 23). Talan må väckas endast vid domstol å vissa orter (art. 28). Av konventionens innehåll i övrigt må här nämnas regler om sammansatt befordran (art. 31) samt vissa undantag från konventionen i fråga om post och befordran av mer ovanlig karaktär (art. 2, 34). Genom ett särskilt tilläggsprotokoll till art. 2 har det gjorts möjligt för stater att, då de biträder konventionen, undantaga viss statlig befordran från konventionens tillämpningsområde.

Warszawakonventionen införlivades med svensk rätt genom *lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg*. Denna lag tillkom efter nordiskt samarbete. Motsvarande lagar är i Danmark *lov den 7 maj 1937 om befordring med luftfartøjer*, i Finland *lag den 3 juli 1937 om befordran med luftfartyg* och i Norge *lov den 12 juni 1936 om befordring med luftfartøier*. Island har, ehuru anslutet till Warszawakonventionen, icke någon särskild lag i ämnet.

Konventionen har för övrigt godtagits av de flesta av världens nationer. De till konventionen icke anslutna staterna återfinnes företrädesvis i Främre Orienten samt Syd- och Centralamerika.

Sedan från olika håll önskemål framstälts om en förbättrad reglering av

internationell luftbefordran, påbörjades ett långvarigt arbete i ämnet. Detta utfördes främst inom den redan före konventionens tillkomst inrättade och ännu år 1946 verksamma Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA) samt därefter inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Man var under detta arbete icke främmande för tanken att ersätta Warszawakonventionen med en helt ny konvention, och upprepade utkast till en sådan framlades, senast av en inom ICAO tillsatt underkommitté, som sammanträdde i Paris i januari 1952. Då ICAO:s juridiska kommitté i augusti 1953 samlades i Rio de Janeiro till sin nionde session, övergavs emellertid tanken på en totalrevision och man utarbetade ett förslag till protokoll rörande ändring av Warszawakonventionen. På inbjudan av den nederländska regeringen sammankallades härefter i september 1955 under ICAO:s ledning en internationell luftprivaträttskonferens i Haag med uppgift att slutföra behandlingen av ärendet. Denna konferens ledde till avslutande av Haagprotokollet den 28 september 1955.

Haagprotokollet består av tre kapitel. *Kap. I* innehåller ändringar i 15 av Warszawakonventionens 41 artiklar och upptager därjämte två nya artiklar. *Kap. II*, som omfattar allenast art. XVIII, anger den reviderade konventionens tillämpningsområde enligt samma princip som gäller för den ursprungliga Warszawakonventionen, innebärande att konventionen är tillämplig antingen om avgångsorten och bestämmelseorten är belägna på skilda till protokollet anslutna staters territorier eller om de är belägna på en enda sådan stats territorium och mellanlandning avses skola äga rum på vilken som helst annan stats territorium. *Kap. III* upptager slutbestämmelser. Av dessa må nämnas art. XIX, som föreskriver, att konventionen och Haagprotokollet mellan stater som biträtt protokollet skall betraktas och tolkas såsom ett enda instrument samt kallas Warszawakonventionen, reviderad i Haag 1955. Art XXII uppställer såsom villkor för att protokollet skall träda i kraft, att 30 signatarstater skall ha deponerat sina ratifikationsinstrument. För dessa stater träder protokollet i kraft på nittionde dagen efter depositionen av det trettionde ratifikationsinstrumentet. Beträffande senare ratificerande stater skall protokollet träda i kraft 90 dagar efter det ratifikationsinstrumentet deponerats.

Medan Warszawakonventionen i den officiella versionen föreligger endast på franska språket, har Haagprotokollet avfattats i tre autentiska texter, upprättade på franska, engelska och spanska språken. Vid skiljaktighet mellan texterna skall den text som upprättats på franska äga vitsord.

Haagprotokollet har, såvitt känt, hittills undertecknats av 34 stater, däribland även Danmark och Norge, samt ratificerats av tretton stater.

**Utredningsmannen.** Utredningsmannen har framhållit, att när det gällde att införliva Warszawakonventionen med nordisk rätt två skilda tillvägagångssätt var under övervägande. Å ena sidan gjordes försök att omstöpa konventionens innehåll i svensk lagstil. Å andra sidan prövades tillvägagångssättet att upptaga konventionens innehåll mera oförändrat i en i di-

rekt anslutning till konventionen utarbetad lagtext. De svenska, danska och finska luftbefordringslagarna är tillkomna enligt den senare metoden, och de överensstämmer mycket nära med varandra. Den norska lagen åter innehåller motsvarighet blott till vissa delar av de andra lagarna. Vad dessa lagar i övrigt i huvudsak innehåller har emellertid genom en kongelig resolution av den 27 augusti 1937 gjorts tillämpligt på internationell luftbefordran. Till följd härav överensstämmer norsk rätt i allt väsentligt med övrig nordisk rätt på det område som regleras av Warszawakonventionen.

Angående det sätt, på vilket Haagprotokollet bör införlivas med nordisk rätt, har utredningsmannen anfört, att man å norsk sida ifrågasatt att man borde, oberoende av hur nu gällande lagstiftning vore uppställd, utarbeta nya lagar om luftbefordran och därvid icke vara alltför bunden av konventionens uppställning. Å svensk, dansk och finsk sida har man emellertid enligt utredningsmannen föredragit att bibehålla den direkta anslutningen mellan konventionen och den nationella lagen och förordat, att man med gällande rätt som utgångspunkt endast vidtager sådana ändringar, som föranledes av Haagprotokollets innehåll eller som eljest får anses påkallade med hänsyn till vunnit erfarenhet av hur konventionen rätteligen bör tolkas. I enlighet härmed har utredningsmannen i sitt betänkande framlagt förslag till en ny lag om luftbefordran, avfattad i största möjliga överensstämmelse med lagen den 5 mars 1937.

Utredningsmannen har emellertid framhållit, att det redan under arbetet med den nya svenska luftfartslagen har varit på tal att lagarna om luftbefordran borde inarbetas i de nordiska luftfartslagarna och där ingå såsom 9 kap. Han har erinrat om att 9 kap. i den svenska luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297) upptager allenast en hänvisning, att angående befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställs vederlagsfritt, stadgas i lagen om befordran med luftfartyg. Vid de nordiska förhandlingarna framfördes från svensk sida förslag att luftbefordringslagarna borde på nu angivet sätt inarbetas i de skilda ländernas luftfartslagar. Anslutning till denna tanke vanns dock icke, varför utredningsmannen ansett sig böra, som nyss nämnts, utarbeta förslag till en särskild lag om luftbefordran. Skulle man emellertid å svensk sida föredraga att intaga bestämmelserna om luftbefordran i luftfartslagen, torde enligt utredningsmannen den föreslagna lagen, vid det förhållandet att luftfartslagen använder särskild paragrafering inom varje kapitel, med allenast obetydliga jämkningar av redaktionell art kunna upptagas såsom 9 kap. i luftfartslagen.

Utredningsmannens förslag innehåller lika litet som nu gällande lag om befordran med luftfartyg bestämmelser om försäkring eller annan säkerhet för fraktförarens ansvarighet. Vid de nordiska överläggningarna rörande Haagprotokollet ansågs i allmänhet, enligt vad utredningsmannen anfört, att denna fråga icke borde upptagas till behandling i nu förevarande sammanhang utan först i samband med lagstiftning om skada, som tillfogas tredje man på jordytan genom luftfartyg. Utredningsmannen har beaktat att det



under arbetet med förslag till luftfartslag framhållits såväl av lagrådet som av departementschefen och riksdagens första lagutskott, att frågan om trafikförsäkring eller annan säkerhet för flygpassagerare m. fl. får anses angelägen och av väsentlig betydelse. Under föreliggande förhållanden har emellertid utredningsmannen ansett, att en lösning av denna fråga icke bör eftersträvas såsom ett led i lagstiftningen om befordran med luftfartyg.

**Remissyttrandena.** Det av utredningsmannen framlagda förslaget har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran i samtliga avgivna remissyttrandena.

Frågan huruvida de nya bestämmelserna bör inarbetas i luftfartslagen eller avfattas såsom en särskild lag har berörts i ett par remissyttrandena. *Styrelsen för Sveriges advokatsamfund* uttalar sålunda, att den icke kan finna något som i och för sig skulle hindra att den nya lagen inarbetas i luftfartslagen, men eftersom ett dylikt förfaringsätt — utan att några mera påtagliga praktiska fördelar är påvisbara — dels skulle innebära en ändring i förhållande till det hittills tillämpade systemet och dels skulle medföra en avvikelse från övriga nordiska länders lagstiftning på området, vill styrelsen i detta avseende tillstyrka utredningsmannens förslag såsom det föreligger. *Handelskammaren i Göteborg* ger uttryck för en liknande inställning, då den yttrar att det knappast kan vålla någon större olägenhet att bibehålla bestämmelserna som en särskild lag och att därigenom överensstämmelse vinnes med lagstiftningen i de övriga nordiska länderna.

De sistnämnda båda remissinstanserna berör även frågan om försäkring eller annan säkerhet för fraktförarens ansvarighet. *Handelskammaren* säger sig kunna förstå de motiv, som anförts för att tills vidare lämna denna fråga utanför den nu aktuella lagstiftningen, men vill dock framhålla önskvärdheten av att spörsmålen härom snarast möjligt blir föremål för reglering i lag. Även *advokatsamfundets styrelse* finner det angeläget och av väsentlig betydelse att frågan om trafikförsäkring eller annan säkerhet för flygpassagerare snarast blir löst, men är ense med utredningsmannen om att detta icke lämpligen bör ske i förevarande sammanhang.

Slutligen må nämnas, att *Stockholms handelskammare* framhåller den särskilda vikten av att en svensk lagtext av här ifrågavarande slag om möjligt göres så klar och tydlig att den, oberoende av förefintliga motiv och lagens tillkomsthistoria över huvud taget, icke kan föranleda missförstånd. Enligt handelskammarens mening gäller det här en lag, som kan väntas bli föremål för intresse i den internationella lufträttslitteraturen ävensom för tolkning och tillämpning av domstolar i andra länder, där man på sina håll är främmande för att tillägga förarbetena till en lag den betydelse som man här i landet är benägen att tillerkänna dem.

**Departementschefen.** Då ny luftfartslagstiftning genomfördes vid 1957 års riksdag, lämnades frågan om utformningen av luftbefordringsreglerna öppen. I luftfartslagen upptogs ett särskilt kapitel, 9 kap., med rubriken »Om



befordran med luftfartyg», men i detta kapitel infördes endast en hänvisning till 1937 års lag om befordran med luftfartyg. Det förutsattes emellertid, att lagstiftningen om luftbefordran inom kort skulle upptagas till revision i anslutning till de ändringar i 1929 års Warszawakonvention angående internationell luftbefordran som upptagits i det år 1955 i Haag avslutade protokollet.

Den nu verkställda utredningen i ämnet har skett i nära samråd med de övriga nordiska länderna. Sådant samråd har påkallats bl. a. med hänsyn till det nordiska luftfartssamarbete som sker genom SAS. I själva verket är det nödvändigt att förevarande lagstiftningsfråga löses på ett i huvudsak likartat sätt i de nordiska länderna. Det samråd som ägt rum på utredningsstadiet har med hänsyn härtill fullföljts under departementsbehandlingen. Förhandlingar mellan representanter för vederbörande departement har sålunda ägt rum i Stockholm den 20 och den 21 januari 1958. Vid dessa förhandlingar har dryftats bl. a. spörsmål, som framkommit vid den svenska remissbehandlingen. Det synes nu finnas förutsättningar att få till stånd en gemensam nordisk lagstiftning på grundval av de principer som kommit till uttryck i den genom Haagprotokollet reviderade Warszawakonventionen. De hittills skedda ratifikationerna och vad som upplysts angående arbetet med att införliva Haagprotokollet med olika staters rätt ger vid handen, att det nu är en lämplig tidpunkt att för riksdagen framlägga förslag till den lagstiftning som erfordras för att Sverige, i likhet med vad som förberedes i de övriga nordiska länderna, skall kunna ratificera protokollet.

Såsom min företrädare i ämbetet anförde i propositionen med förslag till luftfartslag och riksdagen ytterligare betonade, är det angeläget att få till stånd en ändamålsenlig lösning av frågan om försäkring för skada, som tillfogas passagerare i luftfartyg eller gods som befordras med luftfartyg. Denna fråga kan dock ej upptagas i förevarande sammanhang, bl. a. av den anledningen att även i detta avseende påkallas nordiska överläggningar. Frågan om trafikförsäkring å luftfartyg står emellertid främst på arbetsprogrammet för det fortsatta nordiska lagsamarbetet på lufträttens område.

De svenska lagbestämmelserna om luftbefordran torde, såsom utredningsmannen föreslagit, lämpligen böra utformas i så nära anslutning som möjligt till den reviderade Warszawakonventionens uppställning. Jag vill emellertid förorda, att bestämmelserna upptages i luftfartslagens 9 kap. och icke i en särskild lag. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har enighet vunnits om en sådan ordning, vilken synes mig vara ändamålsenlig. Denna omflyttning påkallar vissa ändringar i den av utredningsmannen föreslagna lagtexten, som även eljest torde få underkastas vissa huvudsakligen formella jämkningar.

### Speciell motivering

I enlighet med vad förut anförts har upprättats förslag till lag om ändring i luftfartslagen. Beträffande de särskilda bestämmelserna i förslaget får jag, utöver vad som framgår av den föregående framställningen, anföra följande.

## 1 KAP.

## 4 §.

I 33 § i nu gällande luftbefordringslag stadgas, att bestämmelserna i lagen skall med vissa närmare angivna förbehåll äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran. Detta stadgande bör jämföras med de förut angivna bestämmelserna i Warszawakonventionen art. 1 om konventionens tillämpningsområde. Till följd av det nyss återgivna stadgandet i 33 § är lagen tillämplig å all luftbefordran mellan skilda stater, vare sig befordringen utgör sådan internationell befordran som konventionen omfattar eller icke.

*Utredningsmannen* har i sitt förslag till lag om befordran med luftfartyg i 1 § andra stycket upptagit ett stadgande av innehåll, att bestämmelserna i luftbefordringslagen skall äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, såvitt ej annat följer av vad lagen i övrigt innehåller, samt i anslutning därtill anfört:

Stadgandet i 33 § i gällande lag är underkastat vissa modifikationer. Sålunda skall vad i 24 § stadgas äga tillämpning å internationell befordran blott i vissa fall. Vidare meddelas en undantagsbestämmelse för sådan internationell luftbefordran, som jämlikt avgivna reservationer icke faller under Warszawakonventionen, samt en särskild regel om beräkning av gränserna för fraktförarens ansvarighet vid internationell luftbefordran i allmänhet.

Ett annat stadgande av beskaffenhet att kunna föranleda, att inrikes och internationell befordran underkastas skilda regler, återfinnes i 34 § luftbefordringslagen. Denna paragraf upptager nämligen en fullmakt för Konungen att meddela vissa särregler i fråga om inrikes luftbefordran.

Vid de nordiska överläggningarna visade det sig, att man i varje fall å dansk och norsk sida icke önskade behålla 24 §; se härom i det följande vid 34 §. Behov av 34 § i gällande lag ansågs allmänt ej längre föreligga, till följd varav särskilda regler icke längre vore erforderliga för inrikes utan endast för internationell luftbefordran. Man utgick från att de särregler, som således alltfört kunde vara påkallade, kunde upptagas bland de avslutande särskilda bestämmelserna i de nya lagtexterna utan hinder av den allmänna formuleringen av ifrågakvarande stycke. I förslaget har dock ett förbehåll för sådana särregler ansetts böra upptagas i stycket.

SAS anför betänkligheter i fråga om de föreslagna bestämmelsernas tillämpningsområde och förordar, att hela frågan om nordisk reglering av fraktförarens ansvar för passagerare, resgods och gods vid internationell befordran utanför konventionens tillämpningsområde ävensom vid inrikesbefordran i vissa andra länder göres till föremål för ytterligare utredning och övervägande, innan man ånyo lagfäster det nu gällande systemet, vilket SAS finner kunna leda till icke önskvärda konsekvenser. SAS anför härom närmare:

Stater, som anslutit sig till Warszawakonventionen, ha i många fall inskränkt sig till att med sitt nationella rättssystem införliva konventionen såsom sådan. Härigenom ha konventionsreglerna gjorts tillämpliga allenast å internationell luftbefordran av beskaffenhet att omfattas av konventionens definition å detta begrepp, sålunda å vad som ofta brukar — och nedan kommer att — benämnas Warszawatrafik. Andra stater åter ha icke

blott accepterat Warszawakonventionen i enlighet med dess innehåll utan därejämte, i samband med att konventionen införlivats med deras nationella rättssystem, utvidgat konventionsreglerna till att gälla ett vidare tillämpningsområde än det i dem angivna. Till den senare gruppen stater hör Sverige, vars nu gällande luftbefordringslag principiellt gjorts tillämplig dels å all internationell luftbefordran, Warszawatrafik och icke-Warsawatrafik, dels ock å inrikes luftbefordran.

Den ståndpunkt, Sverige sålunda intog, framstod vid tiden för Warsawkonventionens införlivande med svensk rätt såsom utan vidare naturlig med hänsyn till den relativt begränsade flygtrafik, som då förekom. Emellertid har utvecklingen senare medfört en sådan förändring av flygtrafikens omfattning och art, att det med fog synes kunna ifrågasättas, huruvida det numera kan anses vara lämpligt att bibehålla en så omfattande generalisering av konventionsreglernas tillämplighet. Vål torde en viss generalisering alltjämt vara motiverad, exempelvis till den inhemska lufttrafiken, men en utsträckning av konventionsreglerna till att gälla all internationell icke-Warsawatrafik kan i dagens läge väcka vissa betänkligheter.

Vi bedriva numera i SAS en icke oväsentlig trafik av beskaffenhet att utgöra icke-Warsawatrafik och äro därejämte i många fall indirekt engagerade i sådan trafik på grund av s. k. interline agreements med utländska flygföretag. I detta sammanhang framställer sig frågan, huruvida det är med vår verksamhet och därtill knutna nationella intressen förenligt att i de nya lagar, varigenom Haagprotokollet kommer att införlivas med nordisk lagstiftning, fortsättningsvis göra konventionsreglerna undantagslöst tillämpliga jämvål å sådan internationell lufttrafik, som icke utgör Warsawatrafik. Detta skulle nämligen innebära, att vi — i motsats till flygföretag hemmahörande i länder, som icke anslutit sig till konventionen eller som anslutit sig till densamma utan att göra dess regler tillämpliga på ett vidare område än Warsawtrafikens — i vissa fall ådroge oss ett fraktförareansvar, som under föreliggande förhållanden kan framstå som obilligt. Vi skulle därigenom icke blott betagas möjligheten att i större eller mindre omfattning friskriva oss från fraktförareansvar i sådan icke-Warsawatrafik, där detta stode vissa andra flygföretag öppet, utan även lätteligen komma att ådraga oss obegränsat ansvar på grund av att i dokument, utfärdade i icke konventionsanslutna länder, saknades klausul, som avses i det föreliggande lagförslagets 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) och 8 § c) — jämförda med 33 §. Det är att märka, hurusom det i många fall ligger utanför vår rådighet att tillse att dylika klausuler bli införda i dokument, som under vissa förhållanden kunna gentemot oss åberopas såsom föranledande obegränsat ansvar.

De betänkligheter, som nu framförts, belysas av följande exempel.

Antag att gods befordras flygledes från Santiago de Chile med Stockholm som destinationsort via Montevideo (Chile och Uruguay äro ej anslutna till konventionen). Den förste fraktföraren, ett chilenskt flygföretag, utställer dokument gällande transporten till Stockholm med angivande av oss som fraktförare från Montevideo till Stockholm. Dokumentet innehåller i Chile sedvanliga och där giltiga friskrivningsbestämmelser men saknar i Chile icke bruklig klausul av den beskaffenhet, som avses i 8 § c) i lagförslaget. Godset förkommer eller skadas på sträckan Santiago—Montevideo. Vare sig det aldrig blir omhändertaget av oss i Montevideo på grund av att det förkommit före ankomsten dit, eller det överlämnas till oss i skadat skick och vidarebefordras till Stockholm, skulle mottagaren kunna till domstol i Stockholm instämma oss med yrkande om ersättning. Vi synas då kunna

bli ansvariga för vad som inträffat på sträckan Santiago—Montevideo, trots friskrivningsklausulen i det i Santiago utställda dokumentet, och vår ansvarighet lär bli till beloppet obegränsad.

Antag nu att godset befordras flygledes på samma sträcka i motsatt riktning samt förkommer eller skadas. Vi instämmas av mottagaren till domstol i Santiago — bestämmelseorten — med yrkande om ersättning. Dokumentet, utställt av oss, innehåller ingen friskrivningsklausul, ty vi äro enligt lagförslaget icke berättigade till friskrivning, ehuru det gäller icke-Warszawatrafik. Däremot finnes klausul enligt lagförslagets 8 § c). Den frågan inställer sig nu, om domstolen i Santiago kan förväntas respektera ett vårt yrkande om ansvarsbegränsning på grund av den svenska lagens med konventionens överensstämmande limiter. Domstolen saknar ju regelmässigt anledning tillämpa dessa och rör sig sannolikt vanligen med alternativten friskrivning resp. obegränsat ansvar.

Konventionens forumbestämmelser i art. 28 anvisa såsom behöriga fora allenast domstolar i till konventionen anslutna stater. Denna begränsning har icke medtagits vare sig i nu gällande svenska luftbefordringslag eller i lagförslaget, vilket förhållande med dessa lagars vidsträcktare tillämplighetsområde i och för sig kan vara naturligt. Men därigenom skapas onekligen risk för att vi underkastas en rättstillämpning, som kan innebära väsentligt större risker än dem som i avseende, varom nu är fråga, föreligga enligt konventionen, och man frågar sig om detta icke för vårt vidkommande skulle kunna innebära en obillig belastning.

För att därefter övergå till ett exempel, som belyser läget ur utländska flygföretags synpunkt, antages nu, att ett chilenskt flygföretag åtager sig befordra en passagerare från Santiago till Stockholm. Passageraren avses skola flyga till Montevideo med chilenskt flygplan, varefter befordringen där skall övertagas av oss. Biljetten utställs i enlighet härmed i Santiago och innehåller en enligt chilensk rätt tillåten friskrivningsklausul. (Normalt utbytes biljetten i Montevideo mot ny sådan enligt vårt formulär.) Passageraren omkommer på sträckan Santiago—Montevideo. Talan om ersättning anhängiggöres mot det chilenska flygföretaget i bestämmelseorten Stockholm, som enligt svensk lag är behörigt forum. Den i Santiago utställda biljetten innehåller ej klausul enligt lagförslagets 3 § första stycket c) — jämförd med 33 §. Man frågar sig, om det kan vara lämpligt att svaranden med tillämpning av svensk lag förpliktas betala ersättning utan hänsyn till friskrivningsklausulen och därtill utan limit.

Uppmärksammas bör också trafik i utlandet av beskaffenhet att där utgöra inrikesfart. Viss sådan trafik bedrivs redan nu av oss i Västtyskland, och man kan ej utesluta möjligheten av att vi framdeles kunna komma att ombesörja inrikesflygning i vissa andra länder. I den mån dessa icke skulle vara anslutna till konventionen eller ej ha utsträckt konventionsreglernas tillämplighet till att gälla inrikesfart, framstår det då såsom uppenbarligen önskvärt, att vi i avseende å sådan trafik, som nu avses, skola åga den avtalsfrihet, som kan vara förenlig med vederbörande utländska stats rättsregler.

*Departementschefen.* Haagprotokollet innebär icke någon saklig förändring i de i Warszawakonventionen art. 1 upptagna reglerna om konventionens tillämpningsområde; se protokollet art. XVIII. Ej heller innebär protokollet ändring i konventionen art. 28. Denna artikel, till vilken jag återkommer vid 9 kap. 28 §, innehåller stadgande att talan om ansvarighet skall

föras inom konventionsstats territorium antingen där fraktföraren har sitt hemvist eller där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan befodringsavtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

Jämlikt konventionen kan det alltså ankomma på svensk domstol att i enlighet med den med konventionen överensstämmande svenska lagen avgöra tvist med anledning av luftbefordran, som utförts utom riket med utländskt luftfartyg. Det mest sannolika fallet härvidlag torde vara, att flygningens bestämmelseort är svensk. Tänkbara är emellertid även andra fall, exempelvis där anknypningen till Sverige ligger däri, att biljetten eller flygfraktsedeln utfärdats här i landet, medan befodrningen skett mellan två främmande stater utan mellanlandning inom svenskt område.

Enligt 33 § i gällande lag om luftbefordran skall lagens bestämmelser i princip äga tillämpning å internationell luftbefordran, utan att därvid gjorts något förbehåll om att Warszawakonventionen skall vara tillämplig å befodrningen. Vid tillkomsten av lagen ansågs frågan om lagens tillämpning å internationell icke-konventionstrafik äga övervägande teoretiskt intresse. Detta förhållande har emellertid ändrats i och med att den nordiska luftfarten utvecklats sig till ett världsomspännande trafiknät. Frågan i vad mån svensk lag är tillämplig å internationell luftbefordran, som ej faller under konventionen, torde vara att bedöma enligt den internationella privaträttens grundsatser. Innebörden härav på förevarande rättsområde är svår att fastställa. Det får i rättstillämpningen i varje särskilt fall bedömas vilka anknypningsfakta som bör föranleda tillämpning av de svenska luftbefodringsbestämmelserna. Härvid kan måhända även andra omständigheter än sådana som nämnes i art. 28 i konventionen bli av betydelse, t. ex. fraktförarens eller luftfartygets nationalitet. Det må framhållas, att betydelsen av dessa frågor minskas i den mån alltflera stater ansluter sig till konventionen. Beaktas bör även, att jämväl i fråga om befodrning, som ej är underkastad Warszawakonventionen, dennas bestämmelser kan bli att tillämpa enligt klausuler i befodringsavtalen.

Den ordning som enligt vad nu anförts gäller i fråga om de svenska luftbefodringsbestämmelsernas tillämplighet utom riket påverkas ej av att Sverige övergår till den reviderade konventionen. Svensk lag kan sålunda även i fortsättningen bli tillämplig vid luftfart utom riket oberoende av luftfartygets nationalitet. Om nu bestämmelserna om luftbefodrning infogas i luftfartslagen, synes i lagens inledande kapitel böra införas en bestämmelse, som klargör detta förhållande. I 1 kap. 4 § stadgas nu att lagen i princip gäller jämväl med avseende å svenskt luftfartyg vid luftfart utom riket, såvitt det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig. I ett nytt andra stycke i denna paragraf torde böra stadgas, att bestämmelserna i 9 kap. är, ändå att luftfartyget ej är av svensk nationalitet, tillämpliga jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det följer av överenskommelse med främmande stat eller eljest av allmänna rättsgrundsatser.

I sitt remissvar har SAS framhållit vissa olägenheter av att reglerna i Warszawakonventionen göres tillämpliga även å sådan internationell luft-

befordran, som ej omfattas av Warszawakonventionen. Dessa olägenheter kan i väsentlig grad undgås genom vissa särbestämmelser, till vilka jag återkommer vid 9 kap. 33 §. Med anledning av vad SAS anfört rörande den svenska lagstiftningens tillämplighet å inrikes luftbefordran i främmande stat vill jag endast framhålla, att regleringen beträffande sådan luftbefordran helt synes ankomma på den främmande staten.

## 9 KAP.

### Om befordran med luftfartyg

Enligt vad som anförts i den allmänna motiveringen föreslås, att bestämmelserna om befordran med luftfartyg upptages i luftfartslagen såsom ett nytt 9 kap., varvid den nuvarande hänvisningen till lagen om luftbefordran utgår. Härutöver erfordras det redan i det föregående berörda tillägget till 1 kap. 4 § samt en jämkning i 15 kap. 1 §.

#### Bestämmelsernas tillämpningsområde

##### 1 §.

I 1 § i nuvarande lag om luftbefordran stadgas, att lagen gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgoods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställs vederlagsfritt. Detta stadgande svarar nära mot första stycket av art. 1 i konventionen.

Konventionen art. 1 innehåller ytterligare två stycken. I andra stycket upptages det i redogörelsen för konventionens innehåll berörda stadgandet om konventionens tillämpningsområde. Tredje stycket, vilket äger motsvarighet i gällande lag endast såtillvida som det i viss mån bildar bakgrund till stadgandet i 30 § om genomgående befordran, innehåller att befordran skall utföras av flera fraktförare var efter annan anses, vare sig beträffande befordringen slutits ett enda eller flera avtal, vid tillämpning av konventionen såsom en enhet, där den av parterna så betraktats, samt att befordringen icke förlorar sin internationella karaktär på den grund att ett eller flera av avtalen i sin helhet skall fullgöras inom territorium, som är underkastat en och samma fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet. Liksom andra stycket har tredje stycket genom Haagprotokollet i viss mån jämkats, dock blott i formellt hänseende. Första stycket kvarstår däremot utan varje ändring.

*Utredningsmannen* har i sitt förslag såsom 1 § upptagit ett stadgande, omfattande tre stycken, av vilka det första överensstämmer med 1 § i gällande lag. Utredningsmannen har anfört att det såväl under de internationella övervägandena som vid de nordiska förhandlingarna har framgått, att tiden ännu icke torde vara mogen att reglera vederlagsfri befordran, som utföres av annan än lufttrafikföretag.



I andra stycket har utredningsmannen upptagit det vid 1 kap. 4 § berörda stadgandet om luftbefordringsbestämmelsernas tillämpningsområde.

I fråga om tredje stycket, som anger vad som skall förstås med uttrycket »Warszawakonventionen», har utredningsmannen hänvisat till den i huvudgrunderna för lagstiftningen återgivna art. XIX i Haagprotokollet, enligt vilken konventionen och protokollet mellan stater som biträtt protokollet skall betraktas och tolkas såsom ett enda instrument samt kallas Warszawakonventionen, reviderad i Haag 1955. Utredningsmannen har vidare anfört:

Förevarande lagförslag använder beteckningen Warszawakonventionen i 3, 4, 8, 32 och 33 §§. I 32 § avses därmed, såsom ock framgår av vad som anföres vid paragrafen i fråga, uppenbarligen den reviderade konventionen. Vad som skall förstås med Warszawakonventionen i de övriga nyss nämnda paragraferna synes ej otvetydigt framgå av lydelsen av de mot dessa paragrafer svarande art. 3, 4 och 8 i konventionen. Av sammanhanget torde emellertid kunna slutas, att det även i dessa fall är fråga om den reviderade konventionen.

Vid de nordiska överläggningarna ansågs det önskvärt, att man i de olika luftfartslagarna meddelade en definition å vad som skall förstås med Warszawakonventionen. En sådan definition torde utgöra en förutsättning för den förkortade avfattning, som de nyss anförda paragraferna i förevarande lagförslag erhållit. Det framhölls i synnerhet å dansk och norsk sida, att de avslutande särskilda bestämmelserna vore den lämpliga platsen för definitionen. Från svensk lagteknisk synpunkt torde emellertid en sådan lösning knappast vara godtagbar, utan det synes riktigare att upptaga definitionen i förevarande paragraf såsom ett särskilt stycke.

Till undvikande av varje oklarhet må i detta sammanhang nämnas, att både den ursprungliga och den reviderade Warszawakonventionen omförmälas i 35 § och i övergångsbestämmelserna. Genom det därvid använda uttryckssättet torde det emellertid fullt tydligt angivas, vilken konvention som åsyftas.

Vad SAS anför i samband med förevarande paragraf har återgivits vid 1 kap. 4 §.

*Departementschefen.* Första stycket i utredningsmannens förslag synes böra upptagas i 9 kap. 1 § luftfartslagen med en redaktionell jämkning. Andra stycket blir ersatt med det föreslagna tillägget till 1 kap. 4 § luftfartslagen. Det av utredningsmannen föreslagna tredje stycket torde böra bibehållas i förevarande paragraf med en jämkning av formell natur. Det må erinras därom, att i departementsförslaget även 28 § omnämner Warszawakonventionen.

## 2 §.

Gällande lag stadgar i 2 §, att lagen icke äger tillämpning å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, samt ej heller å befordran, som verkställs 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. Av innehållet i konventionen återger paragrafen art. 2 andra stycket samt art. 34.

*Utredningsmannen* har framhållit, att både art. 2 andra stycket och art. 34 i konventionen har blivit ändrade genom Haagprotokollet. Enligt art. II i protokollet har art. 2 andra stycket fått lydelsen, att konventionen icke gäller befordran av brev- och paketpost. Motsvarighet till detta stadgande har av utredningsmannen upptagits såsom ett första stycke i förevarande paragraf, varvid han icke funnit skäl föreligga att i lagtexten skilja mellan brevpost och paketpost.

Konventionen art. 34 har ändrats genom protokollet art. XVI och innehåller i svensk översättning numera endast, att bestämmelserna i art. 3—9 rörande befordringshandlingar icke skall äga tillämpning å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet. Härvid är att märka, att användandet av ordet »luftfartsverksamhet» i stället för »lufttrafik» allenast innebär en såsom riktigare ansedd översättning av det såväl i Warszawakonventionen som i protokollets franska text förekommande uttrycket »exploitation aérienne». *Utredningsmannen* har upptagit denna nya lydelse av art. 34 såsom ett andra stycke av förevarande paragraf.

*Departementschefen*. Vad utredningsmannen föreslagit ger ej anledning till erinran; vissa jämkningar av formell natur torde dock böra vidtagas i lagtexten.

### Befordringshandlingar

#### 3 §.

Nu gällande 3 § ansluter i sin avfattning nära till konventionen art. 3. I första stycket stadgas, att fraktföraren vid befordran av passagerare skall utfärda biljett, innehållande följande uppgifter, nämligen 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 luftbefordringslagen. Andra stycket innehåller i första punkten att, om biljett ej är utfärdad, om den ej har föreskrivet innehåll eller om den förkommit, befordringsavtalet ändock skall vara gällande och underkastat bestämmelserna i lagen. I styckets andra punkt stadgas att, om fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, han likväl ej äger åberopa de bestämmelser som utesluter eller begränsar hans ansvarighet.

*Utredningsmannen* har framhållit att ett viktigt skäl för en översyn av Warszawakonventionen har varit, att de hittillsvarande bestämmelserna om befordringshandlingar ansetts alltför komplicerade och betungande för luftfarten. Protokollet innebär också väsentliga förenklingar i detta avseende.

Beträffande art. 3 i konventionen har utredningsmannen påpekat, att artikeln erhållit en väsentligen ändrad lydelse genom art. III i protokollet. I utredningsmannens förslag motsvaras första stycket av artikeln av paragrafens första stycke, medan andra stycket av artikeln delats upp på paragrafens båda senare stycken.



Bestämmelserna i art. 3 första stycket i den reviderade konventionen, att vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett och att biljetten skall innehålla uppgift å avgångsort och bestämmelseort samt i vissa fall uppgift å mellanlandningsplats (escale), har av utredningsmannen återgivits i förslaget i nära överensstämmelse med protokollets avfattning. Ordet »escale» har emellertid främst av rent språkliga skäl ansetts böra i lagtexten återgivas allenast med »mellanlandning» och icke med »mellanlandningsplats».

Däremot har utredningsmannen funnit det vara förenat med svårighet att i lagförslaget återge stadgandet i art. 3 första stycket under c), att biljett även skall innehålla meddelande varav framgår att, om passagerare företager resa med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet vid dödsfall eller fall av kroppsskada liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas. Härvidlag har det för utredningsmannen till en början gällt att avgöra, huruvida ett meddelande av denna natur skall behöva intagas även i biljett som avser inrikes luftbefordran. Han har i denna fråga ansett skäl icke föreligga att undantaga inrikes passagerare från den förmån, som kravet på sådant meddelande innebär, utan fastmera ansett inrikes och internationell luftbefordran böra genomgående jämföras. I detta avseende må hänvisas till vad som anföres i det följande vid 34 §.

För utredningsmannen har det synts uppenbart, att det i fråga om inrikes luftbefordran icke är konventionen utan den med konventionen överensstämmande nationella lagen, som begränsar fraktförarens ansvarighet. Även vid internationell befordran träder enligt utredningsmannens mening från svensk synpunkt den svenska luftbefordringslagen i förgrunden såsom avgörande för omfattningen av fraktförarens ansvarighet. Utredningsmannen har anfört, att samma tanke ligger bakom det nu gällande stadgandet i första stycket under e), att befordringen utföres under den ansvarighet som stadgas i luftbefordringslagen, men han har ansett att en uttrycklig hänvisning till svensk lag icke bör upptagas i biljetten. Detta skulle nämligen göra det svårare för SAS att använda samma förhållandevis enkelt avfattade biljettformulär oberoende av om befordringen skall vara underkastad svensk, dansk eller norsk lag, något som för övrigt ofta torde vara ovisst då biljetten utfärdas. Vid de nordiska överläggningarna hade man därför enats om att meddelandet borde innehålla, att befordringen kunde vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsade fraktförarens ansvarighet i de ifrågakommande fallen.

Det av utredningsmannen föreslagna meddelandet om att befordringen kan vara underkastad ansvarighetsbegränsning innehåller icke motsvarighet till den i art. 3 upptagna förutsättningen, att befordringen kan vara underkastad konventionen, om passagerare företager resa med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet. Anled-

ningen härtill är, att enligt svensk lag fraktförarens ansvarighet alltid är underkastad stadganden som i regel innebär begränsning. Utredningsmannen har ansett sig kunna utgå från att ett meddelande av innehåll som nu föreslagits kommer att godtagas såsom konventionsenligt även utom riket. Ett sådant meddelande måste nämligen sägas avvika från konventionens föreskrifter endast genom att det krav på varning till passageraren, som konventionen innehåller, utvidgas till alla fall, då en reglering föreligger som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet. För vissa internationella förhållanden har utredningsmannen dock ansett sig böra föreslå en särbestämmelse, något som framgår av 33 §.

Av vad nu anförts har utredningsmannen funnit framgå, att det föreslagna stadgandet i överensstämmelse med protokollet skiljer sig från gällande lag även bl. a. såtillvida, som biljetten ej längre måste ange ort och dag för utfärdandet eller fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress. Det utsäges ej heller längre, att biljetten skall utfärdas av fraktföraren. I likhet med vad nu gäller beröres i utredningsmannens förslag icke frågorna, huruvida biljett kan utfärdas gemensamt för flera passagerare och huruvida passageraren själv måste få biljetten i sin hand.

Beträffande andra stycket av den föreslagna paragrafen har utredningsmannen anført att det, såvitt angår biljett, saknar motsvarighet i gällande lag men att i fråga om flygfraktsedel ett motsvarande stadgande finnes i 11 § första stycket luftbefordringslagen. Genom vad som här föreslagits har andra stycket första punkten i den reviderade konventionen art. 3 återgivits.

Det av utredningsmannen föreslagna tredje stycket motsvarar nuvarande andra stycket, av vilket första punkten ansetts kunna upptagas oförändrad, medan andra punkten föreslagits skola avfattas i nära överensstämmelse med protokollets innehåll. Därvid har dock de avslutande orden ansetts böra något förtydligas så att de anger, att det här är fråga om begränsning av ansvarigheten.

SAS anför i detta sammanhang allenast de synpunkter med hänsyn till svensk inrikestrafik, vilka beröres i det följande vid 34 §.

*Departementschefen.* Med erinran om de undantagsbestämmelser som jag föreslår i 33 och 34 §§ kan jag ansluta mig till utredningsmannens förslag, dock med en formell jämkning av lagtexten.

#### 4 §.

Denna till Warszawakonventionen art. 4 anslutande paragraf innehåller bestämmelser om resgodsbevis, vilka motsvarar de i 3 § givna stadgandena om biljett. Enligt första stycket av 4 § i nu gällande lag skall vid befordran av resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (inskrivet resgods), denne utfärda resgodsbevis. Detta skall enligt andra stycket upprättas i två exemplar, det ena för passageraren och det andra för fraktföraren, och det skall innehålla uppgifter i åtta närmare angivna hänseenden, däribland under h) att befordringen utföres under den ansvarighet som stadgas i lagen

om luftbefordran. I tredje stycket föreskrives att, om resgodsbevis ej utfärdats, om det ej har föreskrivet innehåll eller om det förkommit, befordringsavtalet ändock skall vara gällande och underkastat bestämmelserna i luftbefordringslagen; har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke uppgift å biljettens nummer, å kollinas antal och vikt samt därom att befordringen utföres under den ansvarighet som stadgas i luftbefordringslagen, äger han likväl ej åberopa de bestämmelser som utesluter eller begränsar hans ansvarighet.

*Utredningsmannen* har understrukt, att Haagprotokollet art. IV innebär en genomgripande omarbetning av konventionen art. 4 och att förevarande lagrum därför ej kan avfattas i enlighet med gällande lag. Med hänsyn till att art. 3 och 4 i konventionen i ändrad lydelse nära motsvarar varandra, har han föreslagit att 4 § skall utformas i anslutning till 3 §. Första stycket av den av honom föreslagna paragrafen motsvarar första stycket av den reviderade art. 4 och de båda första styckena av den nuvarande paragrafen. *Utredningsmannen* har påpekat, att på denna punkt Haagprotokollet, såsom framgår vid en jämförelse med gällande lag, innebär förenklingar i åtskilliga avseenden. I fråga om avfattningen av detta stycke har *utredningsmannen* för övrigt hänvisat till vad som anförts vid 3 § första stycket, där motsvarande frågor avhandlats beträffande biljett.

Andra stycket av den av *utredningsmannen* föreslagna paragrafen, vilket stycke liksom andra stycket av 3 § saknar direkt motsvarighet i gällande lag, återger andra stycket första punkten i den reviderade konventionen art. 4. Tredje stycket åter utgör en av Haagprotokollet föranledd omarbetning av det nuvarande tredje stycket. Det motsvarar andra stycket andra punkten i art. 4, sådan denna lyder enligt Haagprotokollet.

Ett av *SAS* rörande denna paragraf avgivet yttrande återges vid 34 §.

*Departementschefen*. Förevarande paragraf torde såsom *utredningsmannen* föreslagit böra avfattas i nära överensstämmelse med 3 §. Beträffande vissa spörsmål, som anknyter till paragrafen, hänvisas till 33 och 34 §§.

I detta sammanhang torde böra uppmärksammas, i vad mån passagerarens ställning i bevishänseende kan påverkas av att lagen icke längre kräver att resgodsbevis skall innehålla uppgift t. ex. om kollinas vikt. Enligt gällande lag får, om sådan uppgift saknas, fraktföraren ej åberopa de bestämmelser som utesluter eller begränsar hans ansvarighet, i praktiken främst 22 §. Med den föreslagna lagtexten är fraktföraren bibehållen vid sin rätt att åberopa begränsning av ansvarigheten, även om viktuppgift saknas i resgodsbeviset. Svårigheter torde kunna uppstå att bedöma vad som skall anses utgöra det av resgodsets vikt beroende högsta belopp för fraktförarens ansvarighet, som jämlikt 22 § andra stycket kan komma i fråga. Fraktföraren har emellertid olika skäl att taga reda på resgodsets vikt och kan lätt anteckna denna på resgodsbeviset. Det synes därför i princip böra åvila honom att visa, att vikten var lägre än vad passageraren uppger, men en anteckning om vikten å beviset torde i regel kunna tagas för god.

## 5 §.

Denna paragraf överensstämmer i *utredningsmannens* förslag med 5 § i gällande lag.

*Styrelsen för Sveriges advokatsamfund* anför:

Med hänsyn till de ändringar i den nu gällande 8 § om flygfraktsedels innehåll, som föranledas av Haagprotokollet, och för att bättre överensstämmelse skall uppnås mellan å ena sidan förslaget bestämmelser om biljett, vilka äro sammanförda i 3 §, och om resgodsbevis, vilka äro sammanförda i 4 §, och å andra sidan bestämmelserna om flygfraktsedel, ifrågasätter styrelsen, om det icke vore lämpligt att de bestämmelser om flygfraktsedel, som finnas införda i 8 och 9 §§ i förslaget, inarbetas i 5 §.

*Departementschefen*. Vad advokatsamfundet föreslagit synes i och för sig värt beaktande men innebär ett avsteg från den eljest i detta förslag följda principen att såvitt möjligt behålla den internationella överenskommelsens uppställning i den svenska lagen. Jag vill därför biträda vad utredningmannen föreslagit, dock med vissa formella jämkningar.

## 6 §.

Denna paragraf motsvarar art. 6 i Warszawakonventionen. I tredje stycket av nämnda artikel stadgas, att fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande. Detta stadgande har motsvarighet i förra delen av första punkten i 6 § andra stycket i gällande lag.

*Utredningsmannen* har påpekat att art. 6 tredje stycket i konventionen ändrats genom art. V i Haagprotokollet. Stycket innehåller i ändrat skick, att fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset tages ombord å luftfartyget. Utredningsmannen har föreslagit, att ifrågavarande paragraf avfattas i enlighet därmed. I övrigt innehåller utredningsmannens förslag icke någon ändring i paragrafen.

*Departementschefen*. Paragrafen synes böra upptagas i lagen med den av utredningsmannen föreslagna ändringen samt med en formell jämkning.

## 7 §.

Förevarande paragraf är, frånsatt en jämkning av formell natur, likalydande med 7 § i gällande lag.

## 8 §.

Enligt 8 § i gällande lag om luftbefordran skall flygfraktsedeln innehålla uppgifter i åtskilliga hänseenden, däribland under q) att befordringen utföres under den ansvarighet som stadgas i luftbefordringslagen. Paragrafen överensstämmer i allt väsentligt med Warszawakonventionen art. 8.

*Utredningsmannen* har framhållit, att art. 8 i konventionen genom art. VI i Haagprotokollet ersättes med en bestämmelse angående vad flygfraktsedeln skall innehålla, vilken bestämmelse nära ansluter sig till art. 3 första

stycket och art. 4 första stycket i den reviderade konventionen. Utredningsmannen har till följd härav föreslagit, att förevarande paragraf icke skall beträffande flygfraktsedelns innehåll kräva mera än vad som stadgas i 3 § första stycket och 4 § första stycket angående innehållet i där angivna befordringshandlingar. Beträffande enskildheter i avfattningen har utredningsmannen hänvisat till framställningen vid 3 § första stycket.

Utredningsmannen har vidare anfört:

Vid denna paragraf torde art. IX i Haagprotokollet böra nämnas. Enligt denna skall till konventionen art. 15 fogas ett tredje stycke av innehåll, att intet i konventionen utgör hinder mot upprättande av negotiabel (négociable; negotiable) flygfraktsedel. Haagkonferensen har emellertid i sin slutakt under II A upptagit ett uttalande av följande innehåll: »Konferensen, som anser att intet i Warszawakonventionen, sådan denna nu gäller, hindrar att negotiabel flygfraktsedel upprättas, förklarar att art. IX i protokollet innebärande ändring av Warszawakonventionen upptagits i protokollet endast i förtydligande syfte.»

Vad konferensen sålunda uttalat står i överensstämmelse med den uppfattning, som sedan länge varit förhärskande i Sverige. Denna uppfattning äger visst stöd i avfattningen av den med konventionens lydelse nära överensstämmande föreskriften i 8 § luftbefordringslagen under f), att flygfraktsedelns skall, om viss mottagare anges, innehålla uppgift å hans namn och adress (le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu). Enligt motiven har nämligen avfattningen av denna punkt skett med tanke på ett i framtiden möjligen inträdande behov att använda fraktsedlar till order eller till innehavaren. Med hänsyn till vad nu anförts synes det nya tredje stycket av art. 15 i konventionen icke böra återverka på den svenska luftbefordringslagens avfattning. Vid de nordiska överläggningarna var man ock överens om att en sådan ståndpunkt vore att förordas i samtliga nordiska stater.

Av SAS anlagda synpunkter beträffande denna paragraf redovisas i det följande vid 34 §.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund yttrar rörande det genom Haagprotokollet art. IX gjorda tillägget till konventionen art. 15:

Detta tillägg skall, enligt vad som uttalades vid Haagkonferensen, icke anses innebära en ändring av Warszawakonventionen utan endast ett förtydligande. Med hänsyn till närmare anförda skäl anser utredningsmannen att tillägget icke bör återverka på den nya svenska lagens avfattning eller, med andra ord, att tillägget icke bör införas i den nya lagen.

Styrelsen kan icke dela denna uppfattning. Det av Haagkonferensen föreslagna tillägget lyder i svensk översättning: »Intet i denna konvention hindrar utfärdandet av en negotiabel flygfraktsedel.» Styrelsen har icke kunnat finna något skäl, som skulle motivera att man underlåter att i den nya lagen införa detta enkla förtydligande, särskilt som man bör räkna med att begagnandet av negotiabla flygfraktsedlar kommer att öka. Fastmer finns det skäl, som tala för att tillägget bör medtagas. Utredningsmannen har, som nämnts, uttalat att 8 § f) i nu gällande lag ger stöd åt uppfattningen att Warszawakonventionen icke förbjuder negotiabla flygfraktsedlar. I den nya lagen kommer emellertid bestämmelsen i 8 § f) i gamla lagen över huvud taget icke att medtagas. Denna omständighet skulle e contrario kunna ges den innebörden att negotiabla flygfraktsedlar i vart fall icke äro tillåtna enligt den nya lagen.

Vidare är att märka att Warszawakonventionen och Haagprotokollet en-

bart äga tillämpning på internationell luftbefordran, medan den svenska lagen avser all luftbefordran. Medtages icke tillägget i den svenska lagen, kan man måhända frestas att tro, att anledningen varit att flygfraktsedlar för inhemsk befordran icke skulle kunna göras negotiabla.

Styrelsen vill i detta sammanhang påpeka att det är en brist att Haagprotokollet icke löser den praktiskt synnerligen viktiga frågan om de krav som böra ställas på innehållet i en flygfraktsedel för att dokumentet skall vara negotiabelt. Detta förhållande är, ehuru förklarligt med tanke på de olika uppfattningar som i skilda länder råda i detta avseende, att beklaga.

*Departementschefen.* Vissa skäl talar för advokatsamfundets yrkande att i lagen skall upptagas motsvarighet till det genom Haagprotokollet art. IX i förtydligande syfte gjorda tillägget till Warszawakonventionen art. 15. En sådan komplettering av lagtexten är emellertid såsom utredningsmannen utvecklat ej nödvändig för att förebygga missförstånd. Avfattningen av en bestämmelse i ämnet erbjuder dessutom vissa svårigheter särskilt av terminologisk natur. Det torde knappast vara möjligt att genom en kortfattad och lättbegriplig bestämmelse klargöra vad som åsyftas med begreppet negotiabel flygfraktsedel. Måhända kan i en framtid den internationella utvecklingen leda till att särskilda former av flygfraktsedlar med allmänt erkända rättsverkningar utarbetas, och en lagbestämmelse av ifrågasatt slag skulle kunna försvåra anpassningen här i landet till en sådan utveckling.

Jag anser mig av dessa skäl böra biträda den ståndpunkt som utredningsmannen intagit i detta avseende. Det kan tilläggas, att frågan särskilt dryftades vid de nordiska departementsöverläggningarna, varvid samma ståndpunkt vann enhällig anslutning.

Utredningsmannens förslag i fråga om denna paragraf ger ej heller i övrigt anledning till erinran. Vissa särbestämmelser, som anknyter till paragrafen, meddelas i 33 och 34 §§.

#### 9 §.

I nu gällande 9 § i lagen om luftbefordran stadgas att, om fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller om fraktsedeln icke innehåller vissa närmare angivna av de i 8 § föreskrivna uppgifterna, han icke äger åberopa de bestämmelser i luftbefordringslagen, som utesluter eller begränsar hans ansvarighet.

*Utredningsmannen* har anmärkt, att den mot 9 § svarande art. 9 i konventionen jämlikt Haagprotokollet art. VII har blivit omarbetad på ett sätt, som nära överensstämmer med lydelsen av de avslutande bestämmelserna i art. 3 andra stycket och art. 4 andra stycket i den reviderade konventionen. Han har därför föreslagit att förevarande paragraf avfattas i anslutning till 3 § tredje stycket andra punkten och 4 § tredje stycket andra punkten.

*Departementschefen.* Jämväl i fråga om förevarande paragraf vill jag biträda vad utredningsmannen föreslagit, dock med en språklig jämkning av lagtexten.

I fråga om betydelsen i bevishänseende av att flygfraktsedel icke längre måste innehålla uppgifter såsom angående godsets vikt torde vad som an-



förts vid 4 § i förevarande kapitel beträffande avsaknad av sådan uppgift i resgodsbevis äga motsvarande tillämpning.

#### 10 §.

Enligt 10 § luftbefordringslagen skall avsändaren svara för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan i följd av att uppgifter rörande godset, vilka han upptagit i flygfraktsedeln, ej har föreskrivet innehåll eller eljest är ofullständiga eller oriktiga.

*Utredningsmannen* har anfört, att Haagprotokollet i art. VIII innehåller en ändring av motsvarande bestämmelse i art. 10 i Warszawakonventionen såtillvida, som det där i andra stycket förekommande uttrycket »annan» försetts med den förtydligande bestämningen »i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig». Utredningsmannen har vid utformningen av förevarande paragraf i sitt förslag beaktat denna ändring och i samband därmed vidtagit vissa formella avvikelser i förhållande till vad som nu gäller.

*Departementschefen.* Den av utredningsmannen föreslagna paragrafen anser jag mig kunna tillstyrka med en språklig jämkning. Det förhållandet, att art. 8 i konventionen och 8 § i förevarande kapitel ej omnämner någon särskild uppgift, som kan sägas utgöra en uppgift »rörande godset» enligt konventionens föreskrift i art. 10, medför att de enligt Haagprotokollet kvarstående orden om att sådana uppgifter skall ha »föreskrivet innehåll» numera endast kan åsyfta uppgifter som är föreskrivna enligt andra bestämmelser än dem som upptages i konventionen. Sådana uppgifter kan leda exempelvis till att fraktföraren åsamkas extra tullkostnader eller att han blir ersättningskyldig för dröjsmål.

#### 11 §.

I *utredningsmannens* förslag överensstämmer denna paragraf, frånsatt en mindre, redaktionell avvikelse i andra stycket, med 11 § i gällande lag.

*Departementschefen.* Ytterligare några jämkningar torde böra ske i andra stycket av denna paragraf. Vid avfattningen bör sålunda beaktas, att enligt förslaget lagen ej vidare skall upptaga föreskrift att flygfraktsedeln obligatoriskt skall innehålla uppgifter angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal, låt vara att sådana uppgifter sannolikt även i fortsättningen kommer att upptagas i flygfraktsedlarna. Vidare bör, med närmare anslutning till konventionstexten, utsägas att det i stycket är fråga om bevisvitsord endast hos sådana uppgifter angående godset, som lämnats i flygfraktsedeln.

### Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande

#### 12 §.

*Utredningsmannens* förslag uppvisar i förhållande till 12 § i gällande lag vissa skiljaktigheter av formell natur. Bl. a. har i andra stycket, i enlighet med vad som ansetts riktigtast vid de nordiska förhandlingarna, avsändar-

exemplaret av flygfraktsedeln betecknats såsom det till avsändaren avlämnade exemplaret.

SAS ifrågasätter, om icke hänvisningen i sista stycket av paragrafen rätteligen borde innefatta jämväl 14 §.

*Departementschefen.* Jämlikt fjärde stycket av konventionen art. 12 upphör avsändarens rätt, då mottagarens rätt inträder efter vad i art. 13 stadgas. Motsvarigheten till konventionen art. 13 är i gällande lag och även enligt förslaget uppdelad på 13 och 14 §§. I förhållande till 13 § kan emellertid 14 § knappast sägas innehålla något självständigt stadgande om mottagarens rätt att utfå godset. Hänvisning i nu förevarande paragraf till 14 § synes därför ej erforderlig. Utredningsmannens förslag föranleder ej heller i övrigt erinran, bortsett från att vissa språkliga jämkningar torde få vidtagas.

#### 13—15 §§.

Dessa paragrafer är, fränsett några språkliga jämkningar, likalydande med 13—15 §§ i gällande luftbefordringslag.

#### 16 §.

*Utredningsmannen* har anfört, att i förevarande paragraf, som svarar mot art. 16 i konventionen, uttrycket »felaktig» i gällande lag borde ersättas med »oriktig», vilken term användes såväl i § 60 järnvägstrafikstadgan som ock i den officiella översättningen av art. 13 § 2 i det internationella fördraget den 25 oktober 1952 angående godsbefordring å järnväg (CIM; SÖ 1955 nr 1). Det har enligt utredningsmannen gjorts gällande, att uttrycket »felaktig» vore något missvisande såtillvida, som det kunde föranleda uppfattningen att även alla slags materiella fel inbegreps därunder. Utredningsmannen har i detta sammanhang även hänvisat till lydelsen av 10 §.

*Departementschefen.* Det torde ej vara anledning till erinran mot den jämkning av stadgandet i förhållande till gällande rätt som utredningsmannen föreslagit. Därutöver vill jag förorda att andra punkten i första stycket förtydligas i anslutning till konventionstexten samt att några språkliga ändringar vidtages.

### Fraktförarens ansvarighet

#### 17 §.

Nu gällande 17 § i lagen om luftbefordran innehåller den huvudregeln att, om passagerare, ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, drabbas av skada å person, fraktföraren skall vara ansvarig därför. Detta stadgande grundar sig på konventionen art. 17, som anger fraktföraren såsom ansvarig vid skada å passagerare, »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».



Utredningsmannen har framhållit, att frågan vad som rätteligen borde förstås med uttrycket »toutes opérations d'embarquement et de débarquement» alltsedan Warszawakonventionens tillkomst har varit livligt dryftad i den internationella lufträttslitteraturen. I diskussionen har olika alternativ framförts rörande det ögonblick, då fraktförarens ansvarighet borde anses inträda. Därvid har man i regel avvisat möjligheten, att den kritiska tiden skulle börja redan då passageraren, å den ort varifrån resan anträdes, stiger in i fraktförarens fordon för att medfölja detta till flygplatsen eller ock då passageraren beträder avgångsflygplatsens område. Uppmärksamheten har däremot varit inriktad främst på två andra alternativ, nämligen att det avgörande ögonblicket borde anses vara antingen då passageraren lämnar stationsbyggnaden på flygplatsen för att gå till det därutanför väntande luftfartyget eller ock då passageraren sätter en fot på trappan upp till luftfartyget.

Den svenska lagens avfattning ger enligt utredningsmannens mening närmast vid handen, att av de båda sistnämnda alternativen det senare skulle vara det rätta. Även under senare tid föreligger viss anslutning till detta alternativ, men de flesta författare, som uttalat sig i frågan, synes mer eller mindre tydligt föredraga det förra av dessa båda alternativ. En tolkning i sådan riktning är enligt utredningsmannens mening påkallad så mycket hellre som till förmån för detta alternativ talar, att passageraren, då han befinner sig mellan stationsbyggnaden och luftfartyget, är utsatt för vissa med luftfarten förenade särskilda faror, vilka fraktföraren på ett helt annat sätt än passageraren kan bedöma och förebygga. Några rättsfall av betydelse för frågans avgörande har utredningsmannen ej funnit föreligga. Vad som nu sagts om tidpunkten för inträdandet av fraktförarens ansvarighet är av betydelse även såvitt angår det ögonblick, då ansvarigheten upphör.

Rörande de nordiska överläggningarna har utredningsmannen anfört, att enighet rått om att man borde giva en sådan avfattning åt förevarande paragraf i de olika luftbefordringslagarna, att man så mycket som möjligt närmade sig konventionstexten. Därigenom skulle vinnas, att man kunde helt tillgodogöra sig den internationella utvecklingen beträffande tolkningen av uttrycket »toutes opérations d'embarquement et de débarquement». Den formel, för vilken man stannade vid de nordiska förhandlingarna, har i utredningsmannens förslag återgivits med orden »i samband med att han (passageraren) går ombord å fartyget eller lämnar detta».

Jämväl i ett annat avseende har utredningsmannen ansett lämpligt att närmare än i gällande lag följa konventionens avfattning. Enligt denna är det avgörande för att fraktförarens ansvarighet skall inträda, icke att skadan men väl att den skadeorsakande händelsen inträffat medan passageraren befinner sig ombord å luftfartyget eller håller på att gå ombord eller från bord. Utredningsmannen har anfört, att denna mera utförliga beskrivning redan nu återfinnes i den norska luftbefordringslagen, medan man i de övriga luftbefordringslagarna ansett sig kunna använda en något förkortad avfattning, i vilken det talas endast om skadans inträdande.

I några remissyttranden har förevarande paragraf föranlett uttalanden. Sålunda anför *Stockholms handelskammare*:

Bakom den föreslagna omredigeringen ligger en önskan att bereda utrymme för en alltmer spridd uppfattning, enligt vilken inträdandet resp. upphörandet av fraktförarens ansvarighet för personskada bör knytas till det ögonblick då passageraren lämnar stationsbyggnaden på flygplatsen för embarkering resp. då han efter debarkering anländer till stationsbyggnaden. Handelskammaren, som anser goda skäl tala för att en sådan tolkning blir allmänt accepterad, ifrågasätter om utredningens återgivande av konventionstextens uttryck »toute opération d'embarquement et de débarquement» med orden »i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta» tillräckligt klart bringar till uttryck den ändring, som åsyftas. Skrivningen synes nämligen närmast giva vid handen, att man i själva verket alltjämt låter det avgörande momentet förbli knutet till beträdande resp. nedstigande från trappan till luftfartyget. Svårigheten att i svenskt lagspråk återgiva orden »toute opération d'embarquement et de débarquement» är säkerligen betydande, och handelskammaren är icke beredd att göra något konkret förslag härtill. Det är möjligt, att man för att erhålla en fullt adekvat motsvarighet till konventionstexten måste tillgripa en omskrivning av densamma, som på svenska kan te sig något tyngande, men enligt handelskammarens mening vore detta att föredraga framför den knappast tillräckligt tydliga formulering, som nu valts.

Vad handelskammaren sålunda föreslagit bör enligt vad som uttalas av *kommerskollegium* beaktas vid ärendets fortsatta handläggning. Även SAS ansluter sig till samma uppfattning som handelskammaren framfört. Den textändring som utredningsmannen föreslagit återger enligt SAS' mening icke helt konventionens motsvarande formulering och torde knappast i och för sig öppna en tillräckligt tydlig möjlighet för domstolen att låta fraktförarens konventionsenliga ansvarighet omfatta marksträckan flygplanet—stationsbyggnaden. En utveckling av praxis i sådan riktning är enligt SAS' uppfattning obetingat önskvärd, och det framstår fördenskull som angeläget att lagtexten skapar så klara betingelser därför, som konventionen medger.

*Styrelsen för Sveriges advokatsamfund* betonar likaledes översättnings-svårigheterna på denna punkt:

Ej heller den föreslagna texten ansluter sig enligt styrelsens uppfattning helt till originaltexten, och den kan icke anses vara ett adekvat uttryck för originaltextens innehåll. Med det franska uttrycket »toutes opérations d'embarquement» måste avses något mera än själva uppstigandet på trappan till flygplanet, medan den föreslagna svenska texten mycket väl kan ges den inskränkta tolkningen. Att finna en svensk översättning, som ger full rättvisa åt det franska uttrycket, torde vara svårt. Styrelsen ifrågasätter emellertid, om icke den av utredningsmannen åsyftade tolkningen måste komma till tydligare uttryck i motiven.

*Svenska flygförsäkringspoolen* intar en avvisande inställning till utredningsmannens förslag:

Enligt flygförsäkringspoolens uppfattning bör ansvarigheten för fraktföraren inträda, då passageraren sätter sin fot på trappan till flygplanet, och upphöra, då denne med sin fot lämnar trappan. Denna tolkning synes

bäst överensstämma med den nuvarande avfattningen av 17 §, och till förmån för denna tala följande skäl. En flygplats drives vanligen av statlig eller kommunal myndighet eller av särskilt för ändamålet bildade bolag; endast i undantagsfall torde flygföretag-fraktförare vara ägare till någon flygplats. Flygföretaget kan veterligen icke i något fall själv bestämma var ett flygplan får ställas upp framför stationsbyggnaden i samband med passagerares av- och påstigning utan har härvidlag att följa de order och anvisningar, som lämnas av kontrollmyndigheten i trafikornet (i Sverige luftfartsstyrelsens tjänstemän). Under flygplans uppehåll framför stationsbyggnad äger normalt en del trafik med motorfordon rum runt flygplanet i form av lasttruckar, tankbilar för bensin och liknande. Vid nederbörd kunna stora delar av uppställningsplatsen vara direkt farliga för trafik genom halkningsrisken på grund av exempelvis isbildning. Praxis är att en i flygföretaget anställd person tillsäger passagerarna att gå ut till flygplanet före starten och anvisar dem vägen till flygplanet, eventuellt åtföljer dem till planet. Å andra sidan torde flygföretaget ofta icke alls övervaka hur dess passagerare bege sig från ett nyligen landat flygplan till stationsbyggnaden. Ansvarigheten för halkningsskador och bilolyckor av denna art synes icke böra åvila flygföretaget, som med hänsyn till den korta tid som står till buds knappast kan genom sina anställda hinna rekognosera förhållandena mellan flygplanets uppställningsplats och stationsbyggnaden, än mindre vidtaga eller göra anmälan om erforderliga skyddsåtgärder, exempelvis sandning eller eventuellt avspärning. I stället synes det ligga nära till hands att låta flygplatsförvaltningen, som självfallet bör utöva noggrann tillsyn över förhållandena på själva flygplatsen och dess olika delar, ansvara för risker av här angivet eller liknande slag för vilka passagerarna kunna utsättas vid gång till eller från flygplan.

Från denna utgångspunkt återspeglar enligt poolens uppfattning den nuvarande lydelsen av 17 § bättre det sakläge som avses än den föreslagna nya avfattningen. Denna synes ge utrymme för vida tolkningar, varigenom någon ökad klarhet om vad man menar icke vinnes. Poolen yrkar därför, att 17 § i här behandlade avseende får kvarstå oförändrad.

*Departementschefen.* Enligt stadgande i den gällande luftbefordringslagen är fraktföraren ansvarig för personskada som drabbar passageraren ombord på luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning. Konventionen använder, såvitt angår påstigning och avstigning, uttrycket »toutes opérations d'embarquement et de débarquement». Såsom framgår av utredningsmannens redogörelse kan detta uttryck ges en något vidsträcktare innebörd än den gällande svenska lagtexten. Sålunda har hävdats att konventionstexten skulle ålägga fraktföraren ansvarighet icke bara då skada inträffat i omedelbart samband med påstigandet eller avstigandet utan även då passageraren skadats vid färd till eller från flygplanet åtminstone inom själva flygplatsområdet. En sådan tolkning får anses rimlig i den mån den innebär, att fraktförarens ansvarighet föreligger inom sådana delar av flygplatsen, där passageraren med hänsyn till de med luftfarten förenade särskilda förhållandena icke lämpligen bör röra sig fritt utan där han bör ha att rätta sig efter anvisningar rörande färdväg och uppehållsplats, som givits honom av fraktföraren själv eller av anställd personal. Beträffande en flygplats med sedvanliga anordningar för ett större antal passagerare får sålunda fraktföraren anses icke vara ansvarig, så länge passageraren uppehåller sig i ves-

tibuler, väntrum, restauranger eller liknande lokaler eller då han genomgår pass- eller valutakontroll. Däremot inträder ansvarigheten, om passageraren skadas sedan han efter kallelse passerat grinden eller dörren mellan å ena sidan stationsbyggnaden och å andra sidan det därutanför belägna område, där luftfartyg ställes upp och där även viss trafik med servicefordon plägar förekomma. Motsvarande får anses gälla, när passageraren efter landning lämnar luftfartyget för att bege sig till stationsbyggnaden. Det torde få ankomma på rättstillämpningen att i detalj avgöra, under vilken tid fraktföraren kan hållas ansvarig, särskilt såvitt avser flygplatser med enklare anordningar för passagerare eller måhända helt utan sådana anordningar.

Den tolkning av konventionen, som sålunda måste anses vara den rätta, torde tydligare framgå av den av utredningsmannen föreslagna formuleringen än av nu gällande lydelse. Då utredningsmannens förslag dessutom överensstämmer med vad företrädarna för övriga nordiska länder vid de hållna överläggningarna sagt sig förorda, torde det få godtagas.

Det må anmärkas att konventionen ej ingår på förhållandet mellan å ena sidan trafikanterna och fraktföraren och å andra sidan flygplatsens ägare. Frågan huruvida den senare kan bli skadeståndsskyldig gentemot flygpasagerare, som skadats å flygplatsen, eller om fraktförare, som förklarats skyldig att utge ersättning till en av sina passagerare, äger att i sin tur vända sig mot flygplatsens ägare regleras ej i förevarande sammanhang utan är att bedöma enligt eljest tillämpliga skadestandsregler. Det må i detta sammanhang erinras om att betänkande nyligen avgivits beträffande frågan om skadestånd vid offentlig verksamhet (SOU 1958: 43).

Utredningsmannen har föreslagit ytterligare en ändring, som innebär att den svenska lagtexten närmare anknytes till konventionens avfattning. I enlighet med vad som stadgas i konventionen utsäges sålunda i förslaget, att den skadegörande händelsen — alltså icke nödvändigtvis själva skadan — skall ha inträffat under den tidrymd då ansvarigheten föreligger. Denna jämkning synes ej ge anledning till erinran. Av den föreslagna texten följer, att för stadgandets tillämplighet förutsättes att passageraren vid tillfället själv befann sig ombord på luftfartyget eller i färd med att gå ombord på eller lämna detta.

#### 18 §.

I denna paragraf, som motsvarar 18 § luftbefordringslagen, angives beträffande resgods och gods den tidsperiod, inom vilken fraktföraren är ansvarig för uppkommande skada.

*Utredningsmannen* har, liksom i fråga om 17 §, föreslagit den ändringen, att det skall uttryckligen anges att avgörande för ansvarighetens inträde är att den skadegörande händelsen inträffat under den avsedda tidsperioden.

*Departementschefen.* Jag vill biträda utredningsmannens förslag även i fråga om 18 §, dock med några jämkningar av redaktionell natur.

## 19 §.

Paragrafen motsvarar 19 § luftbefordringslagen med ett par redaktionella jämkningar.

## 20 §.

Enligt första stycket i 20 § i den gällande lydelsen skall fraktföraren vara fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten. Andra stycket stadgar ansvarsfrihet för fraktföraren vid befordran av resgods eller gods, när skadan uppkommit till följd av vissa fel av nautisk natur.

Utredningsmannen har anfört, att de båda styckena i 20 § luftbefordringslagen svarar mot art. 20 första och andra styckena i Warszawakonventionen, dock att första stycket i konventionen lyder: »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» (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). Vid konferensen i Haag förekom ett livligt meningsutbyte om första stycket av art. 20 i konventionen, och ett flertal ändringsförslag framställdes. Enligt ett av dessa förslag, som väcktes av Australiens delegation, skulle stycket utsäga, att fraktföraren ej skulle vara ansvarig, om han visade att skadan icke orsakats genom oaktsamhet av honom själv eller av hans anställda. Detta förslag förkastades emellertid, liksom alla övriga ändringsförslag beträffande detta stycke, vilket därför kvarstår oförändrat i konventionen. Andra stycket av art. 20 blev däremot, såsom framgår av Haagprotokollet art. X, uteslutet ur konventionen.

Vad beträffar första stycket av den nu gällande 20 § har utredningsmannen funnit att man, särskilt vid beaktande av det australiska förslaget öde, har skäl att ifrågasätta, om detta stycke kan anses utgöra en fullt trogen översättning av motsvarande stadgande i konventionen. Han har ansett det lämpligt att avfatta stadgandet i anslutning till konventionens formulering.

Utredningsmannen har vidare anfört:

Formellt skiljer sig emellertid gällande svensk lag från det australiska förslaget, liksom ock från konventionstexten, genom att luftbefordringslagen upptager orden »där antagas må» i stället för »om han visar». Enligt motiven har den valda termen liksom t. ex. i sjölagen begagnats för att därmed måtte antydans den fria prövning av beviset, som här vore påkallad. I betraktande av den genom 35 kap. 1 § första stycket rättegångsbalken fastslagna regeln om fri bevisprövning torde emellertid en sådan formulering numera kunna anses överflödig. Det har också gjorts gällande, att uttrycket skulle kunna tagas till intäkt för att lätta fraktförarens bevisbörda på ett sätt som ej överensstämmer med konventionens anda. Även i detta avseende har därför åt 20 § första stycket givits en avfattning, som närmare än gällande lag avsluter sig till konventionen.

Andra stycket av gällande 20 § har, i överensstämmelse med Haagkonferensens beslut, icke upptagits i utredningsmannens förslag.

*Departementschefen.* Vad utredningsmannen föreslagit synes böra biträddas, dock med några språkliga jämkningar.

## 21 §.

Enligt 21 § luftbefordringslagen gäller att skadeersättning skall jämkas efter ty prövas skäligt, om den skadelidande genom eget vållande medverkat till skadan.

*Utredningsmannen* har anfört, att detta stadgande står i god överensstämmelse med andra likartade bestämmelser i svensk rätt, särskilt regeln i 6 kap. 1 § andra punkten strafflagen. Han har vidare framhållit, att motsvarande bestämmelse i konventionen utgöres av den av Haagprotokollet icke berörda art. 21, som innehåller att om fraktföraren visar, att den skadelidande genom eget vållande orsakat skadan eller medverkat därtill, rätten må jämka ersättningen i enlighet med sitt eget lands lag.

Vid de nordiska överläggningarna framställdes, enligt vad utredningsmannen uppgivit, önskemål om att den fördelning av bevisbördan, som art. 21 innehåller, måtte uttryckligen anges i luftbefordringslagarna. Å svensk sida ansåg man visserligen, att särskilt stadgande därvidlag främst på grund av 20 § ej vore oefftergivligt, men man ville dock icke motsätta sig det framställda önskemålet. Vid paragrafens utformning i utredningsmannens förslag har för övrigt 21 § i gällande lag i sak tjänat som förebild.

*Departementschefen.* Jämväl i fråga om förevarande paragraf kan jag biträda utredningsmannens förslag med en språklig jämkning.

## 22 §.

I denna paragraf stadgas för närvarande, att fraktförarens ansvarighet skall vara begränsad till vissa närmare angivna belopp, vare sig fråga är om befordran av passagerare eller det gäller inskrivet resgods, gods eller föremål som passageraren medför men som han icke lämnat i fraktförarens vård, s. k. handresgods. Ansvarighetsgränserna är i Warszawakonventionen uttryckta i francs. Enligt art. 22 fjärde stycket i den oförändrade konventionen förstås med franc i artikeln en fransk franc av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet, den s. k. Poincaré-francen. Beloppen må omräknas till annat lands mynt i runda tal.

Första stycket av förevarande paragraf i luftbefordringslagen innehåller stadgande att fraktförarens ansvarighet för varje befordrad passagerare är begränsad till 18 250 kronor, såframt ej avtal om högre gräns för ansvarigheten träffats. Det däremot svarande beloppet i art. 22 första stycket i konventionen utgör 125 000 francs.

Andra stycket av 22 § stadgar i fråga om befordran av inskrivet resgods och gods dels en ansvarighetsgräns, 37 kronor för kilogram (250 francs för kilogram i konventionen), och dels möjlighet att överenskomma om ansvarighet till högre belopp.

I paragrafens tredje stycke föreskrives, att fraktförarens ansvarighet för resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, skall vara be-



gränsad till 730 kronor för envar passagerare (i konventionen 5 000 francs).

Vid internationell luftbefordran skall, enligt 33 § andra stycket, de i 22 § angivna penningbeloppen avse kronor i guld.

*Utredningsmannen* har anfört:

Vid införlivandet av Warszawakonventionen med svensk lag föreslogo de sakkunniga i sitt betänkande, att ansvarighetsgränserna enligt konventionen art. 22 skulle återgivias i luftbefordringslagen i kronor i guld icke blott för sådan befordran, som fölle under konventionen, utan även beträffande såväl annan internationell luftbefordran som inrikes luftfart. I de övriga nordiska förslagen intog man enahanda ståndpunkt.

Sedan lagrådet vid granskningen av förslaget till luftbefordringslag särskilt med hänsyn till sjölagens ståndpunkt i motsvarande ämne ifrågasatt lämpligheten av att ansvarsbegränsningen skulle beräknas efter kronor i guld även beträffande inrikes luftbefordran, anslöt sig emellertid departementschefen till principen att vid inrikes trafik bestämma gränserna för fraktförarens ansvarighet i kronor och ej i kronor i guld. Orden »i guld» utgingo i enlighet därmed ur det svenska lagförslaget 22 §, medan i 33 § såsom ett andra stycke upptogs en bestämmelse, att vid internationell luftbefordran de i 22 § angivna penningbeloppen skola avse kronor i guld. Motsvarande ändringar vidtogos i de danska och finska lagtexterna, medan den norska luftbefordringslagen behöll principen att genomgående angiva ansvarighetsgränserna i guldvärde.

Den i Sverige, Danmark och Finland godtagna lösningen innebär naturligen den olägenheten, att skyddet för inrikes trafikanter försämras med fallande penningvärde. För att komma till rätta med denna olägenhet har man i Finland genom lag den 11 december 1953 vidtagit vissa ändringar i luftbefordringslagen. I 22 § har man sålunda uppräknat ansvarighetsgränserna med hänsyn till penningvärdets fall, varvid t. ex. gränsen i första momentet angivits till 1 920 000 mark mot förut 194 500 mark för varje passagerare. Enligt 33 § andra momentet skall vid internationell luftbefordran vad i 22 § stadgas äga motsvarande tillämpning, dock så, att ansvarigheten begränsas i mark i guld, varvid gränserna angivits till de tidigare gällande beloppen och följaktligen numera till andra nominella belopp än dem som angivas i 22 §. Sålunda är ansvarigheten för envar passagerare begränsad till 194 500 mark i guld. Slutligen har till 34 § fogats ett nytt moment av innehåll att ändring av de i 22 § angivna ansvarighetsbeloppen må ske genom förordning, då en förändring av penningvärdet sådant påkallar.

Under de nordiska förhandlingarna diskuterades ingående, på vilket sätt ansvarighetsgränserna borde återgivias i den översedda lagstiftningen. Man var överens därom, att saklig skillnad mellan internationell luftbefordran och inrikes luftbefordran icke vore motiverad utan att alla trafikanter borde äga samma reella skydd.

Utredningsmannen har vidare anfört att vid överläggningarna den synpunkten framfördes, att man åtminstone i de tre i SAS samverkande länderna borde gå samma väg, och att därför de svenska, danska och norska delegationerna överenskom att i sina förslag följa samma regel som den nuvarande norska lagens, nämligen gränser i guldvaluta för samtliga trafikanter, detta trots insikt om det mindre tilltalande i att lagen såsom huvudregel angäve ansvarighetsbegränsning i en valuta, som icke vore gångbar. Å finsk sida förklarades åter, att man vidhöll den inställning som gällande finsk lag företräder.

Enligt utredningsmannens redogörelse uppnåddes genom ömsesidiga eftergifter enighet mellan de svenska, danska och norska delegationerna om att 22 § i de reviderade luftbefordringslagarna borde omfatta de tre stycken som nu ingår bl. a. i gällande svensk lag och att ansvarighetsgränserna i dessa borde angivas allenast i »kronor». Däremot skulle de bestämmelser, som kunde erfordras dels för att angiva att beloppen avsåg guldvaluta och dels angående omräkning, upptagas såsom ett fjärde stycke. I enlighet härmed skulle 33 § andra stycket utgå. Finlands delegation uttalade, att behov av detta fjärde stycke icke förelåg för Finlands del; i stället borde de nu i 33 och 34 §§ i den finska lagen upptagna bestämmelserna i ämnet behållas.

I detta sammanhang har utredningsmannen ytterligare upplyst, att Sveriges riksbank i skrivelse den 8 juni 1957 på förfrågan meddelat att den guldfranc, varom här är fråga, motsvarar 0,14620 kronor i guld och 0,34316 kronor.

Rörande första stycket av paragrafen har utredningsmannen anfört, att ansvarighetsbeloppet enligt Haagprotokollet art. XI fördubblats till 250 000 francs. I enlighet härmed har han föreslagit, att ansvarighetsgränsen fördubblas jämväl i den svenska lagen.

I fråga om andra stycket har utredningsmannen anfört, att jämlikt Haagprotokollet vad konventionen nu innehåller i detta ämne har behållits oförändrat såsom andra stycket under a). Under b) har emellertid tillagts en bestämmelse, vartill motsvarighet nu saknas i Warszawakonventionen. Denna bestämmelse utsäger att, om av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, skall tagas i beräkning vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet; dock skall, där förlust, minskning, skada eller dröjsmål i fråga om viss del av det inskrivna resgodset eller godset eller av något av dess innehåll påverkar värdet av andra kolli, som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli tagas i beräkning vid bestämmandet av gränsen för ansvarigheten. Utredningsmannen har ansett, att ett stadgande i enlighet med denna tillagda bestämmelse bör upptagas i andra stycket av 22 §. Jämförd med innehållet av detta stycke i nu gällande lag företer den av utredningsmannen föreslagna texten vidare ett par redaktionella avvikelser, som skett i förtydligande syfte.

Tredje stycket av konventionen art. 22 har ej ändrats genom Haagprotokollet i annan mån än att ordet »voyageur» blivit ersatt med »passager». I sitt förslag har utredningsmannen dock för vinnande av överensstämmelse med övriga nordiska texter vidtagit den ändringen, att orden »för resgods» ersatts med »i fråga om föremål», vilket uttryck ansetts bättre återgiva konventionens »en ce qui concerne les objets».

Utredningsmannen har framhållit, att genom art. XI i Haagprotokollet ett nytt fjärde stycke införts i konventionen art. 22. Däri utsäges att domstolen må, utan hinder av de gränser för ansvarigheten som föreskrives i artikeln, i enlighet med sin egen lag därutöver utdöma ett belopp, motsvarande



hela eller en del av de utgifter och andra rättegångskostnader som käranden ådragit sig för sin talan. Från denna möjlighet att överskrida ansvarighetsgränserna göres emellertid undantag för det fall, då beloppet av utdömd ersättning, fränsett sådana utgifter och andra rättegångskostnader, icke överstiger vad fraktföraren skriftligen erbjudit käranden inom en tid av sex månader från den händelse, av vilken skadan härrör, eller före det talan väcktes, om detta skedde senare. Utredningsmannen har vidare anfört:

Av dessa båda punkter torde den förstnämnda för svensk rättsuppfattning vara så självklar, att den ej behöver upptagas i luftbefordringslagen. Icke heller andra punkten synes kräva motsvarighet i lagen. Den torde nämligen stå i principiell överensstämmelse med vad som stadgas i 18 kap. 3 § rättegångsbalken om skyldighet under vissa omständigheter för vinnande part att ersätta motparten hans rättegångskostnad och om kvittning i vissa fall av parternas kostnader. Tvekan kunde måhända råda för det fall, att fraktföraren framställt sitt erbjudande senare än som angivits i artikeln. Det synes emellertid icke strida mot konventionen att oberoende av den däri angivna tidsbegränsningen, vilken tillkommit såsom ett för vissa rättssystem erforderligt skydd mot ohemula rättegångar, tillämpa svensk rätts mera smidiga bestämmelser om möjlighet att göra avvikelse från den allmänna regeln, att part som tappar målet skall ersätta motparten hans rättegångskostnad. Vid de nordiska överläggningarna förelåg ock enighet om att art. 22 fjärde stycket i sin helhet borde lämnas utan motsvarighet i de nordiska luftfartslagarna.

Rörande femte, förut fjärde stycket av art. 22 har utredningsmannen anfört att det upptager dels, liksom tidigare men med vissa formella avvikelser, den redan återgivna definitionen å francs samt föreskriften, att beloppen må omräknas till annat mynt i runda tal, och dels ett nytillkommet stadgande, att omräkning till sådant mynt, som icke utgör guldvaluta, i fall av rättegång skall ske enligt myntets guldvärde å den dag dom meddelas. Utredningsmannen har ansett, att det nytillkomna stadgandet i fråga om tidpunkten för omräkning bör återges i den svenska lagen, och det har jämte den tidigare berörda bestämmelsen, att de i paragrafen stadgade ansvarighetsgränserna avser kronor i guld, i förslaget upptagits såsom ett fjärde stycke av 22 §.

*Riksbanksfullmäktige* intar en kritisk hållning till utredningsmannens förslag angående det sätt, på vilket ansvarighetsgränserna bör återges i svensk lag:

För närvarande gäller att de maximiersättningsbelopp en fraktförare kan åläggas utgiva äro uttryckta i kronor dock att, enligt särskilt stadgande, vid internationell luftbefordran samma belopp skola avse kronor i guld. I det remitterade förslaget uttryckas emellertid motsvarande ersättningsbelopp endast i kronor i guld. Såsom skäl för ändringen framhålles, att en saklig skillnad mellan nationell och internationell luftbefordran icke synes motiverad utan att alla trafikanter böra erhålla samma skydd. Utan tvivel tala starka skäl för den sålunda intagna ståndpunkten. Å andra sidan kan det, enligt fullmäktiges mening, icke undgå att väcka betänkligheter att i lagtext använda en icke gångbar myntenhet. Det har visserligen icke kunnat undgås, att »kronor i guld» kommit att användas som räkneenhet, då det gällt att på sjö- och luftfartens område överföra vissa mellanfolkliga över-

enskommelser till lagtext. I den mån detta uttryck använts har det emellertid gällt internationella förhållanden och det synes vara ett långt steg härifrån att nu begagna »kronor i guld» som värdemätare även då det kan gälla rent inrikes förhållanden.

I detta sammanhang må erinras om att motsvarande lagstiftningsproblem mötte vid 1936 års ändringar i sjölagens befraktningsregler, då i 122 § sjölagen skulle anges vissa begränsningsmöjligheter för bortfraktarens ansvar. Såväl departementschefen som lagrådet förordade därvid en begränsningsregel uttryckt i »kronor i guld», men vid riksdagsbehandlingen av förslaget fann vederbörande utskott, att det i fråga om inrikes fart saknades reellt skäl att i lagen införa en regel som hänfördes till annat än den svenska kronans faktiska värde. Riksdagen uteslöt därför guldvärdeklausulen såvitt gällde inrikes fart.

Att genom avsteg från den av riksdagen sålunda antagna principen ytterligare utvidga användningen i lagstiftningen av räkneenheten »kronor i guld» ter sig mindre lämpligt även med hänsyn därtill, att det inom en näraliggande framtid kan bli aktuellt att ersätta 1873 års lag om rikets mynt med en modernare lagstiftning. Samtidigt som i ett av särskilda sakkunniga avgivet betänkande angående riksbankens sedelutgivningsrätt (SOU 1955: 43) föreslagits upphävande av regeringsformens föreskrift om skyldighet för riksbanken att inlösa rikets sedlar med guld, har nämligen framhållits, att den principiella vikt som i lagen om rikets mynt tillades guldets såsom ensam värdemätare i riket och grund för dess myntväsen, icke stode i god överensstämmelse med inlösningsskyldighetens upphävande. De sakkunniga, som funno lagen om rikets mynt systematiskt ej falla inom området för utredningsuppdraget, rekommenderade därefter att denna lag, efter beslut av statsmakterna i fråga om grundlagsstadgandet, upptoges till revision. Tänkbart är alltså att en i lag given bestämning av kronans guldinnehåll icke kommer att finnas i framtiden.

På grund av vad sålunda anförts ställa sig fullmäktige kritiska till tanken att luftbefordringslagens huvudregel angående ansvarighetsbegränsning skall uttryckas i »kronor i guld». Emellertid lär med hänsyn till den internationella konventionens innehåll detta uttryck icke kunna undvaras såvitt gäller internationell luftbefordran. På grund härav och då det vidare synes naturligt, att alla trafikanter eller befraktare erhålla samma skydd oavsett om färdmålet är inrikes eller utrikes beläget, kan måhända den finska lösningen förtjäna att närmare övervägas för svensk del. Enligt ett sådant system skulle huvudregeln uttryckas i gångbart mynt d. v. s. i högre nominella belopp, medan regeln för internationell luftbefordran angäves i motsvarande lägre belopp i guld.

*Svenska flygförsäkringspoolen* ifrågasätter lämpligheten av att skador som inträffar i inhemsk trafik skall betalas efter guldvalutaberäkning men anser sig med hänsyn till värdet av ensartade bestämmelser bära tillstyrka guldvalutaklausulen.

En liknande inställning redovisar *hovrätten för Övre Norrland*, som finner olägenheter träda i dagen genom den föreslagna regeln att belopp, vartill fraktförarens ansvarighet högst må uppgå, skall beräknas i kronor i guld såvitt angår inrikes luftbefordran. Hovrätten fortsätter:

I förevarande hänseende innebär nu gällande lag onekligen en naturligare — om ock med hänsyn till risken för penningvärdesförsämring ej tillfredsställande — lösning. I detta sammanhang må även erinras om den möjlig-

het till speciell reglering av den inrikes luftbefordringen som för vissa fall öppnats genom 34 § i gällande lag. Å andra sidan måste en enhetlig reglering av inrikes och internationell luftbefordran anses vara i så hög grad önskvärd, att de olägenheter, som ett förverkligande därav kunna medföra, få tråda i bakgrunden. Med hänsyn till den ökade internationalisering av luftbefordringen, som kan förutses, finner hovrätten sig därför kunna biträda förslaget härutinnan.

Medan första stycket av förslaget eljest ej föränlett några uttalanden av remissinstanserna, anser SAS beträffande andra stycket av utredningsmannens förslag, att det redan i gällande lag förekommande uttrycket »och guld dit föreskriven tilläggsavgift» är mindre tillfredsställande ur den resande allmänhetens synpunkt. SAS anför härom närmare:

Det kan lätt inträffa, att tilläggsavgift väl finnes föreskriven men att fraktföraren försummar att uttaga avgiften. I sådant fall bör likväl uppgivet intressebelopp gälla som grund för ansvarigheten, vilket också torde vara avsett i konventionen, jämför den engelska formuleringen »if the case so requires». Ett sätt att i nu angivna riktning förtydliga den svenska texten synes vara att använda uttryckssättet: »den tilläggsavgift som fraktföraren på grund härav i det särskilda fallet betingat sig.»

Beträffande 22 § tredje stycket framhåller SAS, att i konventionstexten en positiv formulering användes, under det att ett negativt uttryckssätt valts i utredningsmannens förslag. SAS finner det vara tänkbart, att däri skulle kunna intolkas någon skillnad i betydelsen, och förordar att den positiva formen väljes.

Fjärde stycket av den reviderade konventionen art. 22 har föränlett i huvudsak överensstämmande uttalanden av *hovrätten för Övre Norrland* och SAS. Hovrätten yttrar sålunda:

I utredningsmannens förslag ha reglerna i art. 22 fjärde stycket icke upptagits, då de ansetts redan gällande i svensk rätt. Så är också otvivelaktigt fallet beträffande huvudregeln. Däremot torde enligt svensk rätt något hinder ej föreligga att tillerkänna den skadelidande ersättning för rättegångskostnader i det fall att denne tämligen snart efter den skadebringande händelsen anhängiggör talan och fraktföraren först sedan processen pågått en tid men före sexmånadersfristens utgång framställer sitt ersättningserbjudande. Det kan nämligen knappast göras gällande att varje av den skadelidande inom sexmånadersfristen inledd rättegång skulle ha inletts utan att motparten givit anledning därtill och stadgandet i 18 kap. 3 § rättegångsbalken därför undantagslöst skulle vara tillämpligt. Hovrätten vill därför ifrågasätta om icke konventionens hithörande regler borde upptagas i lagtexten, även om härigenom i fråga om inrikes luftbefordran fraktföraren i nu berörda avseende kan komma i en gynnsammare ställning än vad en tillämpning av stadgandet i 18 kap. 3 § rättegångsbalken skulle föranleda.

SAS anför:

Bedömd ur synpunkten av svensk rätt kan den valda utformningen te sig såsom en naturlig förenkling, men mot densamma talar den bristande överensstämmelse med protokollstextens innebörd, som uppkommer till följd av en dylik redigering. Enligt protokollet torde domstolen ej kunna utdöma ersättning, som inklusive rättegångskostnader ligger utanför limiterna, om ersättningsbeloppet exklusive sådan kostnad icke överstiger vad fraktföra-

ren skriftligen erbjudit inom en tidsfrist, som utlöper sex månader från skadefallets inträffande eller vid talans anhängiggörande, om detta sker senare. Fraktföraren skall således alltid tillgodonjuta en tid av minst sex månader för att göra ett erbjudande med ifrågavarande verkan. Om den i utredningsmannens förslag använda metoden antages, kan emellertid svensk domstol komma att utdöma ersättning och rättegångskostnader med ett sammanlagt belopp överstigande limiten, även om fraktföraren inom sex månader från skadefallet — men efter stämningens anhängiggörande — erbjudit ersättning för skadan med belopp, som i sådant avseende ej överskrides i domen. I och för sig vore härom intet att säga enligt svensk rättsuppfattning, men dels lär en utländsk fraktförare icke böra vid domstol här i landet betagas den rätt, han enligt protokollet äger tillgodonjuta, och dels synes en svensk fraktförare ej böra underkastas strängare regler än en utländsk. I likformighetens intresse lär fördenskull en sådan omarbetning av förslaget vara påkallad i nu förevarande avseende, att full överensstämmelse med protokollets innebörd ernås.

*Departementschefen.* I de nuvarande reglerna i luftbefodringslagen om begränsning av fraktförarens ansvarighet anges värdegränsen såvitt angår inrikes luftbefordran i kronor, men i fråga om internationell luftbefordran anges den — i anslutning till Warszawakonventionen — i kronor i guld. Utredningsmannen har på grundval av resultatet av de överläggningar, som han haft med representanter för de övriga nordiska länderna, föreslagit att värdegränsen genomgående skall anges i kronor i guld. Motivet för förslaget är att någon saklig skillnad mellan internationell luftbefordran och inrikes luftbefordran icke bör upprätthållas i nu ifrågavarande avseende utan att alla trafikanter bör äga samma skydd.

Såsom påpekats vid remissbehandlingen måste det emellertid anses oegentligt att i en lagstiftning som avser jämväl inrikes luftbefordran använda en värdeenhets, som icke utgör gångbar valuta inom landet. Det synes därför mindre lämpligt att i fråga om inrikes luftbefordran använda enheten »kronor i guld». Vid de förnyade nordiska överläggningar som ägt rum på departementsstadiet har samma uppfattning kommit till synes. Från svensk och norsk sida har vid dessa överläggningar föreslagits en lösning, som innebär att värdegränserna i förevarande paragraf skall anges i den inom landet gångbara valutan. I ett avslutande stycke av paragrafen skall dock anmärkas att man vid framräkandet av beloppen använt den kurs, som blivit anmäld till Internationella valutafonden, och att, om denna kurs ändras, den ändrade kursen skall tillämpas. I fall av rättegång skall — i enlighet med konventionen — gälla kursen å den dag då dom meddelas. Förslaget innebär vidare, att sålunda ändrade värdegränser skall kungöras i administrativ ordning. Kungörandet skall ha deklarativ karaktär, utom såvitt angår eventuell avrundning av beloppen, i vilket avseende förutsättes att domstolarna blir bundna av det belopp som anges i Kungl. Maj:ts kungörelse.

Medan Finlands företrädare förklarar sig vidhålla den åsikt som tidigare omfattats från finsk sida, uttalades från dansk sida att man såframt det ansåges görligt skulle söka ansluta sig till den svensk-norska linjen. Enligt vad som sedermera meddelats har detta dock ej kunnat ske, utan man öns-

kar i Danmark ange gränserna för ansvarigheten i guldvärde och därjämte stadga att omräkningen skall ske i enlighet med det guldvärde å den danska kronan som är anmält till Internationella valutafonden.

Enligt min mening bör det nyss angivna svensk-norska förslaget kunna godtagas. Det är beklagligt att det ej gått att komma fram till en gemensam nordisk ståndpunkt, men någon skillnad i sak torde ej föreligga. Jag vill alltså föreslå att de ansvarighetsbelopp som anges i paragrafens tre första stycken uttryckes i kronor. De exakta beloppen, framräknade på grundval av uppgift från riksbanken angående guldfrancens värde, utgör 85 790 kronor, 85 kronor 79 öre och 1 715 kronor 80 öre, men de torde i lagtexten få avrundas till respektive 85 800, 86 och 1 720 kronor. Vidare bör till paragrafen fogas ett avslutande stycke av den innebörd som förut angivits.

Det synes opåkallat att tynga lagtexten med den av SAS ifrågasatta omskrivningen av andra stycket. Däremot vill jag biträda det förslag till omformulering av tredje stycket som framlagts av SAS.

De bestämmelser angående tillämpningen av värdegränserna såvitt angår rättgångskostnader, som finnes i fjärde stycket av den reviderade konventionen art. 22, har vid de nordiska överläggningar som ägt rum på departementsstadiet ansetts höra komma till uttryck även i den interna lagstiftningen. Jag vill även för egen del biträda denna ståndpunkt. Stadgande i ämnet torde få upptagas i 22 § såsom ett fjärde stycke före det avslutande femte stycket.

### 23 §.

I överensstämmelse med art. 23 i Warszawakonventionen föreskrives i nu gällande 23 §, att förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, skall vara ogiltigt.

*Utredningsmannen* har i första stycket upptagit ett stadgande som motsvarar den nu gällande bestämmelsen.

Genom Haagprotokollet art. XII har ett nytt andra stycke fogats till art. 23. Enligt detta stycke skall vad i första stycket stadgas ej äga tillämpning å förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av det befordrade godsets egen beskaffenhet eller fel i godset (*résultat de la nature ou du vice propre des marchandises transportées; resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried*). I 23 § andra stycket har utredningsmannen upptagit motsvarighet till detta nya stycke.

Utredningsmannen har ytterligare anfört:

Frågorna rörande det nya stadgandets materiella räckvidd och bevisbördans fördelning i därmed avsedda fall blevo ej tillfredsställande klarlagda vid konferensen i Haag. Från svensk sida väcktes sålunda — under erinran om sjörättens och järnvägsrättens ställning i motsvarande ämnen — förslag att det skulle utsägas i stadgandet, att fraktföraren trots friskrivning skulle vara ansvarig enligt konventionen, om det visades att oaktsamhet av honom själv eller av hans folk i tjänsten orsakat skadan eller medverkat till denna. Förslaget blev dock avvisat. I anslutning härtill framställdes ett nederländskt-

belgiskt förslag, innebärande att i hithörande fall fraktförarens ansvarighet trots friskrivning skulle inträda, om det visades att skadan icke uteslutande härrörde av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset; art. 20 och 21 i konventionen skulle emellertid alltid vara tillämpliga. Även detta förslag lämnades utan bifall av konferensen. Från nederländskt håll förklarades härefter, att man tolkade den av konferensen antagna lydelsen såsom innebärande, att fraktföraren ägde friskriva sig även från ansvarighet för vållande i de fall som avsåges med bestämmelsen. Andra delegationer förklarade emellertid, att denna tolkning ej vore godtagbar.

Vid nu angivna förhållanden ansåg man under de nordiska överläggningarna det vara lämpligast att avfatta den nya bestämmelsen i nära anslutning till konventionen och att överlämna den närmare tolkningen därav åt rättstillämpning och doktrin.

SAS framhåller beträffande det nya andra stycket i förslaget, att det syntes lämpligt att undvika att använda ordet »beskaffenhet» med hänsyn till att detta ord kunde uppfattas såsom hänförande sig till godsets tillstånd. Visserligen användes ett ord med viss liknande dubbelbetydelse i den engelska texten, nämligen »quality», men det syntes där kvalificeras av adjektivet »inherent», som bättre än det svenska ordet »egen» angåve vad som avsåges. Det franska uttrycket »la nature . . . des marchandises» vore fullt klart och syntes kunna bättre återges med »godsets natur» eller »art».

*Departementschefen.* I den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement uppräknas i art. 4 mom. 2 vissa fall, då ansvarighet för förlust, minskning eller skada ej skall inträda. Bl. a. nämnes under m) »wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods». I lagen den 5 juni 1936 i anledning av Sveriges tillträde till konventionen i fråga återges detta fall med orden »dolt fel hos godset eller dess beskaffenhet eller tillstånd». Det av SAS kritiserade uttrycket »beskaffenhet» användes sålunda i motsvarande sammanhang i sjörätten, och det synes därför lämpligen kunna användas även när det gäller luftträtt. Med hänsyn till avfattningen av särskilt den franska texten torde dock den av utredningsmannen föreslagna lydelsen av paragrafens andra stycke, om vilken lydelse enighet rådde vid de nordiska överläggningarna, böra föredragas framför de citerade ordalagen i nyssnämnda lag av år 1936. Vid bestämmelsens tillämpning kan det emellertid vara naturligt att beakta tolkningen av det sjörättsliga stadgandet.

I paragrafens första stycke torde en språklig jämkning böra ske.

#### 24 §.

Såsom redan vid 1 kap. 4 § antytts, har den nu under 24 § i lagen upptagna bestämmelsen utgått; se härom ytterligare vid 34 §. I förslaget har i stället motsvarighet till den nuvarande 25 § upptagits såsom 24 §.

I den nu gällande 25 § stadgas att, om skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten, han icke äger åberopa de bestämmelser i luftbefordringslagen, som utesluter eller



begränsar hans ansvarighet. Denna paragraf går tillbaka till art. 25 i Warszawakonventionen, enligt vilken artikel fraktföraren icke äger åberopa de bestämmelser i konventionen, som utesluter eller begränsar hans ansvarighet, såvida han eller hans folk i tjänsten orsakat skadan med uppsåt eller genom sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där målet är anhängigt är att likställa med uppsåt.

Utredningsmannen har uttalat, att erfarenheterna från tillämpningen av art. 25 utgjort ett av de starkaste skälen för en översyn av konventionen och att främst de nationella lagarnas skiftande innehåll i fråga om den vårdslöshet, som vore att likställa med uppsåt, medfört att någon enhetlig bedömning av hithörande frågor icke kommit till stånd. Efter ett mödosamt arbete har ock, enligt art. XIII i Haagprotokollet, art. 25 erhållit den lydelsen, att de gränser för ansvarigheten som stadgas i art. 22 ej skall äga tillämpning, såframt det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet, som fraktföraren eller någon av hans folk förövat antingen i uppsåt att åstadkomma skada eller ock vårdslöst (*témérairement*; recklessly) och med insikt att skada sannolikt skulle orsakas därav; dock att, vid handling eller underlåtenhet av någon av fraktförarens folk, tillika skall visas att denne handlat under utövningen av sin tjänst.

I utredningsmannens lagförslag har såsom motsvarighet till »*témérairement*» och »*recklessly*» använts uttrycket »genom oaktsamhet».

När det gällt att återge den nya art. 25 i den svenska lagen, har vidare utredningsmannen undvikit att upptaga orden »handling eller underlåtenhet» i lagtexten. Enligt utredningsmannens mening bör det överlämnas åt domstolarna att med ledning av allmänna rättsregler avgöra, huruvida det i förekommande fall kan anses ha ålegat fraktföraren eller hans folk skyldighet att handla på visst sätt.

I överensstämmelse med vad som vid de nordiska överläggningarna i allmänhet ansågs önskvärt har den av utredningsmannen föreslagna paragrafen avfattats i anslutning närmare till den reviderade konventionen än till nu gällande stadgande i ämnet.

Av förhandlingarna vid Haagkonferensen framgår enligt utredningsmannen, att man äger tillämpa fri bevisprövning i fråga om rekvisitet insikt att skada sannolikt skulle uppkomma. Utredningsmannen har emellertid framhållit, att det ej är avsett att obegränsad ansvarighet skall kunna inträda endast på den grund att vederbörande borde ha insett att skada sannolikt skulle uppkomma.

I flera remissyttranden har förevarande paragraf, särskilt återgivandet av »*témérairement*» och »*recklessly*», varit föremål för uppmärksamhet. Sålunda anför *luftfartsstyrelsen*:

Enligt styrelsens mening torde det i Haagprotokollet använda uttrycket »*recklessly*» innebära något mer än oaktsamt, nämligen med grov vårdslöshet, överdådigt eller hänsynslöst. Det senare uttrycket synes icke förekomma i svensk lagtext, men bilskadeutredningen har i sitt den 1 oktober 1957 framlagda betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring för ett likartat fall använt detta uttryck. I varje fall synes det oegentligt att lag-

texten såsom är fallet med föreliggande förslag avviker från den bifogade översättningen av konventionstexten.

*Stockholms handelskammare* yttrar följande i fråga om förevarande stadgande, den s. k. dol-paragrafen:

Den grundtanke på vilken Warszawakonventionen baserats i avseende å regleringen av fraktförarens ansvarighet är, summariskt uttryckt, den att å ena sidan bevisbördan omkastats till förmån för passagerare och lastägare, under det att fraktförarens ansvarighet å andra sidan, såsom ett quid pro quo, limiterats med undantag för dol-fallen, i vilka ansvarsbegränsningen icke gällt. Denna grundtanke har rönt allmän anslutning och numera vunnit internationell hävd samt i hög grad bidragit till att fraktförarna kunnat lösa sina försäkringsfrågor på ett sätt, som icke föranlett alltför betungande kostnadsbelastning, en belastning som givetvis slutligen måste drabba passagerare och lastägare.

Konventionens lösning har emellertid under årens lopp enligt många mening kommit att framstå såsom mindre tillfredsställande, väl icke principiellt men i avseende å detaljutformningen dels av limiterna, dels ock av dol-regeln. Sålunda har framhållits å ena sidan att limiterna numera framstode såsom alltför låga och å andra sidan att dol-reglerna särskilt i vissa länder tolkats och tillämpats på ett sätt, varigenom fraktförarens obegränsade ansvarighet otillbörligt utsträcktes.

Den i Haag träffade kompromissen om en ny quid-pro-quo-lösning på grundval av den gamla principen gavs en utformning, varigenom dess räckvidd ytterligare begränsades och denna begränsning tydligt markerades till förekommade av de tendenser till den obegränsade ansvarighetens utsträckning, som tidigare förekommit.

Enligt den i Haag antagna engelska texten inträder obegränsad ansvarighet allenast när skadan orsakats uppsåtligt eller »recklessly» och med vetskap hos vederbörande om att skada sannolikt skulle följa av hans handlingssätt. Det nyss citerade ordet är — det skall villigt medgivas — svårt att översätta till svenskt lagspråk. Det är emellertid att märka, att i uttrycket ligger något långt mera än oaktsamhet, vilket uttryck använts i utredningsmannens förslag. I själva verket avses ett *hänsynslöst* handlingssätt, där vederbörande »tager en chans» utan att bry sig om följderna. Ett av de många ord, som upptagas i utförliga lexika såsom synonyma med »reckless» och som väl torde illustrera vad man avsett, är »devil-may-care». Ordet oaktsamhet lär icke kunna anses täcka nu angivna innebörd av begreppet »reckless» och skulle lätteligen i tillämpningen kunna föranleda uppkomsten av nya tendenser att vidga den obegränsade ansvarigheten utöver de i Haag fastslagna snäva gränserna.

I lagen om straff för vissa trafikbrott av den 28 september 1951 förekomma uttryckssätt, som synas vara av intresse i detta sammanhang, då det där talas om ådagaläggande av grov oaktsamhet eller visande av uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Med anknytande till denna terminologi vill handelskammaren föreslå till övervägande följande tvenne alternativ till omformulering av 24 §, vilka enligt kammarens mening skulle utgöra ett riktigare återgivande av Haagprotokollets formulering än det i utredningsmannens förslag upptagna.

#### *Alternativ I:*

»De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligen eller, med insikt om att skada sannolikt skulle följa, under ådagaläggande av uppenbar likgiltighet för skaderisken.»



*Alternativ II:*

»De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligen eller, med insikt om att skada sannolikt skulle följa, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn.»

*Kommerskollegium* finner att den föreslagna 24 §, såsom handelskammaren framhållit, i förhållande till konventionen torde pålägga fraktföraren en tyngre börda genom att dennes obegränsade ansvarighet utsträckts att omfatta jämväl »vanlig» oaktsamhet. Kollegium anser i likhet med handelskammaren, att lagtexten bör ändras.

SAS ansluter sig — med förmälan att konsortiet beretts tillfälle att medverka till handelskammarens remissvar — helt till vad handelskammaren anfört med det tillägget, att SAS förordar den såsom alternativ I föreslagna omformuleringen. Enligt konsortiets mening är det av synnerlig vikt, att vad handelskammaren i detta sammanhang anfört vinner beaktande, enär ett adekvat återgivande av protokollstexten på denna punkt kan bli av central betydelse i ansvarighetsfrågan.

*Svenska flygförsäkringspoolen* säger sig ha haft tillfälle att taga del av handelskammarens erinringar mot avfattningen av förevarande paragraf och anser i likhet med handelskammaren, att det är synnerligen önskvärt att erhålla ett så tydligt uttryck som möjligt för de fall, där fraktförarens ansvarighet skall vara obegränsad. Enligt poolens uppfattning framgår detta bäst av den med alternativ II betecknade formuleringen, som därför förordas. Även i övrigt ansluter sig poolen till vad handelskammaren anfört vid behandlingen av denna paragraf.

*Departementschefen.* De i den genom Haagprotokollet reviderade Warszawakonventionen art. 25 — och även art. 25 A, se härom vid 25 § — förekommande orden »témérairement» och »recklessly» torde böra i översättningen av protokollet och i den svenska lagtexten återges med beaktande av att här, såsom också framgår av att det uppställs krav på insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, avses viss högre grad av vårdslöshet. Vad beträffar översättningen av protokollet synes största överensstämmelse med originaltexterna ernås genom begagnande av ordet »hänsynslöst». Vad lagtexten angår har det visat sig föreligga vissa svårigheter att komma fram till en gemensam nordisk ståndpunkt. Jag vill för min del förordas att lagtexten, med nära anslutning till konventionens formulering i detta avseende, utformas så att ansvarighetsgränserna ej skall äga tillämpning, då skadan orsakats uppsåtligen eller ock av grov oaktsamhet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma. Från de övriga nordiska ländernas sida har man förklarat sig kunna godtaga denna avfattning, och med hänsyn härtill torde den få upptagas i lagtexten, ehuru den ej synes fullt tillfredsställande.

## 25 §.

I förslaget har, på sätt anförts vid närmast föregående paragraf, motsvarighet till den nu gällande 25 § luftbefordringslagen införts såsom 24 §.

Såsom 25 § har i stället upptagits en bestämmelse, som motsvarar den genom Haagprotokollet art. XIV tillagda art. 25 A i konventionen. Denna artikel är uppdelad i tre stycken. I det första stycket stadgas att, om ersättningstalan föres mot någon av fraktförarens folk, denne äger åberopa de för fraktföraren gällande ansvarighetsgränserna, såframt han visar att han handlat under utövningen av sin tjänst. Enligt andra stycket må sammanlagda beloppet av den ersättning, som fraktföraren och hans folk kan förpliktas utgiva i fall som avses i första stycket, icke överstiga ansvarighetsgränserna. Härrör skadan av en handling eller underlåtenhet av fraktförarens folk av samma natur som den, vilken enligt art. 25 avskär fraktföraren från förmånen av begränsning av ansvarigheten, skall dock bestämmelserna i de båda första styckena av art. 25 A ej äga tillämpning.

*Utredningsmannen* har anfört, att art. 25 A tillkommit för att hindra att begränsningen av fraktförarens ansvarighet sättes ur spel genom att talan om skadeersättning väckes mot någon av fraktförarens folk och att fraktföraren sedan jämlikt anställningsavtal eller på annan grund måste återgälda den anställde vad denne förpliktats att utgiva såsom skadestånd. Konventionen uttalar sig däremot ej i frågorna, huruvida den anställde över huvud taget kan dömas ersättningsskyldig och huruvida möjlighet föreligger för rätten att nedsätta beloppet av dennes ersättningsskyldighet med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. *Utredningsmannen* har framhållit, att det fortfarande är överlämnat åt nationell lag att träffa avgörandet beträffande sådana spörsmål och att å svensk sida alltså 10 kap. 3 § luftfartslagen kan bli att tillämpa även då det gäller ansvarighet för skada vid befordran med luftfartyg av passagerare, resgoods eller gods. Det har i enlighet därmed varit under övervägande att i lagtexten intaga en uttrycklig hänvisning till detta lagrum.

*Styrelsen för Sveriges advokatsamfund* anför:

Att en fraktförare, som utan eget vållande blir ansvarig enbart på grund av fel eller försummelse av anställd, bör få begränsa sitt ansvar, är uppenbarligen en helt annan sak än att den som själv vållat skadan skall få rätt till ansvarsbegränsning. Avsikten med denna nyhet i Haagprotokollet är i och för sig beaktansvärd. Man vill helt enkelt förhindra att den skadelidande tilltvingar sig obegränsad ersättning av fraktföraren genom att vända sig mot den anställde, som sedan i sin tur på grund av särskild bestämmelse i tjänsteavtalet skulle ha regressrätt mot fraktföraren.

Styrelsen ifrågasätter dock, om det är förenligt med svensk rättsuppfattning att införa ett begränsningsinstitut, som skulle ge den som vållat skada en automatisk rätt till fixerad begränsning och ej vara beroende av domstols prövning av förutsättningar för jämkat skadestånd.

Det bör i detta sammanhang bemärkas att 3 § i 10 kap. luftfartslagen innehåller en bestämmelse, enligt vilken rätten, då någon, som förrättar tjänst å luftfartyg, finnes skyldig att ersätta skada som i följd av luftfart uppkommit genom hans fel eller försummelse i tjänsten, äger att med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsätta skadeståndet efter vad som prövas skäligt. Samma jämningsmöjlighet står öppen även för viss annan flygpersonal. Denna jämningsregel står helt i överensstämmelse med de motsva-

rande regler som sedan länge funnits i sjölagen och sjömanslagen för det fall att skada vållats av befälhavare eller annan ombordanställd (sjölagen 59 § och sjömanslagen 50 §).

Den föreslagna nya begränsningsrätten synes sålunda icke endast vara oförenlig med svensk rättsuppfattning, utan dessutom stå i mindre god överensstämmelse med den här återgivna jämningsregeln i luftfartslagen.

Utredningsmannen framhåller att man haft under övervägande att i förslaget till den nya lagen intaga en uttrycklig hänvisning till bestämmelsen i 10 kap. 3 § luftfartslagen. Det är styrelsens uppfattning, att om den nya begränsningsrätten kommer att införas, en dylik hänvisning under alla omständigheter bör medtagas i lagen.

*Departementschefen.* Såsom advokatsamfundets styrelse anført, kan invändningar riktas mot att i svensk lag upptaga förevarande stadgande i den reviderade konventionen. Om Sverige skall kunna ansluta sig till Haagprotokollet, är det emellertid ej möjligt att avvika från konventionen på denna punkt. Jag vill därför förorda att en bestämmelse i ämnet upptages i lagen. Det må framhållas, att den begränsning av den anställdes ansvarighet, som härigenom skulle komma till stånd, endast i undantagsfall torde bli av någon betydelse för den skadelidandes möjligheter att utfå skadestånd. Vidare må påpekas, att jämningsregeln i 10 kap. 3 § luftfartslagen i särskilda fall kan ge möjlighet till en stark begränsning av ansvarigheten för den anställda. Erinran om denna jämningsregel torde böra upptagas i nu förevarande paragraf.

Uttrycket »den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa» är självfallet att förstå så, att avtal om högre gräns för ansvarigheten skall gälla även i fråga om den anställdes ansvarighet.

Beträffande översättningen av art. 25 A torde samma jämkning böra företagas som i fråga om översättningen av art. 25.

#### 26 §.

Första stycket av 26 § luftbefordringslagen innehåller stadgande att, om inskrivet resgods eller gods mottages utan anmärkning, det skall, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

I andra stycket stadgas vissa reklamationstider vid skada, minskning eller dröjsmål i fråga om resgods och gods. Liksom enligt motsvarande stycke i den ursprungliga Warszawakonventionen art. 26: skall anmärkning om skada eller minskning 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.

Tredje stycket av paragrafen upptager den regeln, att anmärkning skall göras genom anteckning på fraktförarens exemplar av befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

*Utredningsmannen* har i sitt förslag upptagit ett första stycke i överensstämmelse med första stycket i gällande lag.

Beträffande andra stycket har utredningsmannen anfört, att genom art. XV i Haagprotokollet de angivna reklamationstiderna förlängts till respektive sju, fjorton och tjuguen dagar samt att stycket avfattats i enlighet därmed. Utgångspunkten för reklamationsfristen vid dröjsmål har i närmare överensstämmelse med konventionens ordalag (à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition) angetts vara »den dag, då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande».

Rörande tredje stycket har utredningsmannen yttrat:

Under de nordiska överläggningarna anfördes å dansk och norsk sida mot den hittillsvarande svenska och finska avfattningen av tredje stycket, att man, utan att detta hade sin grund i konventionens lydelse, utsagt att det är på fraktförarens exemplar av befodringshandlingen, som anmärkning skall göras när den ej sker i särskild skrift. Ehuru det knappast torde vara förutsett i konventionen, att anmärkning antecknas på annat exemplar av befodringshandlingen än fraktförarens, har man för vinnande av likartad avfattning i de olika texterna ej upptagit den ifrågavarande bestämningen i förslaget. Det må erinras om att enligt andra stycket anmärkning städse skall göras hos fraktföraren.

*Departementschefen.* Beträffande denna paragraf kan jag biträda vad utredningsmannen föreslagit.

#### 27 §.

Denna paragraf överensstämmer med 27 § i gällande luftbefodringslag, fränsett en jämkning av språklig natur.

#### 28 §.

I 28 § luftbefodringslagen stadgas, att 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. Paragrafen återger det väsentliga i Warszawakonventionen art. 28, vilken artikel ej ändrats genom Haagprotokollet. Av artikelns innehåll saknas emellertid i gällande lag motsvarighet främst till kravet på att talan skall föras inom en av de fördragsslutande parternas territorium. Enligt vad som uttalades vid luftbefodringslagens tillkomst ansågs särskilt stadgande i anledning därav icke påkallat, eftersom konventionen ej reglerar frågan om erkännande och verkställighet av utländsk dom.

*Utredningsmannen* har ej föreslagit ändring i förevarande paragraf.

SAS har berört 28 § luftbefodringslagen och art. 28 i konventionen i sitt remissyttrande på sätt framställningen vid 1 kap. 4 § och 32 § i förevarande kapitel ger vid handen.

*Departementschefen.* Såsom framgår av den föregående redogörelsen upp- tar gällande lag ej någon motsvarighet till konventionens stadgande, att i de av konventionen omfattade fallen forum skall vara beläget i konventionsstat. Tydligt är också, att en bestämmelse med denna innebörd icke har någon större praktisk funktion att fylla i den interna svenska lagstiftningen.

Undantagsvis kan dock saken vara av betydelse. Om exempelvis talan skall anställas mot en fraktförare, som har utfört luftbefordran mellan orter inom skilda konventionsstater men som har sitt hemvist i en till konventionen icke ansluten stat, kan det ligga nära till hands att väcka denna talan vid domstol i den ort där fraktföraren har sitt hemvist. Finner domstolen, jämlikt internationellt privaträttsliga normer, att svensk rätt är att tillämpa på befodringsavtalet, skulle ett stadgande i den svenska lagen av nyss angiven innebörd främja konventionens tillämpning, enär käromålet då torde, såsom konventionen avser, komma att bli avvisat. Även i förhållande till 32 § skulle en bestämmelse i ämnet kunna vara av viss betydelse.

Med anledning av det anförda anser jag det befogat att komplettera förevarande paragraf med ett stadgande av nu angiven innebörd, något som även avses skola ske i de övriga nordiska länderna.

#### 29 §.

I 29 § lagen om luftbefordran stadgas att, där talan om ansvarighet ej anhängiggöres inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, rätten till talan skall vara förlorad.

*Utredningsmannen* har anfört, att i motsvarande artikel i konventionen, art. 29, vilken artikel icke ändrats genom Haagprotokollet, utsäges att talan skall framställas inom den angivna tvåårsfristen »sous peine de déchéance». Med detta uttryck torde enligt utredningsmannen avses att icke blott rätten att väcka talan utan även själva rätten att utfå ersättning går förlorad. Då emellertid ordet »talan» i svensk lagstiftning, exempelvis 54 § köplagen och 121 § sjölagen, såsom ock i doktrinen betonats, användes i samma betydelse som i Warszawakonventionen art. 29, har utredningsmannen funnit anledning ej föreligga att frångå den nuvarande formuleringen.

*Departementschefen*. Jag har ej någon erinran mot utredningsmannens förslag, och paragrafen torde alltså kunna upptagas oförändrad, fränsett en redaktionell jämkning.

#### 30 §.

I förhållande till 30 § luftbefodringslagen företer denna paragraf vissa avvikelser av språklig natur. Därutöver har andra stycket jämkats till vinande av bättre överensstämmelse med konventionstexten.

### Sammansatt befordran

#### 31 §.

Paragrafen motsvarar 31 § luftbefodringslagen med redaktionell jämkning.

## Övriga bestämmelser

## 32 §.

Luftbefordringslagen innehåller i 32 § bestämmelser, som kan sägas komplettera stadgandet i 23 §. I första stycket föreskrives att, om i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i luftbefordringslagen stadgas, förbehåll göres om tillämplig lag eller om domstols behörighet, förbehållet skall vara utan verkan. Andra stycket upptager ett stadgande att, där skiljeavtal rörande skada som avses i luftbefordringslagen träffats innan skadan timade, avtalet ej skall vara gällande med mindre det angår befordran av gods samt skiljemannaförfarandet skall äga rum i stat som är ansluten till Warszawakonventionen, inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses.

*Utredningsmannen* har framhållit, att motsvarande artikel i konventionen, art. 32, icke ändrats genom Haagprotokollet. Frånsett en avvikelse av formell natur har i utredningsmannens förslag första stycket av förevarande paragraf utformats i överensstämmelse med vad nu gäller. I vilken mån avfattningen av andra stycket kan följa nu gällande lag har utredningsmannen däremot ansett mera tveksamt. Härvid har han syftat mindre på det förhållandet, att den stat, i vilken skiljemannaförfarandet skall äga rum, uppenbarligen bör vara ansluten till den reviderade Warszawakonventionen och icke kvarstå i den ursprungliga konventionen. Till denna omständighet har nämligen vederbörlig hänsyn tagits genom den i 1 § sista stycket i förslaget meddelade definitionen. Av större betydelse för avfattningen har varit att det, såsom vid de nordiska överläggningarna framhållits, knappast synes vara helt i enlighet med konventionen att kräva, att förfarandet städse skall äga rum med tillämpning av vad lagen i någon konventionsstat stadgar om luftbefordran som avses i konventionen. Skiljeavtalet kan nämligen enligt utredningsmannen lika väl hänvisa direkt till konventionen. Frågan kan möjligen anses vara av underordnad betydelse, då konventionsstaternas lagar naturligen bör stå i överensstämmelse med konventionen. Utredningsmannen har emellertid ansett riktigast att i lagtexten såsom ett alternativ till att förfarandet skall följa lagen i konventionsstat nämna, att det eljest skall äga rum i överensstämmelse med konventionens bestämmelser. Genom att behålla det förutvarande alternativet har utredningsmannen velat taga behörig hänsyn till de fall, då skiljeavtalet avser luftbefordran som ej omfattas av konventionen, exempelvis i inrikes trafik. Den av honom föreslagna bestämmelsen ansluter sig i princip till avfattningen av 3 § första stycket under c) och därmed likartade stadganden i 4 och 8 §§.

SAS yttrar följande beträffande 32 § andra stycket:

Den i detta stycke gjorda hänvisningen till en i 28 § avsedd domstols domvärjo får en annan innebörd än den i art. 32 av konventionen avsedda,



i och med att bestämmelsen i förslaget 28 § givits en från art. 28 i konventionen avvikande lydelse. Forumbestämmelsen i art. 28 anknyter nämligen till domstol i konventionsansluten stat, under det att motsvarande bestämmelse i 28 § av förslaget, såsom SAS förut anfört, vid frågan om bestämmelsernas tillämpningsområde, anknyter till domstol utan sådan begränsning. Om den i 28 § gjorda utvidgningen i förhållande till art. 28 bibehålles, vill det förefalla som om också ett skiljemannaförfarande — lika väl som ett domstolsförfarande — borde tillåtas äga rum i icke konventionsansluten stat. Då emellertid förfarandet under alla förhållanden bör ske med tillämpning av konventionsreglerna, framstår det som naturligt att detsamma, vare sig det skall äga rum inför domstol eller inför skiljemän, förläggas till stat, som anslutit sig till konventionen, och där man på grund av denna anslutning kan antagas äga önskvärd förtrogenhet med konventionens innebörd.

*Departementschefen.* Det av utredningsmannen föreslagna första stycket av förevarande paragraf torde få upptagas i förslaget med ett par jämkningar av redaktionell natur. Andra stycket torde vinna i klarhet, om det omredigeras så att det redan i början utsäges att fråga är om skiljeavtal rörande befordran av gods. Vidare är det med hänsyn till den i departementsförslaget upptagna lydelsen av 28 § överflödigt att i förevarande paragraf nämna något om att förfarandet skall äga rum i stat, som är ansluten till konventionen. Detta stämmer bättre överens med lydelsen av konventionen art. 32 andra punkten, enligt vilken såvitt angår befordran av gods skiljeavtal är medgivet, om förfarandet skall äga rum inom en i art. 28 första stycket avsedd domstols domvärjo och saken avgöras med tillämpning av konventionens bestämmelser.

Vid de departementala nordiska överläggningarna rörande Haagprotokollet framfördes från danskt och norskt håll den uppfattningen, att man i detta sammanhang över huvud taget icke borde hänvisa till nationell lag, eftersom det väsentliga vore, att förfarandet sker i överensstämmelse med konventionens bestämmelser i de fall som konventionen omfattar. Detta innebär exempelvis i fråga om inrikes godsbefordran en långt gående avtalsfrihet, som måhända icke kan anses alldeles självfallen. Av hänsyn till den nordiska enigheten vill jag emellertid ej motsätta mig, att lagtexten utformas i enlighet med den anförda uppfattningen.

### 33 §.

I 33 § första stycket i gällande luftbefordringslag ingår dels det vid 1 kap. 4 § i det föregående berörda stadgandet, att bestämmelserna i luftbefordringslagen med visst närmare angivet undantag skall äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, dels ock en föreskrift som i förslaget motsvaras av 35 § första stycket. I andra stycket av 33 § återfinnes den vid 22 § nämnda bestämmelsen om beräkning av ansvarighetsgränserna vid internationell luftbefordran.

*Utredningsmannens* förslag upptager, såsom förut berörts, i 1, 22 och 35 §§ motsvarighet till bestämmelserna i 33 § luftbefordringslagen. Rörande sitt eget förslag till 33 § har utredningsmannen anfört följande:

Förslaget innebär i viss mån en utfyllnad av 3, 4 och 8 §§ i fråga om det meddelande, som avses i de båda förstnämnda paragraferna i första stycket under c) och i 8 § under c). Enligt vad som anförts särskilt vid 3 § skall sådant meddelande innehålla, att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i vissa fall.

Man torde emellertid icke kunna bortse från att en stor mängd biljetter och andra befordringshandlingar, avseende svensk inrikes befordran eller internationell befordran som berör Sverige, naturligen kan komma att utställas utom riket, kanske å ort där kändedomen om Sverige och svensk lag är synnerligen bristfällig. Det bör även beaktas, att den som utställer en befordringshandling i regel har att räkna med att tvist om befordringen kan komma att väckas i skilda stater, som kanske på olika sätt införlivat konventionen med sin lagstiftning. I hithörande fall synes man därför böra godtaga, att det särskilda meddelandet i befordringshandlingen avfattas på annat sätt än som föreskrivits i 3, 4 eller 8 §, blott därav framgår vad den reviderade Warszawakonventionen föreskriver, det vill säga att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen som i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i vissa fall, nämligen i fråga om biljett vid dödsfall eller fall av kroppsskada liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas, i fråga om resgodsbevis i fall då resgods förkommer, minskas eller skadas och i fråga om flygfraktsedel i fall då gods förkommer, minskas eller skadas. Meddelandet kan naturligen komma att avfattas på annat språk än svenska, exempelvis ett av de språk på vilka Haagprotokollet är upprättat. I vissa fall torde meddelandets avfattning vara betingad av nationell lag, medan i andra fall den reviderade konventionens ordalag oförändrat följas. När det gäller att avgöra, huruvida i ett föreliggande fall ett meddelande står i överensstämmelse med vad konventionen föreskriver, torde en alltför formell tillämpning av förevarande stadgande över huvud taget böra undvikas.

Med den ståndpunkt förslaget intager har icke heller i detta sammanhang skäl ansetts föreligga att i den svenska lagen upptaga krav på att meddelandet skall innehålla den i protokollet upptagna förutsättningen, att befordringen kan vara underkastad konventionen, om passagerare företaga resa — eller i fråga om resgodsbevis eller flygfraktsedel om befordringen skall ske — med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet.

Vad nu sagts har, såsom av det förut anförda framgår, gällt befordringshandling som utfärdats utom riket. Det synes emellertid önskvärt att tillämpa samma regel även i fråga om befordringshandling, som inom riket utfärdats för internationell luftbefordran. Särskilt beträffande internationella flygföretags avdelningskontor i Sverige synes ett sådant medgivande vara påkallat, men det torde ej vara motiverat att härvidlag sätta svenska företag i ett mera bundet läge.

I fråga om den inställning, som SAS intager i förevarande ämne, må hänvisas till vad som återgivits i det föregående vid 1 kap. 4 §.

*Departementschefen.* Utredningsmannens förslag beträffande förevarande paragraf följer nära den reviderade Warszawakonventionens innehåll även såvitt avser fall, som ej omfattas av konventionen men beträffande vilka svensk lag är tillämplig. Det synes emellertid opåkallat att beträffande dessa fall upprätthålla konventionens stränga krav på meddelande i befordringshandlingen angående ansvarighetsbegränsningen. Vid de departemen-



tala nordiska överläggningarna uppnåddes också enighet om att man i den nya lagstiftningen borde upptaga ett stadgande, att vid fall av internationell luftbefordran som ej omfattas av konventionen fraktföraren skall äga åberopa ansvarighetsbegränsningen, ändå att befordringshandlingen icke innehåller meddelande av nu ifrågavarande natur. I den mån de svårigheter, som berörts av SAS i dess vid 1 kap. 4 § återgivna yttrande, kan bemästras genom en bestämmelse i svensk lag, torde ett sådant stadgande avlägsna dem. Stadgandet synes lämpligen kunna ingå såsom ett andra stycke i 33 §.

#### 34 §.

I 34 § luftbefordringslagen stadgas att, såvitt angår inrikes luftbefordran, Konungen äger meddela bestämmelser avvikande från vad i 3 § första stycket, 4 § andra stycket samt 8 § stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Jämlikt 24 § i gällande lag skall, där passagerare drabbats av skada å person, enligt de i strafflagen stadgade grunderna bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas. Denna paragraf upptogs i luftbefordringslagen med hänsyn till stadgandet i art. 24 andra stycket andra punkten i Warszawakonventionen, att frågan vem rätt till ersättning tillkommer och om rättighetens innebörd ej beröres av konventionen. I 33 § utsåges, på sätt redan berörts vid 1 kap. 4 §, att bestämmelserna i luftbefordringslagen skall äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, vad i 24 § stadgas dock allenast där enligt i allmänhet gällande regler svensk lag skall komma till användning.

Rörande 34 § i gällande lag har *utredningsmannen* anför, att den icke har tillämpats och att man under de nordiska överläggningarna inom samtliga delegationer ansåg att paragrafen borde utgå, emedan de formella kraven på befordringshandlingarna väsentligen förenklats genom Haagprotokollet och paragrafen till följd därav knappast vore behövlig; man borde för övrigt genomgående sträva efter att underkasta inrikes luftfart samma regler som dem vilka gällde i fråga om internationell luftbefordran.

Utredningsmannen har vidare, såsom anförts i det föregående vid 1 kap. 4 §, uppgivit att man vid de nordiska överläggningarna varken å dansk eller å norsk sida ville i lagen upptaga en bestämmelse motsvarande 24 §. Då man däremot å svensk och finsk sida på detta stadium önskade behålla stadgandet, överenskomms att detta i de svenska och finska luftbefordringslagarna skulle upptagas bland lagens avslutande bestämmelser. I enlighet därmed har utredningsmannen föreslagit, att i denna paragraf skall upptagas en bestämmelse av innehåll att, om passagerare drabbats av skada å person och enligt i allmänhet gällande regler svensk lag skall komma till användning, de i strafflagen stadgade grunderna skall äga tillämpning i fråga om vem ersättningen skall tillkomma och vad som skall räknas därunder.

SAS anför i fråga om befordringshandlingarnas innehåll vid svensk inrikestrafik följande:

I samband med de överväganden inom SAS, vartill det nya lagförslaget givit anledning, har ytterligare en synpunkt framkommit, som vi anse oss böra här redovisa. De i lagförslaget intagna bestämmelserna i 3 § c), 4 § c) och 8 § c) synas, jämförda med innehållet i 33 §, närmast giva vid handen att vi, för att icke riskera obegränsad ansvarighet, även i avseende å av oss bedriven svensk inrikestrafik skulle vara nödsakade att i dokumenten införa en klausul med hela det i förstnämnda tre paragrafer anvisade innehållet. Vi förutsätta som en naturlig utveckling en tendens till stark förenkling av dokumenten i trafik, som nu avses, innebärande bland annat en sådan formatminskning att införande av även en så jämförelsevis kortfattad klausul, som här är i fråga, kan komma att föranleda olägenhet, åtminstone i vad angår passagerare- och resgodsbiljetter. I sak lär det vara fullt tillräckligt, att dokumenten i svensk inrikestrafik innehålla en enkel hänvisning till svensk lag möjligen med ett tillägg angivande enbart att enligt denna lag fraktförarens ansvarighet i regel är begränsad. Till undvikande av tvekan om att en sådan hänvisning uppfyller de i lagen avsedda fordringarna synes det oss önskvärt att detta på lämpligt sätt bringas till uttryck i lagtexten.

*Departementschefen.* Den hänvisning till strafflagens skadeståndsregler, som upptagits i utredningsmannens förslag efter mönster av 24 § i den gällande luftbefordringslagen, synes icke behöflig, då dessa regler får anses tillämpliga utan särskilt stadgande. Jag vill därför föreslå, att hänvisningen, i överensstämmelse med den ståndpunkt som intagits å dansk och norsk sida, får utgå ur lagen.

Vid de departementala nordiska överläggningarna har enighet vunnits därom, att det får anses överflödigt att i befordringshandlingar för inrikes luftbefordran, då mellanlandning utom riket ej avses äga rum, upptaga sådana meddelanden som stadgas i 3 § första stycket under c), 4 § första stycket under c) och 8 § under c). Det borde få ankomma på vederbörande myndigheter i varje land att medge annan form för de i nämnda paragrafer avsedda befordringsdokumenten, exempelvis så att de utställas med meddelanden som helt kortfattat hänvisar till att fraktförarens ansvarighet är begränsad jämlikt lag eller helt utan meddelanden rörande ansvarighetsbegränsning. Jag har för min del ej något att erinra mot en sådan ordning, som ger möjlighet att tillmötesgå de av SAS framförda önskemålen. Det torde för Sveriges del få ankomma på Kungl. Maj:t att besluta om eventuella lättnader i detta avseende. Jag vill sålunda föreslå, att i förevarande paragraf stadgas att vid inrikes luftbefordran utan avsedd mellanlandning utomlands Kungl. Maj:t skall äga meddela bestämmelser, avvikande från vad som stadgas i 3, 4, 8 och 9 §§ angående biljett, resgodsbiljetts och flygfraktsedel.

### 35 §.

Gällande luftbefordringslag innehåller i 33 § ett stadgande att, om stat, som är ansluten till Warszawakonventionen, avgivit sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen, luftbefordringslagen ej skall äga tillämpning å internationell luftbefordran som utföres omedelbart av den staten. Det åsyftade tilläggsprotokollet, som enligt särskild rubrik ansluter sig till konventionen art. 2, innehåller att de fördragsslutande parterna för-

behåller sig rätt att vid ratifikationen eller anslutningen förklara, att art. 2 första stycket i konventionen 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. Förklaringar av denna art har avgivits av några till konventionen anslutna stater.

*Utredningsmannen* har framhållit, att Haagprotokollet berör varken tilläggsprotokollet till Warszawakonventionen eller art. 2 första stycket i konventionen. Vid detta förhållande bör de förklaringar, som avgivits enligt tilläggsprotokollet, behålla sin verkan även om de stater, vilka avgivit förklaringarna, ansluter sig till Haagprotokollet. *Utredningsmannen* har tillagt, att den i inledningen återgivna art. XIX i Haagprotokollet torde ge vid handen att tilläggsprotokollet i nu förevarande hänseende är att betrakta som en del av den gamla Warszawakonventionen.

Även till art. XXVI i Haagprotokollet har *utredningsmannen* hänvisat. Enligt denna artikel må reservation icke göras mot protokollet, dock må stat när som helst genom viss notifikation förklara, att den genom protokollet reviderade konventionen icke skall gälla i fråga om befordran av personer, gods och resgods, som utföres för dess militära myndigheter ombord å luftfartyg som är registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

Icke blott det förbehåll, som enligt vad nyss anförts finnes upptaget i 33 § luftbefordringslagen, utan även den begränsning i Warszawakonventionens tillämpningsområde, som följer av en jämlikt Haagprotokollet art. XXVI avgiven förklaring, bör enligt *utredningsmannens* mening beaktas i en ny lagstiftning om befordran med luftfartyg. Jämväl luftfart, som genom en sådan förklaring blivit undantagen från att falla under konventionen, bör lämnas utanför även den svenska lagens tillämpningsområde. Vid de nordiska förhandlingarna var man ense om att de nya lagarna borde upptaga ett stadgande i ämnet, varvid man å svensk sida önskade ge detta nya stadgande ett innehåll av samma karaktär som den nu gällande bestämmelsen. Förevarande paragraf i *utredningsmannens* förslag har avfattats i enlighet därmed. I fråga om den från gällande lag övertagna bestämmelsen har *utredningsmannen* dock ansett lagtexten böra återspegla den avslutande uppräknningen i 1929 års tilläggsprotokoll, varigenom med själva staten likställt territorium för vars utländska angelägenheter staten svarar.

*Utredningsmannen* anför, att det i första punkten i förevarande paragraf, i motsats till vad som är fallet i de tidigare paragraferna, icke är fråga om den reviderade Warszawakonventionen utan om den ursprungliga. I andra punkten åter är det fråga om den reviderade konventionen, vilket i tydlighetens intresse uttryckligen betonats i lagtexten.

*Departementschefen*. Jag har ej något att erinra mot *utredningsmannens* förslag, fränsett att vissa jämkningar av formell natur torde få vidtagas. De båda förbehållen synes sålunda böra upptagas i skilda stycken.

## 15 KAP.

## 1 §.

*Departementschefen.* I första stycket av 15 kap. 1 § luftfartslagen uppställs i fråga om luftfart med svenska militära luftfartyg m. m. den allmänna regeln, att bestämmelser i de ämnen, i vilka beträffande civil luftfart stadganden är givna i luftfartslagen, meddelas av Konungen eller den Konungen bemyndigar. Jämlikt andra stycket av samma paragraf skall emellertid vissa stadganden i lagen, huvudsakligen av privaträttslig natur, alltid äga tillämpning även å militär luftfart.

Frånsett de fall, vilka enligt vad som anförts vid 9 kap. 35 § i förevarande förslag faller utom Warszawakonventionens tillämpningsområde, gäller konventionen enligt art. 2 första stycket, under de i art. 1 angivna förutsättningarna, jämväl befordran som utföres av stat, kommun, annan sådan menighet eller offentlig inrättning. Denna bestämmelse, vilken icke ändrats genom Haagprotokollet, har tidigare ansetts ej behöva återgivas i svensk lag. Blir nu reglerna om luftbefordran infogade i luftfartslagen, blir de emellertid jämlikt 15 kap. 1 § första stycket icke utan förordnande av Kungl. Maj:t tillämpliga å militär luftfart, med mindre de nämnes i uppräkningslistan i andra stycket av paragrafen. Det är måhända ovisst, om detta får någon praktisk betydelse, men det kan tänkas exempelvis att tillfälle beredes militärpersoner eller deras anhöriga att mot någon avgift medfölja militära luftfartyg mellan bosättningsorten och en tillfällig tjänstgöringsort. I vissa lägen skulle det kanske vara möjligt till och med att ett särskilt militärt lufttrafikföretag inrättas, varvid även vederlagsfri befordran skulle falla under konventionen.

Ett alternativ till den nu föreslagna lösningen skulle måhända vara, att Sverige utnyttjade den i Haagprotokollet art. XXVI medgivna, vid 9 kap. 35 § i det föregående närmare beskrivna möjligheten att undantaga luftbefordran för de militära myndigheterna från konventionens tillämpningsområde. Skäl härtill synes emellertid icke för närvarande föreligga.

På grund av den i 15 kap. 2 § andra stycket luftfartslagen meddelade hänvisningen kan den nu föreslagna ändringen få betydelse jämväl i fråga om befordran med svenska luftfartyg, som utan att vara militära nyttjas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift.

## I k r a f t t r ä d a n d e o c h ö v e r g å n g s b e s t ä m m e l s e r

Såsom anförts redan i inledningen kräves enligt art. XXII i Haagprotokollet icke mindre än trettio ratifikationer för att protokollet skall träda i kraft.

*Utredningsmannen* har framhållit att bakom detta krav ligger övertygelsen, att den nuvarande, så gott som hela världen omfattande enhetligheten i fråga om de regler, vilka gäller för befordran med luftfartyg, är av största

värde för den internationella luftfarten, och att talet trettio är bestämt med hänsyn till att det utgör omkring två tredjedelar av det antal stater, som är anslutna till Warszawakonventionen. Man har enligt utredningsmannen antagit, att detta tal icke skulle uppnås, om ej de ledande luftfartsnationerna vore villiga att ansluta sig till det genom Haagprotokollet i viss mån omlagda systemet, och att sålunda den övervägande delen av världens internationella luftfart skulle på en gång gå över till detta nya system.

Vidare har utredningsmannen anfört:

I viss omfattning torde emellertid en övergångstid icke kunna undvikas, under vilken de båda systemen måste tillämpas vid sidan av varandra. Med en sådan övergångstid äro förenade betydande svårigheter, särskilt kännbara för de luftfartsföretag som driva internationell trafik i större omfattning. Då krävas exempelvis olika befordringshandlingar och gälla skilda gränser för ansvarigheten och skilda regler i fråga om fraktförarens skyldighet att utgiva ersättning utan begränsning. Skenbart synas dessa svårigheter kunna övervinnas genom att man uppsäger den ursprungliga konventionen i samband med att man biträder Haagprotokollet; jämföras må art. XXIV tredje stycket i protokollet. Avgörande för frågan huruvida det ena eller det andra systemet skall tillämpas är emellertid icke fraktförarens eller trafikantens nationalitet utan var avgångsorten och bestämmelseorten samt i vissa fall en mellanlandningsplats äro belägna. Även om Sverige skulle uppsäga konventionen, skulle en svensk fraktförare vid färd mellan stater, av vilka några anslutit sig till protokollet medan andra kvarstå i den ursprungliga konventionen, ha att tillämpa det nya systemet för vissa trafikanter och det gamla systemet för andra. Härtill kommer, att en uppsägning av den oförändrade konventionen i vissa fall torde kunna innebära ett opåkallat undanröjande av en internationell reglering beträffande lufttrafiken på en linje exempelvis mellan riket och en konventionsstat som ej biträtt Haagprotokollet.

Det torde följaktligen vara att förorda, att Sverige vid anslutning till protokollet åtminstone tills vidare icke uppsäger den ursprungliga konventionen. Sverige blir då bundet av denna konvention i förhållande till de stater som kvarstå i konventionen, medan luftfarten såväl till de stater som biträtt protokollet som till dem, vilka ej ens anslutit sig till Warszawakonventionen i dess äldre lydelse, följer det nya systemet.

Goda skäl synas vidare föreligga att icke alltför tidigt ratificera Haagprotokollet. Ett gemensamt nordiskt uppträdande är uppenbarligen ett önskemål och, vad beträffar de inom SAS samverkande staterna, en nödvändighet. Man torde lämpligen böra dröja med ratifikationen till dess de främsta luftfartsnationerna, vilka numera alla äro signalärstater, ratificerat protokollet. Det synes emellertid vara ägnat att främja det nya systemets genomförande, om de nordiska staterna, när de utarbetat den erforderliga nya lagstiftningen och även eljest äro beredda att ratificera protokollet eller, beträffande de stater som ej undertecknat protokollet, att jämlikt dess art. XXIII ansluta sig därtill, underrätta signalärstaterna och övriga i Haagkonferensen deltagande nationer om att de kunna när som helst biträda protokollet och att de ämna göra det, så snart en önskan att godtaga det nya systemet mer allmänt givits till känna. Då antalet ratificerande stater närmar sig trettio, synes den svenska ratifikationen böra ske vid sådan tidpunkt, att Sverige kommer att tillhöra de stater, beträffande vilka protokollet blir gällande i första omgången eller i varje fall kort därefter. Måhända kan en enhetlig övergång till det nya systemet främjas av att ett antal stater komma överens om en gemensam dag, då ratifikationsinstrumenten skola deponeras.

I anslutning till det nu anförda har utredningsmannen utformat ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna i sitt förslag. Enligt första stycket skall det ankomma på Konungen att förordna, när den nya lagen skall träda i kraft. Andra stycket anger vad som skall upphävas genom den nya lagen, nämligen nu gällande lag om befordran med luftfartyg.

I tredje stycket har utredningsmannen upptagit det undantag från lagens ikraftträdande, som påkallas av att Sverige åtminstone under någon tid kommer att i förhållande till vissa stater vara bundet av den ursprungliga Warszawakonventionen. Härom har utredningsmannen närmare yttrat:

Den gamla lagen bör fortfarande såvitt möjligt gälla i den omfattning som luftfart, vilken berör Sverige och ifrågavarande stater, skall vara underkastad den ursprungliga konventionen. Sker luftbefordran med avgångsort i Sverige och bestämmelseort i stat, som kvarstår i den ursprungliga konventionen, eller med avgångsort i den andra staten och bestämmelseort här i riket, torde tvekan ej kunna råda om att den gamla ordningen skall vara tillämplig. Detta synes vara förhållandet oberoende av om mellanlandning är avsedd att äga rum i en tredje stat, vilken biträtt protokollet. Det gamla systemet bör likaledes tillämpas i två fall av luftbefordran mellan utrikes orter. Det ena av dessa fall är det, då både avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i en främmande stat, som kvarstår i den ursprungliga konventionen, och mellanlandning är avsedd att ske antingen i Sverige eller i annan stat. I det andra av dessa bägge fall ligga avgångsorten och bestämmelseorten i var sin av två stater, som biträtt konventionen men ej — åtminstone icke båda — protokollet, och det är då utan betydelse om mellanlandning är avsedd att äga rum, vare sig i Sverige eller annorstädes.

Ett mera tveksamt fall är det, då avgångsorten och bestämmelseorten båda äro belägna här i riket och mellanlandning är avsedd att äga rum i stat, som kvarstår i den ursprungliga konventionen. Luftbefordringen faller i sådan händelse under det nya systemet enligt den i inledningen berörda art. XVIII i Haagprotokollet. Ändras fallet därhän, att luftbefordringen sker i endera riktningen mellan riket och en annan stat, som biträtt protokollet, och mellanlandning är avsedd att ske i stat, som ännu kvarstår i den oförändrade konventionen, torde det klart framgå, att den nya ordningen är att tillämpa. Även i det förstnämnda fallet synes därför det nya systemet rätteligen böra gälla.

Hänsyn får i detta sammanhang tagas också till att den ursprungliga Warszawakonventionen ej är tillämplig, då avgångsorten eller bestämmelseorten ligger i stat, som icke biträtt vare sig denna konvention eller Haagprotokollet.

I det av utredningsmannen framlagda förslaget till övergångsbestämmelser, som avfattats i enlighet med det anförda, är den ursprungliga och den reviderade konventionen betecknade på samma sätt som i 35 § i hans förslag.

Avslutningsvis har utredningsmannen framhållit att, om Sverige i en framtid skulle uppsäga den ursprungliga Warszawakonventionen, övergångsstadgandet i tredje stycket måste upphävas med verkan från det uppsägningen träder i kraft.

Styrelsen för Sveriges advokatsamfund uttalar i sitt remissyttrande, att styrelsen är ense med utredningsmannen om att Sverige tills vidare icke



bör uppsäga den ursprungliga konventionen och ej heller alltför tidigt ratificera Haagprotokollet.

*Svenska flygförsäkringspoolen* understryker starkt nödvändigheten av att en ratifikation sker samtidigt från de tre nordiska länder, som är företrädna inom SAS. Enligt poolens mening är det också önskvärt, vilket kommentarerna synes förutsätta, att en svensk ratifikation sker i nära anslutning till ratificeringen av konventionen från de stora flygnationernas sida.

*Departementschefen.* Det är uppenbart, att de tre inom SAS samverkande staterna måste övergå till det nya systemet enligt Haagprotokollet vid samma tidpunkt. Över huvud taget är det angeläget, att så stor del av världens kommersiella luftfart som möjligt på en gång övergår till det nya systemet. Därigenom skulle bl. a. den fördelen uppnås, att övergångssvårigheterna nedbragtes till det minsta möjliga. En sådan såvitt möjligt samtidig övergång torde lättast komma till stånd, om de mindre staterna håller sig beredda att, när de ledande luftfartsnationerna har ratificerat konventionen, omedelbart ratificera eller ansluta sig till konventionen.

Utredningsmannens förslag till ikraftträdande- och övergångsbestämmelser rörande de nya bestämmelserna om luftbefordran synes i huvudsak ej ge anledning till erinran. I ett avseende vill jag emellertid föreslå en annan lösning än utredningsmannen. Skulle Sverige i en framtid komma att uppsäga den ursprungliga konventionen, skall enligt utredningsmannens förslag övergångsstadgandet i tredje stycket upphävas med verkan från det uppsägningen träder i kraft. Det synes enklare att i stället utsäga, att äldre lag skall i angiven omfattning fortfarande tillämpas, så länge den ursprungliga konventionen ännu gäller mellan riket och vissa främmande stater. Lämpligt torde ock vara, att Kungl. Maj:t genom offentlig kungörelse meddelar när den ursprungliga konventionen på grund av uppsägning från svensk sida upphör att gälla på angivet sätt. Däremot synes ej vara anledning att här i riket kungöra uppsägningar från främmande staters sida. Det torde vara tillfyllest med den möjlighet som finnes att hos utrikesdepartementet erhålla upplysning om vilka stater som alltjämt är anslutna till konventionen.

I enlighet med vad nu anförts har inom justitiedepartementet upprättats härvid fogade (*Bilaga A*) förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslaget måtte för det i 87 § regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Regenten.

Ur protokollet:  
*Birgitta Liljefors*

**Förslag**

till

**Lag****om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)**

Härigenom förordnas, att 1 kap. 4 §, 9 kap. samt 15 kap. 1 § luftfartslagen den 6 juni 1957 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

## 1 KAP.

## 4 §.

Denna lag ————— är tillämplig.

*Bestämmelserna i 9 kap. äro, ändå att luftfartyget icke är av svensk nationalitet, tillämpliga jämväl vid luftfart utom riket, i den mån det följer av överenskommelse med främmande stat eller eljest av allmänna rättsgrundsatser.*

## 9 KAP.

**Om befordran med luftfartyg**

## 1 §.

*Angående befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställs vederlagsfritt, stadgas i lagen om befordran med luftfartyg.*

*Anm. Vid 9 kap. angives i det följande till jämförelse med förslaget lydelsen av den med hänvisningen i 9 kap 1 §*



*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

luftfartslagen avsedda lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg.

### 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;

### Bestämmelsernas tillämpningsområde

#### 1 §.

*Vad i detta kapitel stadgas* gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt.

*Med Warszawakonventionen förstås i detta kapitel den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran.*

#### 2 §.

*Bestämmelserna i detta kapitel äga icke tillämpning å postbefordran.*

*Vad i 3—9 §§ stadgas om befordringshandlingar skall icke gälla i fråga om befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.*

### Befordringshandlingar

#### 3 §.

Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

- a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada å person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och om villkoren för befordringen.

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 utsluta eller begränsa hans ansvarighet.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befordringsavtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har passageraren med fraktförarens samtycke gått ombord å luftfartyg utan att biljett utfärdats eller innehåller biljetten icke meddelande som avses i första stycket under c), äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

## 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

### 4 §.

Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis. Har beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket eller intagits i sådan biljett, skall det innehålla:

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren för befordringen.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befodringsavtalet 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.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, skall befodringsavtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel. Har fraktföraren mottagit resgodset i sin vård utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller, i fall då beviset icke fogats vid eller intagits i biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket under c), beviset ej meddelande som avses i första stycket under c) av förevarande paragraf, äger fraktföraren dock icke åberopa sådan begränsning av

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

### III. Flygfraktsedel

#### 5 §.

Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befodringshandling, 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 befodringsavtalet 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 försees 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,

#### 5 §.

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

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall befodringsavtalet ändock gälla och, med det undantag som följer av 9 §, vara underkastat bestämmelserna i detta kapitel.

#### 6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall försees 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 innan godset tages ombord å luftfartyget; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Har fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln,

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

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.

## 7 §.

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

## 8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla *följande uppgifter*:

## 8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla:

- a. *ort och dag för utfärdandet*;
- b. *avgångsort och bestämmelseort*;
- c. *avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring*;

a) *uppgift å avgångsort och bestämmelseort*;

b) *där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum i annan stat, uppgift å minst en sådan mellanlandning; samt*

- d. *avsändarens namn och adress*;
- e. *den förste fraktförarens namn och adress*;
- f. *om viss mottagare anges, 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*;

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

## 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.

## 9 §.

Har gods med fraktförarens samtycke tagits ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke meddelande som avses i 8 § under c), äger fraktföraren icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

## 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.

## 10 §.

Avsändaren svarar för skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider till följd av att uppgifter rörande godset, vilka avsändaren upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.

## 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, förpack-

## 11 §.

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

Vad i flygfraktsedeln uppgives angående godsets vikt, mått, förpack-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ning och stycketal *skola*, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om *dess* tillstånd *äga* 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.

ning och stycketal *skall*, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift i *flygfraktsedeln* om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift i *densamma* om *godsets* tillstånd *äga* däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och tecknat intyg *därom* 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 befodringsavtalet *äga* 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 att förfoga över godset och godsets utlämnande**

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befodringsavtalet *äger* 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, *låta* på bestämmelseorten eller under resan utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. *Avsändaren skall* dock *gälta* kostnad som *uppkommer därav*. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom *därom*.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att *det till denne avlämnade exemplaret* av flygfraktsedeln företes, *är* fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt *upphör*, då *mottagarens rätt inträder efter vad i*



## (Gällande lydelse)

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 befördringsvillkor, 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 befördringsavtalet.

## 15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelser 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 ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada *i* följd av att sådan upplysning eller handling sak-

## (Föreslagen lydelse)

13 § stadgas. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, *går* rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

## 13 §.

När godset framkommit till bestämmelseorten, *äger* 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 befördringsvillkor 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, *äger* mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter som härflyta ur befördringsavtalet.

## 15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, *skall* ej *gälla*, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

## 16 §.

Avsändaren *är* 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. *Tillskyndas* fraktföraren skada *till* följd av att sådan upplysning

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

nas, 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 befodringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befodrigan verkställt till lands eller sjöledes utanför flygplats, *ligger* 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 luftbefodrigan av passagerare, inskri-

eller handling saknas *eller är oriktig* eller *ofullständig, är* avsändaren pliktig att ersätta *skadan*, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

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

**Fraktförarens ansvarighet**

## 17 §.

*Såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas är fraktföraren ansvarig för personskada, vilken drabbas passagerare till följd av händelse som inträffar* ombord å luftfartyget eller *i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta.*

## 18 §.

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

Har på grund av befodringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befodrigan verkställt till lands eller sjöledes utanför flygplats, *ligger det* å fraktföraren att visa att skada, som drabbat resgodset eller godset, ej *härör av händelse som inträffat* under den i första stycket avsedda tiden.

## 19 §.

För skada *till* följd av dröjsmål vid luftbefodrigan av passagerare, inskri-

## (Gällande lydelse)

vet 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, förändret 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, *gäller* det uppgivna beloppet såsom gräns

## (Föreslagen lydelse)

vet resgods eller gods *är* fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

## 20 §.

Fraktföraren *är* fri från ansvarighet, där *han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärdena.*

## 21 §.

*Visar fraktföraren att den som lidit skadan medverkat därtill genom eget vållande, skall ersättningen jämkas efter vad som prövas skäligt.*

## 22 §.

Vid befordran av passagerare *är* fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till *åttiofemtusenåttahundra* 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 *är* fraktförarens ansvarighet begränsad till *åttiosex* kronor för kilogram. Har *passageraren eller* avsändaren vid godsets *överlämnande* till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, *gäller* det uppgivna be-

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

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 sjuhundra-trettio kronor för envar passagerare.*

loppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att *passagerarens eller avsändarens intresse är lägre. Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet påverkar värdet av andra kolli som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.*

*I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin vård, är ansvarigheten begränsad till ettusensjuhundratjugu kronor för envar passagerare.*

*Skyldighet att gälda rättegångskostnad må åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där fraktföraren inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller före det talan väckts skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning som frånsett rättegångskostnaden ej understiger vad som utdömes.*

*Om det guldvärde å svenska kronan som vid denna lags ikraftträdande är anmält till Internationella valutafonden sedermera ändras, skola de i denna paragraf angivna gränserna för ansvarigheten omräknas i enlighet med det ändrade guldvärdet. De nya ansvarighetsgränserna kun-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

*göras offentligen av Konungen. Föres talan om ersättning, skola ansvarighetsgränserna beräknas enligt guldvärdet å den dag dom meddelas.*

## 23 §.

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

## 23 §.

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

*Vid befordran av gods skall vad i första stycket stadgas ej äga tillämpning å förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.*

## 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.*

## 24 §.

*De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligt eller ock av grov oaktsamhet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.*

## 25 §.

*Föres talan mot någon av fraktförarens folk på den grund att han vållat skada genom fel eller försummelse i tjänsten av ringare grad än i 24 § sägs, må sammanlagda beloppet av den ersättning, som han och fraktföraren kunna förpliktas utgiva, icke överskrida den gräns för ansva-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

righeten som fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av ska-  
deersättning stadgas i 10 kap. 3 §.

## 26 §.

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

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* befodringshandlingen 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.

## 26 §.

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

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom *sju* dagar samt, beträffande gods, inom *fjorton* dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom *tjuuen* dagar från den dag, då *resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande*.

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

## 27 §.

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

## 28 §.

Talan om ansvarighet *enligt detta kapitel* 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.

*Talan må icke föras annat än vid*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 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.

## 29 §.

*svensk domstol eller domstol i annan till Warszawakonventionen ansluten stat, med mindre enligt avtalet avgångsorten eller bestämmelseorten är belägen i stat som ej biträtt konventionen.*

Väckes ej talan om ansvarighet inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, *är* 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, *är* 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 *förlusten*, skadan, *minskningen* eller dröjsmålet inträffat medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, *skola* de *svara* en för båda och båda för en.

## Sammansatt befordran

## 31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, *gälla bestämmelserna i detta kapitel* allenast beträffande luftbefordringen.



*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

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

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

**Särskilda bestämmelser****Övriga 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 avtalet 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 § omnämnda 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

## 32 §.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i *detta kapitel* stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, är förbehållet utan verkan.

Har skiljeavtal i fråga om befordran av gods träffats innan skada timat, skall det dock, utan hinder av vad i första stycket sägs, gälla såframt skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och tvistefrågan, såvitt Warszawakonventionen är tillämplig därå, skall prövas i överensstämmelse med konventionens bestämmelser.

## 33 §.

I fråga om befordringshandling som utfärdats utom riket eller som avser internationell befordran skall i 3 § första stycket under c), 4 § första stycket under c) eller 8 § under c) stadgad fordran å meddelande anses uppfylld, när handlingen innehåller uppgift om att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i de fall, som angivas i det lagrum varom fråga är.

Är vid internationell luftbefordran

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

skola de i 22 § angivna penningbe-  
loppen avse kronor i guld.

den avtalade avgångsorten eller be-  
stämmelseorten belägen i stat som  
icke biträtt Warszawakonventionen,  
äger fraktföraren, ändå att beford-  
ringshandlingen icke innehåller med-  
delande som avses i första stycket,  
åberopa sådan begränsning av ansva-  
righeten som stadgas i 22 §.

34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran,  
äger Konungen meddela bestämmel-  
ser avvikande från vad i 3 § första  
stycket, 4 § andra stycket samt 8 §  
stadgas angående biljett, resgodsbe-  
vis och flygfraktsedel.

34 §.  
Såvitt angår inrikes luftbefordran,  
vid vilken mellanlandning utom riket  
ej avses skola äga rum, äger Ko-  
nungen meddela bestämmelser, avvi-  
kande från vad i 3, 4, 8 och 9 §§  
stadgas angående biljett, resgodsbe-  
vis och flygfraktsedel.

(Jfr 33 § första stycket)

35 §.

Har stat, då den biträdde den i  
Warszawa den 12 oktober 1929 av-  
slutade konventionen om internatio-  
nell luftbefordran, avgivit förklaring  
som avses i tilläggsprotokollet till  
samma konvention, skola bestämmel-  
serna i detta kapitel ej äga tillämp-  
ning å internationell luftbefordran,  
som utföres omedelbart av den sta-  
ten eller av territorium för vars ut-  
ländska angelägenheter den staten  
svarar.

Såframt en till den reviderade kon-  
ventionen ansluten stat förklarat, att  
konventionen icke skall gälla luftbe-  
fordran, som utföres för dess militä-  
ra myndigheter ombord å luftfartyg  
vilka äro registrerade i den staten  
och villkas hela lastförmåga reserve-  
rats av dessa myndigheter eller för  
deras räkning, skola bestämmelserna  
i detta kapitel ej heller äga tillämp-  
ning å sådan befordran.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 15 KAP.

## 1 §.

I fråga — — — Konungen bemyndigar.

Vad i 10 kap. 3 § ävensom 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket. Vad i 9 kap. och 10 kap. 3 § ävensom 11 kap. 2 § första och tredje styckena samt 13 § är stadgat med avseende å civil luftfart skall dock gälla jämväl i fall som avses i första stycket.

---

Beträffande ikraftträdandet av denna lag skall iakttagas följande.

Därest Konungen förordnar att luftfartslagen skall träda i kraft innan det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet ratificerats av Sverige och trätt i kraft, skall den äldre lydelsen av 1 kap. 4 §, 9 kap. och 15 kap. 1 § gälla intill dess Konungen annorledes förordnar. I förordnandet om luftfartslagens ikraftträdande anges, vilken lydelse av ifrågavarande lagrum som skall gälla.

Då 1 kap. 4 §, 9 kap. och 15 kap. 1 § i nya lydelsen träda i kraft, skall lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg upphöra att gälla. Å befordran med luftfartyg mellan riket och främmande stat, som biträtt den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran men icke den reviderade konventionen, skall dock äldre lag fortfarande tillämpas, så länge den ursprungliga konventionen ännu gäller mellan riket och sådan främmande stat. Vad nu sagts skall ock gälla i fråga om luftbefordran mellan utrikes orter, såframt avgångsorten och bestämmelseorten båda äro belägna i en och samma främmande stat varom i föregående punkt sägs och mellanlandning avses skola ske här i riket eller i annan stat, så ock där avgångsorten eller bestämmelseorten är belägen i främmande stat som avses i föregående punkt och den andra av dessa orter ligger i annan sådan stat eller i stat som biträtt den reviderade konventionen. Upphör den ursprungliga konventionen på grund av uppsägning från svensk sida att gälla mellan riket och främmande stat som förut sagts, kungöres detta offentligen av Konungen.

---

Vid det remitterade betänkandet fogat

### 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.

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas.

Med Warszawakonventionen förstås i denna lag den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran.

##### 2 §.

Denna lag äger icke tillämpning å postbefordran.

Beträffande befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet, skall vad i 3—9 §§ stadgas om befordringshandlingar icke gälla.

#### Befordringshandlingar

##### 3 §.

Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

- a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;
- b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar äro avsedda att äga rum i annan stat, uppgift å minst en sådan mellanlandning; samt
- c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada å person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och om villkoren för befordringen.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har passageraren med fraktförarens samtycke gått ombord å luftfartyg utan att biljett utfärdats eller innehåller biljetten icke meddelande som avses i första stycket under c), äge fraktföraren dock icke åberopa begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 §.

## 4 §.

Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis. Har beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket eller intagits i sådan biljett, skall det innehålla:

- a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;
- b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar äro avsedda att äga rum i annan stat, uppgift å minst en sådan mellanlandning; samt
- c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren för befordringen.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit resgodset i sin vård utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller, i fall då beviset icke fogats vid eller intagits i biljett som uppfyller föreskrifterna i 3 § första stycket under c), beviset ej meddelande som avses i första stycket under c) av förevarande paragraf, äge fraktföraren dock icke åberopa begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

## 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 återställs av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset tages ombord å luftfartyget; 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 begär det, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

## 8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla:

- a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;
- b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och

en eller flera mellanlandningar äro avsedda att äga rum i annan stat, uppgift å minst en sådan mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

#### 9 §.

Har gods med fraktförarens samtycke tagits ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke meddelande som avses i 8 § under c), äge fraktföraren icke åberopa begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

#### 10 §.

Avsändaren svare för skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider till följd av att uppgifter rörande godset, vilka avsändaren upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.

#### 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 tecknat intyg därom 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 kommer därav. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta honom därom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till denne avlämnade exemplaret 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 mottagarens rätt inträder efter vad i 13 § stadgas. Väger 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 avvikelser 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 ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada till följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller oriktig 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, till följd av händelse som timat ombord å luftfartyget eller i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta, av skada å person, vare fraktföraren ansvarig därför, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas.

#### 18 §.

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

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

#### 19 §.

För skada till 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 han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att detta varit dem omöjligt.



## 21 §.

Visar fraktföraren, att den som lidit skadan medverkat därtill genom eget vållande, varde ersättningen jämkad efter vad som prövas skäligt.

## 22 §.

Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till trettiosextusenfemhundra 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 passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med godsets avlämnande å bestämelseorten, och gulditt föreskriven tilläggsavgift, gälle det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att passagerarens eller avsändarens intresse är lägre. Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet påverkar värdet av andra kolli, som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.

I fråga om föremål, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, vare ansvarigheten begränsad till sjuhundratrettio kronor för envar passagerare.

De i denna paragraf stadgade gränserna för fraktförarens ansvarighet avse kronor i guld. Föres talan om ersättning, skola beloppen omräknas enligt guldvärdet å den dag dom meddelas.

## 23 §.

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

Vid befordran av gods skall vad i första stycket stadgas ej äga tillämpning å förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

## 24 §.

De gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § skola ej äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligen eller ock genom oaktsamhet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

## 25 §.

Föres talan mot någon av fraktförarens folk för att han vållat skadan genom fel eller försummelse i tjänsten, dock icke så som i 24 § sägs, må sammanlagda beloppet av den ersättning, som han och fraktföraren kunna förpliktas utgiva, icke överskrida den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa.

## 26 §.

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

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom sju dagar samt, beträffande gods, inom fjorton dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom tjuguen dagar från den dag, då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Anmärkning skall göras genom anteckning på 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 förbehållet utan verkan.

Skiljeavtal rörande skada som avses i denna lag vare, där avtalet träffats innan skadan timade, dock gällande såvitt avtalet angår befordran av gods

samt skiljemannaförfarandet skall äga rum i stat, som är ansluten till Warszawakonventionen, inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som avses i konventionen eller eljest i överensstämmelse med konventionens bestämmelser.

## 33 §.

I fråga om befordringshandling som utfärdats utom riket eller som avser internationell befordran skall i 3 § första stycket under c), 4 § första stycket under c) eller 8 § under c) stadgad fordran å meddelande anses uppfylld, när handlingen innehåller uppgift om att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen som i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i de fall, som angivas i det lagrum varom fråga är.

## 34 §.

Har passagerare drabbats av skada å person och skall enligt i allmänhet gällande regler svensk lag komma till användning, äge de i strafflagen stadgade grunderna tillämpning i fråga om vem ersättningen skall tillkomma och vad som skall räknas därunder.

## 35 §.

Har stat, då den biträdde den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran, avgivit förklaring som avses i tilläggsprotokollet till art. 2 i samma konvention, skall lagen ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten eller av territorium för vars utländska angelägenheter den staten svarar. Såframt stat, på sätt i fråga om den reviderade konventionen är medgivet, förklarat att konventionen icke skall gälla befordran av personer, gods och resgods, som utföres för dess militära myndigheter ombord å luftfartyg vilka äro registrerade i den staten och vilkas hela lastförmåga reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, skall lagen ej heller äga tillämpning beträffande sådan befordran.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Genom denna lag upphäves lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg.

Å befordran med luftfartyg mellan riket och främmande stat, som biträtt den i Warszawa den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran men icke den reviderade konventionen, skall dock äldre lag fortfarande gälla. Samma lag vare i fråga om luftbefordran mellan utrikes orter, såframt avgångsorten och bestämmelseorten båda äro belägna i en och samma främmande stat varom i första punkten sägs och mellanlandning är avsedd att ske här i riket eller i annan stat, så ock där avgångsorten eller bestämmelseorten är belägen i främmande stat som avses i första punkten och den andra av dessa orter ligger i annan sådan stat eller i stat som biträtt den reviderade konventionen.

---

### Sammanställning

jämlikt Haagprotokollet artikel XIX av den reviderade Warszawa-konventionen, fränsett slutbestämmelserna

(Översättning)

Convention de Varsovie amendée à  
la Haye en 1955

#### 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 sur le territoire d'un autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule 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 la présente Convention un transport unique lorsqu'il a

Warszawakonventionen, reviderad  
i Haag 1955

#### 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 parts territorier. Äro både avgångsorten och bestämmelseorten belägna på en enda hög fördragsslutande parts territorium, anses befordringen jämväl såsom internationell, såframt mellanlandning avses skola äga rum på annan stats territorium, ändå att denna stat icke är en hög fördragsslutande part. Befordran utan sådan mellanlandning mellan två orter inom en enda hög fördragsslutande parts territorium anses icke såsom internationell i denna konventions mening.

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 kon-

été envisagé par les parties comme une seule opération, 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 le territoire d'un même Etat.

### Article 2

1. La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1<sup>er</sup>.

2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux.

*Anm.* Till denna artikel finnes ett tilläggsprotokoll av följande lydelse:

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'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

## CHAPITRE II

### Titres de transport

#### Section I. — Billet de passage

##### Article 3

1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant;

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

c) un avis indiquant que si les

vention såsom en enhet, där den av parterna så betraktats; befordringen förlorar icke sin internationella karaktär på den grund, att ett eller flera av avtalen skola i sin helhet fullgöras inom en och samma stats territorium.

### Artikel 2

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

2. Denna konvention gäller icke befordran av brev- och paketpost.

De höga fördragsslutande parterna förbehålla sig rätt att vid ratifikationen eller anslutningen förklara, att artikel 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.

## KAPITEL II

### Befordringshandlingar

#### Avdelning I. Biljett

##### Artikel 3

1. Vid befordran av passagerare skall utfärdas biljett, innehållande:

a) uppgift å avgångsort och bestämelseort;

b) där avgångsorten och bestämelseorten äro belägna inom en och samma höga fördragsslutande parts territorium och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum på annan stats territorium, uppgift å minst en av dessa mellanlandningsplatser;

c) meddelande varav framgår att,

passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages.

2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat du transport. 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, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22.

om passagerare företaga resa med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet vid dödsfall eller fall av kroppsskada liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

2. Biljetten skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om befordringsavtalets slutande och de däri avtalade villkoren. Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Om passageraren med fraktförarens samtycke går ombord å luftfartyg utan att biljett blivit utfärdad eller om biljetten icke innehåller det i första stycket c) av denna artikel föreskrivna meddelandet, äge dock fraktföraren icke åberopa bestämmelserna i artikel 22.

## Section II. — Bulletin de bagages

### Article 4

1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;

c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Var-

## Avdelning II. Resgodsbevis

### Artikel 4

1. Vid befordran av inskrivet resgods skall utfärdas resgodsbevis som, såframt beviset ej fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i första stycket av artikel 3 eller intagits i sådan biljett, skall innehålla:

a) uppgift å avgångsort och bestämmelseort;

b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna inom en och samma höga fördragsslutande parts territorium och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum på annan stats territorium, uppgift å minst en av dessa mellanlandningsplatser;

c) meddelande varav framgår att, om befordringen skall ske med slutlig bestämmelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, den kan vara underkastad Warsza-

sovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.

2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. 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 la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

wakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fall då resgods förkommer, minskas eller skadas.

2. Resgodsbeviset skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om resgodsets inskrivning och om villkoren i befodringsavtalet. Är resgodsbevis ej utfärdat, har det ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befodringsavtalet ändå gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Om fraktföraren mottager resgodset i sin vård utan att resgodsbevis blivit utfärdat eller om, i fall då beviset icke fogats vid biljett som uppfyller föreskrifterna i första stycket c) av artikel 3 eller intagits i sådan biljett, beviset ej innehåller det i första stycket c) av denna artikel föreskrivna meddelandet, äge dock fraktföraren icke åberopa bestämmelserna i andra stycket av artikel 22.

### Section III. — Lettre de transport aérien

#### Article 5

1. Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur 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.

#### 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 deux-

### Avdelning III. Flygfraktsedel

#### Artikel 5

1. Vid befodran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befodringshandling, 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 befodringsavtalet ändå gällande och, med det undantag som följer av artikel 9, underkastat bestämmelserna i denna konvention.

#### Artikel 6

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

2. Det första exemplaret skall föras med beteckningen »för fraktföraren» och undertecknas av avsända-



ième 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 avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef.

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.

#### 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.

#### Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises.

ren. Det andra exemplaret skall betecknas »för mottagaren»; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställs av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

3. Fraktförarens underskrift skall tecknas innan godset tages ombord å luftfartyget.

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.

#### Artikel 7

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

#### Artikel 8

Flygfraktsedeln skall innehålla:

- a) uppgift å avgångsort och bestämelseort;
- b) där avgångsorten och bestämelseorten äro belägna inom en och samma höga fördragsslutande parts territorium och en eller flera mellanlandningar avses skola äga rum på annan stats territorium, uppgift å minst en av dessa mellanlandningsplatser;
- c) meddelande till avsändaren varav framgår att, om befordringen skall ske med slutlig bestämelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, den kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fall då gods förkommer, minskas eller skadas.

*Article 9*

Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

*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 par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée 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 trans-

*Artikel 9*

Om gods med fraktförarens samtycke tages ombord å luftfartyg utan att flygfraktsedel blivit utfärdad eller om denna icke innehåller det i artikel 8 c) föreskrivna meddelandet, äge fraktföraren icke åberopa bestämmelserna i andra stycket av artikel 22.

*Artikel 10*

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

2. Avsändaren svare för all skada som fraktföraren eller annan, i förhållande till vilken fraktföraren är ansvarig, lider på grund av att avsändarens uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro oriktiga eller ofullständiga.

*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; de som avse godsets myckenhet eller rymd eller 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

port, 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.

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.

#### 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.

över godset genom att återtaga det å 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 kommer därav.

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

3. Utför fraktföraren avsändarens order utan att det till denne avlämnade exemplaret 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 artikel 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.

#### Artikel 13

1. När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i artikel 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. 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.

#### 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 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, soit du destinataire.

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

3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable.

#### 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.

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 beforderingsavtalet.

#### Artikel 14

Avsändaren och mottagaren kunna, evad de handla å egna eller å annans vägnar, i eget namn göra gällande dem enligt artiklarna 12 och 13 tillkommande rättigheter mot det att de uppfylla de förpliktelser avtalet ålägger dem.

#### Artikel 15

1. Artiklarna 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 avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 12, 13 eller 14, skall intagas i flygfraktsedeln.

3. Intet i denna konvention utgör hinder mot upprättande av negotiabel flygfraktsedel.

#### 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. Tillskyndas fraktföraren skada till följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller oriktig, vare avsändaren pliktig att ersätta skadan, 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.

## 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.

## 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 aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. 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

Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses pré-

## KAPITEL III

## Fraktförarens ansvarighet

## Artikel 17

Fraktföraren vare ansvarig för personskada, vilken drabbar passagerare till följd av händelse, som inträffar ombord å luftfartyget eller i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta.

## Artikel 18

1. Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till följd av händelse, som inträffar 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 jämligt 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 till följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods.

## Artikel 20

Fraktföraren vare fri från ansvarighet, om han visar, att han och

posés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

#### 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.

#### Article 22

1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante 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 passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. a) 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.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois,

hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att detta varit dem omöjligt.

#### 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.

#### Artikel 22

1. Vid befordran av personer vare fraktförarens ansvarighet för varje passagerare begränsad till ett belopp av tvåhundrafemtio 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 särskilt avtal mellan fraktföraren och passageraren må dock högre gräns för ansvarigheten bestämmas.

2. a) Vid befordran av inskrivet resgods och gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till ett belopp av tvåhundrafemtio francs för kilogram, såvida icke passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och gulditt tilläggsavgift som må vara föreskriven. Belopp, som sålunda uppgivits, gälla såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att passagerarens eller avsändarens verkliga intresse är lägre.

b) Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördröjts, skall endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet. Där



lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

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

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du jugement.

#### Article 23

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente

förlust, minskning, skada eller dröjsmål i fråga om viss del av det inskrivna resgodset eller godset eller av något av dess innehåll påverkar värdet av andra kolli, som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, skall dock den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli tagas i beräkning vid bestämmandet av gränsen för ansvarigheten.

3. I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin vård, vare ansvarigheten begränsad till femtusen francs för envar passagerare.

4. Utan hinder av de gränser för ansvarigheten som föreskrivas i denna artikel må domstolen, i enlighet med sin egen lag, härutöver utdöma ett belopp, motsvarande hela eller en del av de utgifter och andra rättegångskostnader som käranden ådragit sig för sin talan. Vad nu sagts skall ej äga tillämpning, såframt beloppet av utdömd ersättning, frånsett sådana utgifter och andra rättegångskostnader, icke överstiger vad fraktföraren skriftligen erbjudit käranden inom en tid av sex månader från den händelse, av vilken skadan härrör, eller före det talan väcktes, om detta skedde senare.

5. De belopp som i denna artikel angivas i francs avse en monetär enhet av sextiofem och ett halvt milligram guld av nihundra tusendelars finhet. Beloppen må omräknas till nationellt mynt i runda tal. Omräkning till sådant mynt som icke utgör guldvaluta skall i fall av rättegång ske enligt myntets guldvärde å den dag dom meddelas.

#### Artikel 23

1. Avtal i syfte att befria fraktföraren från hans ansvarighet eller att bestämma lägre gräns än enligt denna konvention vare ogiltigt, men be-



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.

2. L'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

#### 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.

#### Article 25

Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions.

#### Article 25 A

1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

fordringsavtalet vare likväl gällande och underkastat konventionens föreskrifter.

2. Vad i första stycket stadgas skall ej äga tillämpning å förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av det befordrade godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

#### Artikel 24

1. I fall som avses i artiklarna 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 gälla jämväl i fall som avses i artikel 17. Frågan vem rätt till ersättning tillkommer och om rättighetens innebörd beröres ej av denna konvention.

#### Artikel 25

De gränser för ansvarigheten som stadgas i artikel 22 skola ej äga tillämpning, såframt det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet, som fraktföraren eller någon av hans folk förövat antingen i uppsåt att åstadkomma skada eller ock hänsynslöst och med insikt att skada sannolikt skulle orsakas därav; dock att, vid handling eller underlåtenhet av någon av fraktförarens folk, tillika skall visas att denne handlat under utövningen av sin tjänst.

#### Artikel 25 A

1. Föres till följd av skada som avses i denna konvention talan mot någon av fraktförarens folk, äge denne, såframt han visar att han handlat under utövningen av sin tjänst, åberopa de gränser för ansvarigheten som fraktföraren kan påkalla jämligt artikel 22.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

#### 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, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un 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 ayants droit.

2. Sammanlagda beloppet av den ersättning, som fraktföraren och hans folk kunna förpliktas utgiva i fall som avses i första stycket, må icke överstiga där angivna gränser.

3. Bestämmelserna i första och andra styckena av denna artikel skola icke äga tillämpning, om det visas att skadan härrör av en handling eller underlåtenhet av fraktförarens folk, som förövats antingen i uppsåt att åstadkomma skada eller ock hänsynslöst och med insikt att skada sannolikt skulle orsakas därav.

#### 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 göres mottagaren anmärkning hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom sju dagar samt, beträffande gods, inom fjorton dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom tjuguen dagar från den dag, då resgodset eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

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 talan om ersättning enligt denna konvention föras mot hans rättsinnehavare.

*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 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

*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 gälla 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 avses i artikel 1 tredje stycket, utföras av flera fraktförare var efter annan, gälla för varje fraktförare, som mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, bestämmelserna i denna konvention, och vare, såvitt befodringsavtalet 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 sistte. Båda må därjämte föra talan mot

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.

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.

## 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 prévues à l'article 28 alinéa 1.

## KAPITEL IV

### Sammansatt befordran

#### Artikel 31

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

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

## KAPITEL V

### Allmänna bestämmelser och slutbestämmelser

#### Artikel 32

Ogiltig vare bestämmelse i befodringsavtalet 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 befodran av gods vare skiljeavtal medgivet, där skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i artikel 28 första stycket avsedd domstols domvärjo och saken avgöras i enlighet med bestämmelserna i denna konvention.

*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*

Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué 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.

*Artikel 33*

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

*Artikel 34*

Bestämmelserna i artiklarna 3—9 rörande befodringshandlingar skola icke äga tillämpning å befodran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av luftfartsverksamhet.

*Artikel 35*

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

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 15 december 1959.*

Närvarande:

justitieråden BECKMAN,  
E. SÖDERLUND,  
TAMMELIN,  
regeringsrådet NEVRELL.

Enligt lagrådet den 11 november 1959 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten i statsrådet den 9 oktober 1959, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet Karl Sidenbladh.

*Lagrådet yttrade:*

Förslaget innebär huvudsakligen, att i 9 kap. luftfartslagen skola upptagas bestämmelser om befordran med luftfartyg, vilka med vissa ändringar motsvara den nuvarande lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg. Ändringarna avse väsentligen att gällande lag, som grundar sig på en i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknad konvention om internationell luftbefordran, skall anpassas till den revision som enligt ett i Haag den 28 september 1955 avslutat protokoll vidtagits av konventionen.

Då målet sålunda är att giva den svenska lagstiftningen på området sådant innehåll, som erfordras för anslutning till den reviderade konventionen, kan det vara nödvändigt att, till främjande av internationell rättsenhet, på en eller annan punkt godtaga även bestämmelser, som eljest för svenska förhållanden tett sig främmande. Med beaktande härav har lagrådet funnit anledning till erinran allenast beträffande de här nedan upptagna paragraferna i förslagets 9 kap.

17 §.

I denna paragraf upptages huvudregeln om fraktförarens ansvarighet för personskada som drabbar passagerare. Någon bestämmelse om vem ersättning skall tillkomma och vad därunder skall räknas upptages ej i förslaget. Därom stadgas i 24 § gällande lag att, där passagerare drabbats av skada å person, skall enligt de i strafflagen stadgade grunder bestämmas vem ersätt-

ningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas. Denna hänvisning till strafflagens skadeståndsregler har departementschefen funnit obehövlig, då dessa regler finge anses tillämpliga utan särskilt stadgande. Eftersom här är fråga om skadeståndsskyldighet i ett avtalsförhållande, kan det emellertid knappast sägas vara utan vidare klart att, såsom i 6 kap. 2 § strafflagen stadgas, under skadeståndet skall räknas även ersättning för sveda och värk ävensom för lyte eller annat stadigvarande men eller att, om passagerare blivit dödad, hans efterlevande skola äga rätt till ersättning efter vad i 6 kap. 4 § strafflagen stadgas. Lagrådet hemställer att för tydlighets skull — på liknande sätt som skett i 171 § andra stycket sjölagen — till 17 § lägges en andra punkt av innehåll, att skadestånd skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunderna.

#### 18 §.

Enligt andra stycket ligger det under vissa omständigheter å fraktföraren att visa att sakskada ej härrör av händelse för vilken han svarar. Såsom framgår av konventionen art. 18 tredje stycket innebär detta, att skadan anses härröra av sådan händelse, där ej annat styrkes. Lagrådet hemställer, att lagtexten avfattas i närmare anslutning till konventionen.

#### 22 §.

Lagrrådet har intet att invända mot det föreslagna sättet för angivande av ansvarighetsgränserna men får erinra, att beloppen måste ändras, om det guldvärde som är anmält till Internationella valutafonden ändras före lagens ikraftträdande.

Enligt fjärde stycket må skyldighet att gälda rättegångskostnad åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Från denna regel, vilken enligt svensk rättsuppfattning i och för sig är självklar, har gjorts undantag för det fall att fraktföraren — inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller, om talan väckes senare, i allt fall före det talan väckts — skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning, som fränsett rättegångskostnaden ej understiger vad som utdömes. Ehuru dessa bestämmelser delvis te sig obehövlige och delvis kunna medföra avvikelser från allmänna svenska regler om rättegångskostnad, vill lagrådet icke motsätta sig att de upptagas i svensk lag för att möjliggöra anslutning till konventionen och uppnå rättsenhet med andra länder. Härvid utgår lagrådet från att undantagsbestämelsen endast är tillämplig, om fraktföraren erbjudit visst belopp och förklarat sig vidbliva sitt erbjudande oavsett om rättegång anhängiggöres eller ej.

#### 24 §.

Enligt art. 25 av Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse ägde fraktföraren icke åberopa de bestämmelser i konventionen, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet, såvida han eller hans folk i tjänsten orsakat



skadan med uppsåt eller genom sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där målet är anhängigt är att likställa med uppsåt. Vid 1955 års överläggningar i Haag påtalades, enligt vad lagrådet inhämtat, att tillämpningen av dessa regler varit oenhetlig och på vissa håll alltför sträng mot fraktföraren, såvitt angår andra fall än de då skadan åstadkommits uppsåtligen. Enligt den reviderade lydelsen av art. 25 kunna de allmänna ansvarighetsbegränsningarna överskridas vid ouppsåtlig skada endast om den åstadkommits hänsynslöst (recklessly, témérairement) och med insikt att skada sannolikt skulle orsakas. Detta har i lagtexten återgivits med »av grov oaktsamhet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma».

Såsom departementschefen själv medgivit är lagtextens avfattning ej fullt tillfredsställande. Det måste ur svensk synpunkt anses oegentligt att för överskridande av ansvarighetsbegränsningarna kräva något utöver grov oaktsamhet, vari svenska domstolar äro benägna att inlägga stränga krav. Med hänsyn till att den svenska rätten, som kan komma att tillämpas även av utländska domstolar, bör följa blivande internationell rättspraxis är det emellertid icke lämpligt att hänföra sig till grov oaktsamhet, utan lagtexten bör utformas i närmare anslutning till konventionen. Härvid bör dock undvikas att använda ordet »hänsynslöst», vilket i förevarande sammanhang säkerligen skulle komma att medföra tolkningssvårigheter för svenska domstolar. I anslutning till ett av Stockholms handelskammare förordad alternativ hemställer lagrådet om en sådan utformning av 24 §, att de gränser för ansvarigheten som stadgas i 22 § förklaras ej skola äga tillämpning, där det visas att fraktföraren själv eller hans folk i tjänsten orsakat skadan uppsåtligen eller ock, med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn.

Ur protokollet:

*Trygve Hellners*

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 december 1959.*

**Närvarande:**

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, NORDLANDER.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets den 15 december 1959 avgivna utlåtande över det den 9 oktober 1959 till lagrådet remitterade förslaget till *lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)*.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför härefter följande.

Det torde inledningsvis böra anmärkas, att efter den 9 oktober 1959 meddelande ingått att ytterligare en stat ratificerat Haagprotokollet.

I fråga om 9 kap. 24 § har lagrådet förordat en omformulering av det till lagrådet remitterade förslaget. Med hänsyn till vikten av att på denna betydelsefulla punkt uppnå största möjliga enighet mellan de nordiska länderna har lagrådets yttrande beträffande denna paragraf föranlett skriftväxling med vederbörande lagstiftningsorgan i Danmark, Finland och Norge. Av denna skriftväxling har framgått, att man å finsk sida ännu icke har kunnat intaga någon slutlig ståndpunkt. Från norsk sida har anförts, att man där torde kunna tänka sig en avfattning av motsvarande paragraf, som i sak överensstämmer med vad lagrådet förordat och även formellt nära ansluter sig härtill. I Danmark har däremot till folketinget avlåtits proposition med paragrafens slutord avfattade »enten med forsæt eller groft uagtsomt, vidende om at skade sandsynligvis ville blive forårsaget». En sådan avfattning, som å dansk sida ansetts utgöra den riktigaste översättningen av Haagprotokollets ordalydelse, är rent redaktionellt en god motsvarighet till den till lagrådet remitterade texten. Det avgörande i föreliggande fråga synes emellertid vara, att Haagprotokollet i de skilda ländernas lagar återges i den avfattning som bäst stämmer överens med de i vederbörande land inarbetade juridiska begreppen. Under förhandenvarande omständigheter anser jag därför att 9 kap. 24 § i förslaget lämpligen bör utformas i enlighet med vad lagrådet förordat.

De erinringar som lagrådet härutöver anført synes böra beaktas.

Utöver de ändringar som framgår av det förut sagda torde i lagförslaget böra vidtagas några jämkningar av formell art.

Föredraganden hemställer att Kungl. Maj:t måtte genom proposition till riksdagen

d e l s föreslå riksdagen att godkänna protokollet den 28 september 1955 innebärande ändring av konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran;

d e l s o c k jämlikt 87 § regeringsformen föreslå riksdagen att antaga det i enlighet med vad förut anförts ändrade lagförslaget.

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

Ur protokollet:

*Margit Hirén*

---

**Innehållsförteckning**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Haagprotokollet jämte översättning .....	2
Lagförslag .....	28
Utdrag av statsrådsprotokollet den 9 oktober 1959 .....	46
Huvudgrunderna för lagstiftningen .....	47
Speciell motivering .....	51
Bilaga A. Till lagrådet remitterat lagförslag .....	98
Bilaga B. Vid remitterat betänkande fogat lagförslag .....	116
Bilaga D. Sammanställning av den reviderade Warszawakonventionen ....	123
Utdrag av lagrådets protokoll den 15 december 1959 .....	139
Utdrag av statsrådsprotokollet den 30 december 1959 .....	142