

Nr 19

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 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).

Genom en den 30 december 1959 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 34, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att

dels godkänna ett vid propositionen fogat, den 28 september 1955 avslutat 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 antaga ett vid propositionen fogat förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957.

Beträffande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här anföras följande.

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 befordringshandlingar 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.

I fråga om lydelsen av det propositionen bifogade protokollet av den 28 september 1955, benämnt *Haagprotokollet*, tillåter sig utskottet hänvisa till propositionen (s. 2—27).

Det ovannämnda *lagförslaget* är av följande lydelse.

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

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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;
- b) där avgångsorten och bestämmelseorten äro belägna i samma stat och en eller flera mellanlandningar

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. 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 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 ändå 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 ändå 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 skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

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)

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

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

III. Flygfraktsedel

5 §.

Vid befordran av gods *äge* fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en beforderingshandling, 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* beforderingsavtalet 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 föras 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 begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

5 §.

Vid befordran av gods *äger* fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en beforderingshandling, 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* beforderingsavtalet 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 föras 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 begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

(Gällande lydelse)

7 §.

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

8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. *avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;*
- d. *avsändarens namn och adress;*
- e. *den förste fraktförarens namn och adress;*
- f. *om viss mottagare angives, hans namn och adress;*
- g. *godsets art;*
- h. *stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;*
- i. *godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;*
- j. *godsets och förpackningens synliga tillstånd;*
- k. *frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;*
- l. *om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;*
- m. *belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket;*
- n. *i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;*
- o. *handlingar, som avlämnats till*

(Föreslagen lydelse)

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 avses skola äga rum i annan stat, uppgift å platsen för minst en sådan mellanlandning; samt*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

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

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

9 §.

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

10 §.

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

11 §.

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

Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan upp-

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), äger fraktföraren icke åberopa sådan begränsning av ansvarigheten som stadgas i 22 § andra stycket.

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.

Vad i flygfraktsedeln uppgives angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skall, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan upp-

(Gällande lydelse)

gift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om *dess* tillstånd *äge* däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och *därom* tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av beforderingsavtalet *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; *gælde* dock kostnad som *därav kommer*. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren *därom* omedelbart underrätta honom.

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

Avsändarens rätt *upphöre*, då *efter vad i 13 § stadgas* mottagarens rätt inträder. Vägrar mottagaren att

(Föreslagen lydelse)

gift *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 beforderingsavtalet *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 *gälda* 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 13 § stadgas*. Vägrar mottagaren att

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, *gånge* rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

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, *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.

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, *äge* mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befodringsavtalet.

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 §, *vare* ej *gällande*, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, *skall* ej *gälla*, 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 saknas, är *ofullständig* eller *felaktig*

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 eller handling saknas *eller* är *oriktig*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 befodrnan 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.

19 §.

För skada i följd av dröjsmål vid luftbefodrnan av passagerare, inskri-

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 befodrnan 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.

19 §.

För skada till följd av dröjsmål vid luftbefodrnan 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 skälighet 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 *trettiotsju* kronor för kilogram. Har avsändaren vid godsets *avlämnande* till fraktföraren särskilt uppgett det intresse, som är

(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 åtgärderna.*

21 §.

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

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 uppgett det in-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

ressen, 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.

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

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 frånsatt 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 grän-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

serna 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 uppsåtligen 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 vållat skada genom fel eller försummelse i tjänsten av ringare grad än i 24 § sägs, må vad han och fraktföro-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ren kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning icke överskrida den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av skadeersättning 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 överensstämelse 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 överensstämelse 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 *tjuguen* 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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 §.

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*

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.

Sammansatt befordran

31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, *gälla bestämmel-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tillämplig allenast beträffande luftbefordringen.

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

serna i detta kapitel allenast beträffande luftbefordringen.

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

Särskilda bestämmelser

32 §.

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

Skiljeavtal rörande skada som i denna lag avses vare, där 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.

Övriga bestämmelser

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.

(Gällande lydelse)

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)

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

Inledning

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 War-

szawakonventionen; 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).

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

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, resgoods 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 befordringshandlingar, nämligen biljett, resgoodsbevis 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 luftfartøj*, 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 signatärstater skall ha deponerat sina ratifikationsinstrument. För dessa stater träder protokollet i kraft på nittionde dagen efter depositionen av det

trettionde ratifikationsinstrumentet. Beträffande senare ratificerande starter 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 fjorton stater.

Utredningsmannen. Utredningsmannen har framhållit, att när det gällde att införliva Warszawakonventionen med nordisk rätt två skilda tillvägagångssätt var under övertvägande. 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 direkt 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 vunnen 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 verkställes vederlagsfritt, stadgas i lagen om befordran med luftfartyg. Vid de nordiska förhandlingarna framfördes från svensk sida förslag att luftbefordringslagarna borde på nu angivet sätt in-

arbetas 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 anför, 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 förfaringssätt — 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. Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Lindell*, följande beträffande huvudgrunderna för lagstiftningen om befordran med luftfartyg:

»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 lufrättens 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.»

Specialmotivering till lagförslaget

Beträffande specialmotiveringen till lagförslaget tillåter sig utskottet hänvisa till propositionen (s. 51—97).

Lagrådet

Lagrådet har — såsom framgår av det å s. 139—141 i propositionen intagna, i lagrådet hållna protokoll — framställt erinringar på vissa punkter i lagförslaget. I propositionen har vad lagrådet anfört blivit beaktat.

Utskottet

Genom trafikflygets snabba utveckling efter första världskriget framträdde behov av en internationell reglering av luftfrakträtten. Ett flerårigt internationellt samarbete ledde fram till den s. k. Warszawakonventionen av år 1929, som innefattar en överenskommelse om införande av vissa regler om internationell luftbefordran av passagerare, resgoods och gods. Konventionen har ratificerats av de flesta av världens nationer och har införlivats med svensk rätt genom lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg.

Sedan frågan om en revision av luftbefordringskonventionen aktualiserats redan under 1930-talet påbörjades ett långvarigt arbete, som slutfördes vid en internationell luftprivaträttskonferens i Haag år 1955 med avslutande av Haagprotokollet den 28 september 1955. Av de ändringar i Warszawakonventionen som innefattas i Haagprotokollet rör de viktigaste förenklingar av befordringshandlingarna och höjning av det för fraktförarens ansvarighet stadgade maximibeloppet vid befordran av passagerare.

Sveriges ratifikation av Haagprotokollet förutsätter att de svenska lagbe-

stämmelserna på området, vilka innehålles i 1937 års luftbefordringslag, anpassas efter protokollet. Det i propositionen framlagda lagförslaget, som tillkommit efter nordiskt samarbete och utformats i nära anslutning till den reviderade konventionen, innebär att 1937 års lag efter erforderliga ändringar upptages i luftfartslagens 9 kap.

Haagprotokollet skall enligt dess artikel XXII träda i kraft först sedan det ratificerats av 30 stater, d. v. s. omkring två tredjedelar av de stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Genom att det kräves ett så stort antal ratifikationer minskas i någon mån de olägenheter som är förbundna med att det under en övergångstid torde bli nödvändigt att tillämpa olika konventionssystem vid sidan av varandra. Då nämnda olägenheter ändock synes kunna bli besvärande är det önskvärt att det från svensk sida vidtages alla åtgärder som kan befrämja en enhetlig övergång till det nya systemet.

Utskottet, som granskat föreliggande protokoll och lagförslag mot bakgrunden av önskemålet att bibehålla största möjliga internationella enhetlighet å förevarande rättsområde, har ej funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får alltså hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 34,

1) 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; samt

2) antaga det framlagda förslaget till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Stockholm den 15 mars 1960

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: fru Gärde Widemar, herrar Per Olofsson, Robert Johansson, Gezelius, Per-Olof Hanson, Erik Svedberg, fröken Mattson och herr Fagerström;

från andra kammaren: herr Hedqvist, fru Boman*, fru Johansson*, herrar Onsjö*, Östrand, fröken Bergegren och fru Kristensson.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.