

**Nr 257.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart; given Stockholms slott den 28 april 1922.*

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet hållna protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*A. Åkerman.*

**Förslag**

till

**Lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.**

Häri genom förordnas som följer:

## 1 §.

För skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom, som icke befordras med luftfartyget, vare luftfartygets ägare ansvarig, ändå han ej är vållande till skadan.

Har den, som led skadan, genom eget vållande medverkat därtill, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

## 2 §.

Har i följd av luftfart med två eller flera luftfartyg uppstått skada, för vilken deras ägare svara enligt denna lag, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en; och skola de sinsemellan taga del i ersättningsens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt.

Uppstår i följd av sådan luftfart skada å någotdera luftfartyget eller å person eller egendom, som befordras med någotdera luftfartyget, skall vad i 1 § stadgas icke äga tillämpning å sådan skada.

## 3 §.

Brukar någon utan lov annans luftfartyg, svare brukaren i ägarens ställe för skada, som därunder inträffar.

## 4 §.

Innehar någon luftfartyg med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare eller befälhavare å luftfartyget, vare sådan brukare lika med luftfartygets ägare ansvarig för skada, som i följd av luftfartygets begagnande i luftfart inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar luftfartyget med sådan befogenhet,

som nyss sagts, men likväl anlitar annan förare eller befälhavare än den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förare eller befälhavares handhavande av luftfartyget.

5 §.

Skadestånd, som enligt denna lag skall utgå i fall, där någon ljugit döden eller lidit kroppsskada, skall bestämmas enligt de i 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen stadgade grunder.

6 §.

Talan å skadestånd enligt denna lag skall anhängiggöras inom två år från det skadan timade. Vill den, mot vilken anspråk på skadestånd gjorts gällande, mot annan föra talan, som i 2 eller 4 § sägs, skall denna anhängiggöras inom ett år från det skadeståndet blev guldets, därest detta skett utan rättegång, men i annat fall från det han genom dom, som mot honom vunnit laga kraft, förpliktats att gällda skadestånd.

Försummas vad nu är sagt, vare rätt till talan förlorad; dock må, där på grund av samma olycksfall ömsesidiga skadeståndsanspråk föreligga, det ena anspråket, utan hinder av sådan försummelse, kvittas mot det andra.

7 §.

Rätt domstol för upptagande av tvist, varom ovan förmäles, vare allmän underrätt i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den, som sökes, har sitt bo och hemvist.

8 §.

Vad ägare eller annan utgivit enligt denna lag äge han söka åter av den, som vållat skadan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1923.

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementensärenden,  
hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å  
Stockholms slott den 17 februari 1922.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikesärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, LINDERS, SCHLYTER, ÖRNE.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anför chefen för justitiedepartementet statsrådet Åkerman:

»I det förslag till förordning om lufttrafik, som den 12 december 1917 avgavs av sakkunniga, tillkallade inom civildepartementet, hade icke upptagits till behandling frågan om särskild reglering av den skyldighet att ersätta av lufttrafik uppkommen skada, som borde åläggas ägaren och föraren av luftfartyg utöver vad som gäller enligt allmänna rättsgrundsatser. Erfarenheterna om lufttrafiken ansågos då ännu så osäkra, att de sakkunniga funno denna fråga icke lämpligen böra upptagas.

Sedan yttranden över nämnda förslag inhämtats av vederbörande myndigheter, visade det sig emellertid, att de flesta av dessa ansågo denna fråga icke böra lämnas åsido.

Vid det nordiska samarbete för eventuellt uppgörande av förslag till gemensam lagstiftning om lufttrafiken, som därefter kom till stånd, blev spørsmålet också behandlat. I ett särskilt kapitel i det år 1920 upprättade utkastet till lag om luftfart var frågan om ansvarighet för skada reglerad.

Över detta utkast hava infordrade utlåtanden avgivits av vederbörande myndigheter, varefter ärendet varit föremål för vidare beredning i justitiedepartementet. Vid företagandet av de jämkningar i utkastet, som därvid ägt rum, har anknytningen till de övriga nordiska länderna under hand uppehållits. Sedan beredningen av

ärendet nu avslutats, anhåller jag härmed att för Elders Kungl. Maj:t få anmäla förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Enligt 1920 års utkast skulle den, för vars räkning ett luftfartyg brukades, vara, även utan att vållande från hans sida förelåg, ansvarig för skada, som i följd av luftfart tillfogades personer eller egendom, som icke befordrades med fartyget, eller vid yrkesmässig trafik passagerare å fartyget, såvida ej den, som skadan led, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet förorsakat densamma. Ansvarigheten var begränsad till vissa maximibelopp, och den ansvarige var förpliktad att alltid i godkänd försäkringsanstalt hålla i kraft försäkring till täckande intill nämnda belopp av skadeersättningsanspråk.

I de utlåtanden, som avgivits över detta utkast, hava i ett hänseende tämligen enstämmiga anmärkningar framställts. Redan de för utarbetande av utkastet utsedda nordiska delegerade hade uttalat starka tvivel om lämpligheten av att utsträcka ansvarigheten jämväl till skada, som träffade passagerare å luftfartyget. Åt dessa tvivel har därefter också i ett flertal utlåtanden givits bestämda uttryck. Passageraren, som frivilligt valt detta befordringsmedel, har synts själv böra stå risken av olyckshändelser eller genom försäkring täcka sig mot densamma. Också mot begränsningen av ansvarigheten till vissa maximibelopp hava anmärkningar riktats. Tillräckliga skäl för en sådan begränsning hava ansetts icke föreligga.

I likhet med de nordiska delegerade finner jag, att, om i följd av lufttrafik olycka uppstår för utomstående, den, för vars räkning trafiken äger rum, bör vara ansvarig härför i vidsträcktare omfattning än som följer av allmänna rättsgrundsatser om vållande som förutsättning för ersättningsskyldighet. Samma skäl föreligga härför som för utvidgning av ansvarigheten vid järnvägs- eller automobiltrafik. Huru långt ansvarigheten bör sträcka sig, därom kunna naturligtvis olika meningar göra sig gällande.

För automobiltrafiken, med vilken lufttrafiken i förevarande hänseende onekligen har många beröringspunkter, gäller, som bekant, att automobilens ägare ansvarar gentemot utomstående för följderna av att bilen icke behörigen fungerar eller att föraren gör sig skyldig till försummelse, varvid dock är att iakttaga, att detta ansvar praktiskt taget skärpes betydligt därigenom, att bevis-

skyldigheten är omkastad så att ägaren blir ansvarig, så snart han icke kan visa, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren. Därjämte kan den skadelidande, om han själv gjort sig skyldig till försummelse, få bära följderna härav. Dessa bestämmelser leda sålunda, bland annat, till att om ägaren kan visa, att ren olyckshändelse föreligger, som icke beror på något fel hos automobilen, han blir fri från ansvarighet.

Beträffande lufttrafiken är först och främst att beakta, att skada å person eller egendom, som ej befordras med luftfartyget, är relativt sällsyntare och mindre omfattande än vid automobiltrafiken. Fall, då personer å marken skadas av ett nedstörtande luftfartyg eller av luftfartyg vid dess start eller landning, inträffa naturligtvis, men äro jämförelsevis sällsynta. De praktiskt viktigaste av hithörande skador äro sådana, som träffa gröda å marken, men även dessa äro åtminstone hos oss icke av större omfattning. Frågan om begränsningen av ifrågavarande ansvarighet har sålunda här icke på långt när samma praktiska betydelse som vid automobiltrafiken.

Den för bestämmande av denna ansvarighets omfång avgörande omständigheten synes mig vara, att luftfartyget som transportmedel är så nytt och ur vissa synpunkter oprövat, att dess begagnande ännu tämligen allmänt betraktas som något mera extraordinärt. Inträffar i följd av begagnandet av ett sådant transportmedel skada för utomstående, synes det därför vara med billigheten bäst överensstämmande, att denna skada stannar icke å den skadelidande utan å den, för vars räkning detta transportmedel brukas. Häri bör ingen ändring ske av det skälet, att det uppenbarligen är fråga om en ren olyckshändelse, som varken beror på något fel hos luftfartyget eller orsakas av försummelse från dess besättning. Överväger man å vilkendera av den skadelidande utomstående eller fartygsägaren en dylik skada bör stanna, synas de otvivelaktigt starkare skälen tala för att den senare bör vara ansvarig för den, särskilt som det för honom bör ligga närmare än för den utomstående att försäkra sig mot risken.

Endast under en viss förutsättning torde en jämkning häri böra ske. Har den skadelidande själv genom egen försummelse förorsakat skadan eller medverkat till densamma, så har ett moment tillkommit, som väger till dennes nackdel. Skadan kan då icke återföras allenast på att ett extraordinärt transportmedel blivit brukat av en

annan person, utan en försummelse ligger den skadelidande själv till last och denne bör därför kunna drabbas också av följderna därav.

På grund av vad jag här anfört anser jag, att obegränsad ansvarighet för skada, som i följd av lufttrafik träffar utomstående, bör åläggas den, för vars räkning trafiken äger rum, i alla de fall, då icke den skadelidande själv genom eget vållande medverkat till skadan. I sistnämnda fall bör det i överensstämmelse med vad som gäller för automobiltrafik bero på rätten att efter omständigheterna pröva, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

I fråga om ansvarigheten gentemot passagerare intar jag samma ståndpunkt som de förut återgivna utlåtandena. Då luftfartyget ännu icke kan betraktas som ett ordinärt transportmedel, synes det vara naturligt att låta den enskilde passageraren, som anlitar transportmedlet, själv svara för risken. I själva verket innebär detta spörsmål allenast frågan om vem som i första hand skall svara för premien för försäkring mot dylik skada, passageraren eller luftfartygsägaren. Lägges ansvarigheten icke på den senare, måste uppenbarligen passageraren själv sörja för försäkrings tagande, ty åtminstone så snart det är fråga om en längre resa, torde ingen försiktig och omtänksam passagerare underlåta att försäkra sig mot skada. Lägges ansvarigheten åter å fartygsägaren, måste denne försäkra sig mot följderna av denna ansvarighet och utbetala premierna för försäkringen. Då dessa premier äro driftkostnader, är det emellertid tydligt, att luftfartygsägaren måste påföra dem på passagerarna genom höjning av biljettprisen. De komma sålunda även i detta fall att drabba passagerarna. För att fullt säkerställa dessa torde det emellertid vara nödvändigt att ålägga ägaren försäkringsplikt för detta fall. Passageraren, som förlitar sig på ägarens ansvarighet, kan annars lätt komma i det läget, att han intet kan utfå av den ersättningspliktige luftfartygsägaren. Vare sig ägaren ålägges sådan försäkringsplikt eller han utan sådan täcker sin risk i detta hänseende genom försäkring, föreligger en tendens till högre omkostnader för försäkringspremier än om den enskilde passageraren själv för varje tillfälle tecknar sin försäkring. Ägaren kommer gärna att försäkra sig mot den maximirisk han kan löpa och därmed ådraga sig högre premier än summan av de särskilda premierna för de enskilda passa-

gerarna. Luftfarten skulle härigenom åsamkas en börda, som kunde verka synnerligen hämmande på dess utveckling.

Med den ståndpunkt, jag intar i denna fråga, sammanhänger nära vad rörande förslaget till förordning om luftfart anförts mot införandet av försäkringsplikt för luftfartygsägaren.

Upptages icke något stadgande om särskild ansvarighet mot passagerare och därmed ej heller föreskriften om försäkringsplikt, förfalla jämväl skälen för införandet av maximibelopp för ägarens ansvarighet. Dessa hava nämligen sin betydelse beträffande ansvarigheten mot passagerare; grundade skäl att behålla dem för begränsning av ansvarigheten mot utomstående finnas icke.

I 1 § i det föreliggande förslaget återfinnes huvudbestämmelsen rörande ansvarighetens omfattning i enlighet med vad jag nu anför. Den ansvarighet för skada i följd av lufttrafik, som här blivit berörd, bör naturligtvis i främsta rummet åligga luftfartygets ägare. Under vissa förhållanden är det emellertid skäligt att lägga ansvarigheten å brukaren av fartyget, även om denne icke är ägare. De förhållanden, varunder detta bör ske, synas vara desamma, som föranleda motsvarande stadgande beträffande automobiltrafik. På grund härav blir brukaren i vissa fall ansvarig i stället för ägaren och i vissa fall jämte ägaren. Bestämmelserna härom i 3 och 4 §§ motsvara nära 6 och 7 §§ i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Frågan, huruvida en utsträckt ansvarighet för skada bör åläggas också föraren av luftfartyg, torde däremot icke kunna lösas med anlitande av analogier från automobiltrafiken. Det väsentliga skälet för en skärpning av automobilförarens ansvar ligger däri, att dennes försiktighet och omtänksamhet därigenom också skärpes. Beträffande föraren å ett luftfartyg kan det emellertid med fog sägas, att, i den mån hans försiktighet och omtänksamhet över huvud kunna skärpas, detta måste antagas ske redan därigenom, att han med luftfartyget företar sig att stiga upp i luften. Det är tydligt, att han därmed sätter in sitt eget liv på ett helt annat sätt än automobilföraren. Därtill kommer ett ännu mer avgörande skäl. Det är endast de mindre luftplanen, vars bemanning utgöres av blott en förare. Redan på de något större måste i varje fall vid längre resor besättningen bestå både av förare och mekaniker och ibland också särskild navigatör. På de största luftplanen och på motorballongerna



är besättningen ännu talrikare. Även om det alltid bland dessa är en, som för befälet ombord, är det uppenbarligen icke rimligt att å denne lägga en utsträckt ansvarighet för skada; det finns knappt tillräckliga skäl att av honom kräva ansvar för mer än att han själv fyller sin plikt.

I likhet med 1920 års utkast anser jag därför, att någon ansvarighet för skada utöver vad allmänna rättsgrundsatser bjuda icke bör åläggas luftfartygs förare eller besättning.

I 2 § i föreliggande förslag hava upptagits bestämmelser om skadeersättningens utgående och fördelning, när av två luftfartyg orsakas skada för utomstående eller när skada genom sammanstötning mellan luftfartyg uppstår å det ena fartyget eller dess last. För det förra fallet har upptagits ett stadgande, som fullt svarar mot vad lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik föreskriver. För det senare fallet har en analogisk tillämpning av sjölagens bestämmelser för motsvarande fall ansetts innebära den bästa lösningen.

I 5—8 §§ av förslaget återfinnas bestämmelser om skadeståndets beräkning, om en kortare preskriptionstid för ifrågavarande skadeersättningsanspråk, om forum och om regressanspråk i vissa fall, vilka bestämmelser nära överensstämja med vad som gäller rörande skada i följd av automobiltrafik. De utförliga bestämmelserna om reklamation och en frist därför, som gälla för sistnämnda fall, hava dock icke ansetts lämpligen böra överföras på förevarande område.»

Departementschefen uppläser härefter ovannämnda förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar, och hemställer, att lagrådets utlåtande över förslaget må, för det ändamål § 87 regeringsformen omförmäler, genom utdrag av protokollet inhämtas.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan finner Hans Maj:t Konungen gott bifalla.

Ur protokollet:

*N. Cervin.*

**Förslag**

till

**Lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.**

Häri genom förordnas som följer:

## 1 §.

För skada, som i följd av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogas person eller egendom, som icke befordras med luftfartyget, vare luftfartygets ägare ansvarig, ändå han ej är vållande till skadan.

Har den, som led skadan, genom eget vållande medverkat därtill, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

## 2 §.

Har i följd av luftfart med två eller flera luftfartyg uppstått skada, för vilken deras ägare svara enligt denna lag, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en; och skola de sinsemellan taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt.

Uppstår genom sammanstötning mellan luftfartyg skada å det ena fartyget eller dess last, skola bestämmelserna i 220 och 221 §§ sjölagen äga motsvarande tillämpning.

## 3 §.

Brukar någon utan lov annans luftfartyg, svare brukaren i ägarens ställe för skada, som därunder inträffar.

## 4 §.

Innehar någon luftfartyg med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare eller befälhavare å luftfartyget, vare sådan brukare lika med luftfartygets ägare ansvarig för skada, som i följd av luftfartygets begagnande i luftfart inträffar;

och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, där-  
est brukaren ej innehar luftfartyget med sådan befogenhet, som nyss  
sagts, men likväl anlitar annan förare eller befälhavare än den av  
ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förares eller befäl-  
havares handhavande av luftfartyget.

5 §.

Skadestånd, som enligt denna lag skall utgå i fall, där någon  
ljutit döden eller lidit kroppsskada, skall bestämmas enligt de i 6  
kap. 2 och 4 §§ strafflagen stadgade grunder.

6 §.

Talan å skadestånd enligt denna lag skall anhängiggöras inom  
två år från det skadan timade. Vill den, mot vilken anspråk på  
skadestånd gjorts gällande, mot annan föra talan, som i 2 eller 4 §  
sägs, skall denna anhängiggöras inom ett år från det skadeståndet  
blev guldett, därest detta skett utan rättegång, men i annat fall från  
det han genom dom, som mot honom vunnit laga kraft, förpliktats  
att gälda skadestånd.

Försummas vad nu är sagt, vare rätt till talan förlorad; dock  
må, där på grund av samma olycksfall ömsesidiga skadeståndsan-  
språk föreligga, det ena anspråket, utan hinder av sådan försum-  
melse, kvittas mot det andra.

7 §.

Rätt domstol för upptagande av tvist, varom ovan förmäles,  
vare allmän underrätt i den ort, där olycksfallet inträffat eller där  
den, som sökes, har sitt bo och hemvist.

8 §.

Vad ägare eller annan utgivit enligt denna lag äge han söka  
åter av den, som vållat skadan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1923.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd fredagen den 21 april 1922.*

Närvarande:

Justitierådet BERGLÖF, regeringsrådet ERNBERG, justitieråden MOLIN, APPELBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementensärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 17 februari 1922, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av professorn Thore Engströmer.

Detsamma föranledde följande yttrande av *lagrådet*:

Den i 1 § upptagna huvudregeln innebär, att ägare av luftfartyg svarar för skada, som i följd av dess begagnande förorsakas å person eller gods, som ej befordras med fartyget, detta oavsett, huruvida vållande från förarens eller annans sida eller ren våda förelegat, varemot ägaren icke har något som helst utvidgat skadeståndsansvar beträffande med luftfartyget befordrade personer eller gods. För det fall att i följd av ett luftfartygs begagnande skada skulle uppkomma å personer eller gods, som finnes å ett annat luftfartyg, exempelvis vid sammanstötning, skulle nämnda regel, om undantag ej gjordes, medföra, att det förra luftfartygets ägare bleve för sådan skada ansvarig. Om alltså luftfartygen A och B sammanstötte, skulle A:s ägare vara pliktig ersätta skador å såväl B som därå ombordvarande personer och last samt B:s ägare vara pliktig ersätta skador å A jämte å detta luftfartyg ombordvarande personer och last. En dylik reglering av vid sammanstötning uppkommande ersättningsfrågor vore uppenbarligen olämplig. Då man

söker finna ett lämpligare sätt att reglera dessa frågor, torde två huvudsakliga utvägar erbjuda sig. Den ena är att bygga på den tanke, som ligger till grund för regeln i 1 §, och således låta den, som anförtror sig själv eller sitt gods åt ett så farligt företag som luftfart, själv stå risken för den skada, som därunder kan uppkomma, även om den förorsakas av ett annat luftfartyg än det för befordringen använda. Den andra utvägen är den, som förslaget valt såvitt angår skador å fartyg och last, nämligen att låta de av sjölagen i 220 och 221 §§ givna reglerna här erhålla motsvarande tillämpning. Vad beträffar skador å med luftfartyg befordrad person, vilka inträffa vid sammanstötning, är förslagets mening oklar. Då ingen särskild regel härom givits (2 § första stycket avser endast de fall, då skada tillfogats person eller egendom, som ej befordrats med någotdera luftfartyget) kan förslaget svårligen tolkas annorlunda än så, att varje luftfartygs ägare har att svara för skadorna å de personer, som befordrats med det andra luftfartyget. Huruvida detta varit avsett, synes dock tvivelaktigt. Måhända är förslagets mening, att skada å person i dylikt fall ej skall av någotdera luftfartygets ägare ersättas. Någon anledning att sålunda göra skillnad mellan personer och gods torde emellertid icke föreligga. Anses den ståndpunkt förslaget intager beträffande skada å gods vid sammanstötning böra vidhållas, synes därför regeln i 2 § andra stycket böra omfatta även skada å person.

Huruvida den reglering — genom hänvisning till 220 och 221 §§ sjölagen — förslaget ger av frågan om ersättning för gods vid sammanstötning är den lämpligaste, kan emellertid med fog ifrågasättas. Även i denna del är förslaget ej fullt tydligt; detta är särskilt förhållandet med hänvisningen till 220 § sjölagen. Denna paragraf innebär, att om två fartyg sammanstött och exempelvis vållande till olyckan föreligger i lika hög grad å vardera sidan samt lastägare lidit skada till visst belopp, vartdera fartygets ägare är skyldig att ersätta lastägaren hälften av nämnda belopp. Det är en sak för sig att på grund av förbehåll i fraktavtalet (negligenceklausul) ägaren av det fartyg, varå det skadade godset fanns, kan vara fri från skyldighet att erlægga den på honom fallande delen av ersättningsbeloppet. Nämnda hänvisning leder efter ordalydelsen närmast till den tolkning, att i fall av sammanstötning även ägaren av det luftfartyg, varå gods befordras, skulle, med avvikelse alltså från

huvudregeln i 1 §, kunna bli ersättningsskyldig för skada å godset. Detta synes föga rimligt. Är i allmänhet ägaren av luftfartyg fri från ansvar för skada å befordrat gods, som vållas av fartygets förare eller besättning, bör ersättningsplikt ej inträda endast därför att skadan uppkommit vid sammanstötning med annat luftfartyg. Utgår man åter från att regeln i 1 § skulle hava giltighet även i fall av sammanstötning — och alltså verka såsom en negligence-klausul i sjöfartsförhållandena — komme lastägare att, därest vållande ligger någon till last å det luftfartyg, med vilket godset fraktas, ej få ut den del av ersättningen för skada därå, som enligt sjölagen skulle falla på det luftfartyget. Att sålunda för sammanstötningsfall giva en regel, som i och för sig innebär att endast en del av uppkommen skada ersättes, måste anses oegentligt.

Vad nu anförts visar, att en reglering av förevarande frågor genom hänvisning till sjölagens bestämmelser icke kan anses tillfredsställande. Med förslaget principielle ståndpunkt mest överensstämmande torde vara att — på sätt förslaget enligt vad ovan nämnts måhända avser i fråga om skada å person — vid fall av skada å last i följd av sammanstötning låta även ägaren av det luftfartyg, varå godset ej befordras, vara fri från skadeståndsskyldighet, naturligtvis i den mån icke allmänna skadeståndsregler föranleda annat. Godkännes denna mening, erfordras en bestämmelse av innebörd att vad i 1 § stadgas icke skall föranleda skyldighet för ägare av luftfartyg, som sammanstöter med annat sådant, att ersätta därvid uppkommande skada å personer eller gods, som befordras med det senare fartyget.

I fråga om skada, som i följd av sammanstötning uppkommer å någotdera luftfartyget självt eller å därå befintlig, ägaren av fartyget tillhörig egendom, torde visserligen något avgörande hinder ej möta att göra sjölagens ovannämnda regler tillämpliga, men å andra sidan synes uppställandet av en särskild regel för detta fall knappast vara lämpligt eller behöfligt.

Ur protokollet:

*Erik Ölander.*

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden,  
hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-  
Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 28  
april 1922.*

Närvarande:

Statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, LINDERS, SCHLYTER, ÖRNE.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Åkerman, lagrådets den 21 april 1922 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 17 februari 1922 remitterade förslaget till lag angående ansvarighet för skada i följd av luftfart.

Efter att hava redogjort för innehållet i lagrådets utlåtande anför föredraganden:

»Lagrådets erinran mot det ifrågavande lagförslaget rörer endast det fall, då i följd av sammanstötning mellan två luftfartyg uppstått skada å någotdera fartyget eller gods ombord å detta. Å ena sidan har anmärkts, att den av förslaget för nämnda fall givna regeln synes, om den vidhålles, böra omfatta även skada å person. Å andra sidan har regeln betecknats som oegentlig vad beträffar gods, som skadas vid sammanstötning.

En utsträckning av den föreslagna regelns omfattning också till personer synes mig icke vara i överensstämmelse med lagförslagets allmänna ståndpunkt i fråga om luftfartygsägares ansvarighet gentemot passagerare å fartyget. Om ägaren — fränsett särskilt åtagande eller ansvarighet enligt vanliga regler — i allmänhet icke ansvarar för skada, som i följd av trafik med fartyget drabbar passagerare därå, finnas icke tillräckliga skäl att ålägga honom ansvarighet i det särskilda fall, då skadan uppkommit i följd av sammanstötning.

Vad angår gods å luftfartyget, är som bekant befordran av gods luftledes ännu av ganska underordnad betydelse. Förslaget har därför i detta hänseende närmast haft i sikte ombord å luftfartyget befintlig egendom, som hör till fartygets utrustning, och liknaude förnödenheter. Beträffande själva luftfartyget och sådan egendom har lagrådet också medgivit, att avgörande hinder icke möta mot den föreslagna regleringen. Lagrådet har emellertid ifrågasatt lämpligheten eller behövligheten av särskild regel för detta fall.

Å förevarande lagstiftningsområde, där utvecklingslinjerna ännu i många hänseenden äro mycket osäkra, bör man uppenbarligen skrida fram med den yttersta försiktighet. Lagrådets tvivel på ifrågasvarande punkt synes mig därför böra föranleda till att det föreslagna stadgandet för närvarande icke alls upptages, ehuru starka skäl tala för antagandet, att de sjörättsliga grundsatserna här förr eller senare komma att göra sig gällande.

På grund av vad jag nu anfört har jag ansett mig böra följa lagrådets mening i förevarande hänseende. Det synes mig likväl följdriktigast att utesluta tillämpningen av den i 1 § givna huvudregeln ej blott beträffande skada på grund av sammanstötning mellan tvenne luftfartyg, utan så snart skadan uppstått i följd av tvenne luftfartygs begagnande i luftfart.»

Under förmälan, att han låtit vidtaga ändring i andra stycket av 2 § i förslaget i överensstämmelse med vad han nu anfört, och under erinran om förevarande lagförslags sammanhang med den till riksdagen den 24 februari 1922 avlätna propositionen (nr 127) med förslag till förordning om luftfart, hemställer föredraganden, att det sålunda ändrade förslaget måtte, jämlikt § 87 regeringsformen och med stöd av § 54 riksdagsordningen, genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan tackes Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall; och skall till riksdagen avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*N. Cervin.*