

**Nr 28.***Utlåtande i anledning av väckt motion angående utredning rörande luftfartsförsäkringens likställighet i processuellt hänseende med sjöförsäkringen m. m.*

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 77, vilken behandlats av första lagutskottet, har herr *Henriksson* yrkat, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om skyndsamt utredning och förslag rörande luftfartsförsäkringens likställighet i processuellt hänseende med sjöförsäkringen samt rörande definition i lagform på begreppet luftfartsförsäkring.

I fråga om de skäl motionären anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan hänvisa till motionen.

I motionen erinras om de gynnsamma erfarenheter man inom sjöförsäkringsväsendet haft av dispaschörsinstitutionen. Det anföres vidare, att ehuru lufttransport föredde stora likheter med sjötransport, man icke hade dispaschörförfarandet som obligatorisk form för rättslig skadereglering i fråga om luftfartsförsäkring. Lufttransport hade emellertid under senare år nått en betydande utveckling, och denna hade även återverkat på transportförsäkringen. Transportförsäkring av flygburna varor hade också börjat tecknas hos samma försäkringsinstitut, som hittills meddelat försäkring för sjötransport och kombinerade sjö- och landtransporter. Enligt motionärens mening talade därför starka skäl för att luftfarts- eller luftfärdsförsäkringen processuellt likställdes med sjöförsäkringen, vilket också skulle innebära att dispaschörförfarandet bleve obligatoriskt även beträffande den förra försäkringen.

Enligt lagen den 8 april 1927 om dispaschörs befattning med försäkrings-tvister skall, om tvist uppstår angående den ersättningsskyldighet, som på grund av avtal om sjöförsäkring eller återförsäkring av sådan försäkring må åligga försäkringsgivaren, saken hänskjutas till utredande av dispaschör. Dispaschör finnes i Stockholm och Göteborg. Dispaschörerna, som skola besitta domarkompetens, förordnas av Konungen på förslag av vederbörande magistrat. Förutom handläggningen av sjöförsäkringstvister har dispaschör vissa andra liknande uppgifter enligt sjölagen; han skall sålunda göra utredning och fördelning av gemensamt haveri. Den av dispaschören upprättade utredningen och det förslag till tvistens lösning han framlägger be-

nämnes dispasch. Är någon missnöjd med dispasch, äger han anhängiggöra klandertalan mot densamma vid rådhusrätten i den stad, där dispaschen är utgiven. Överklagas icke dispasch, skall den lända till efterrättelse.

I lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal finnas särskilda bestämmelser om sjöförsäkring (59—76 §§). Enligt 59 § förstås med sjöförsäkring i lagen försäkring mot fara, för vilken det försäkrade intresset utsättes under sjötransport. Omfattar försäkringen jämte sjöförsäkring tillika annan fara, som står i samband med transporten, är försäkringen i sin helhet att anse såsom sjöförsäkring. — Någon bestämning av vad som menas med luftfartsförsäkring finnes icke i lagen.

På lufträttens område pågå för närvarande två offentliga utredningar. *Tredjemansskadesakkunniga* förordnades av Kungl. Maj:t den 5 oktober 1945 för att fullfölja utredningsarbetet rörande de nya privaträttsliga bestämmelser på lufträttens område, vilka kunna erfordras för anslutning till den i Rom den 29 maj 1933 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om skador, som genom luftfartyg tillfogats tredje man på jordytan. Den 22 november 1946 förordnade Kungl. Maj:t en sakkunnig, *1946 års lufträttssakkunnige*, för att verkställa en förberedande utredning rörande de nya privaträttsliga bestämmelser på lufträttens område, som — vid sidan av de utav tredjemansskadekonventionen påkallade — må vara erforderliga.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt *yttrande* över motionen från kommerskollegium och försäkringsinspektionen. Därjämte har utskottet berett dispaschörerna i Stockholm och Göteborg, Stockholms handelskammare och Svenska försäkringsbolags riksförbund tillfälle att avgiva yttrande över motionen. Kommerskollegium har jämte eget yttrande överlämnat yttranden från handelskammaren i Göteborg, Skånes handelskammare, Sveriges industriförbund och Aktiebolaget Aerotransport. Svenska försäkringsbolags riksförbund har vid sitt yttrande fogat yttranden av Sjöassuradörernas förening och av svenska avdelningen av den nordiska poolen för luftfärdförsäkring.

Bifall till motionen har tillstyrkts av försäkringsinspektionen, dispaschörerna i Stockholm och Göteborg, handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare, industriförbundet och Sjöassuradörernas förening. Kommerskollegium har i sitt yttrande förklarat sig starkt ifrågasätta, huruvida den av motionären föreslagna utredningen för närvarande borde komma till stånd. I övriga yttranden har motionen avstyrkts.

*Försäkringsinspektionen* har förklarat sig biträda de synpunkter, som kommit till uttryck i ett av *dispaschörerna* gemensamt avgivet yttrande. I detta framhålles till en början luftfartens stora likheter med sjöfarten

och den internationella karaktär de båda äga. Sedan i yttrandet härefter erinrats om det omfattande internationella samarbete som ägt rum för att åstadkomma enhetliga regler i olika länder på sjörättens skilda områden, anföres bland annat följande.

Också på luftfartens område har samarbete upptagits för vinnande av internationell enhetlighet i lagstiftningen, vilken i väsentliga avseenden torde komma att följa samma linjer som inom sjörätten. I Sverige pågår, efter vad vi ha oss bekant, för närvarande utredning angående luftfartslagstiftning, varvid anslutning till motsvarande arbete i andra länder torde vara avsedd. Detta arbete synes oss emellertid icke kunna på något sätt beröras av den rent processuella fråga av uteslutande svensk omfattning och även i övrigt begränsad räckvidd som motionen avser. Det är nämligen att märka att ovannämnda internationella utveckling inom sjörätten icke givit anledning till ändring i fråga om sättet för handläggning av sjöförsäkringstvister, vilka alltjämt, liksom tidigare, i Sverige avgöras av dispaschör i första instans utan att en motsvarande anordnings införande i andra länder ifrågasatts. Den föreslagna lagändringen torde därför kunna genomföras utan att slutförandet av det pågående arbetet med luftfartsrättens kodifiering i övrigt behöver avvaktas. Lagändringen skulle således innebära en rent intern svensk reform, som icke äger eller behöver äga något samband med luftfartsrättens internationella sidor. — — —

Samma skäl som föranlett att tvister angående ersättningsskyldighet på grund av sjöförsäkring hänförts till avgörande av dispaschör i stället för till allmän domstol tala för att motsvarande tvister angående luftfartsförsäkring böra hänskjutas till prövning av dispaschör. En nära överensstämmelse föreligger mellan de båda försäkringsområdena. Försäkringsvillkoren för sjö- och luftfartsförsäkring äro i många avseenden likartade, men skilja sig väsentligt från villkoren för andra försäkringsformer. Sjö- och luftfartsförsäkring bedrivs dessutom i stor utsträckning av samma försäkringsanstalter. Det är därjämte att märka att redan nu tvist avseende försäkringsgivares ersättningsskyldighet på grund av luftfartsförsäkring kan komma under dispaschörs prövning, nämligen ifråga om försäkring av kombinerad transport, vari såväl luft- som sjötransport ingå. Försäkring av sådan kombinerad transport är nämligen jämlikt stadgade i försäkringsavtalslagen att betrakta såsom sjöförsäkring.

Dispaschörerna uttala slutligen, att de med stöd av sin tjänsteerfarenhet kunna bekräfta att en lagändring i processuellt syfte på sätt motionen avser är önskvärd och att ett skyndsamt avgörande med hänsyn till luftfartens utomordentligt snabba utveckling är att eftersträva.

*Handelskammaren i Göteborg* har funnit de i motionen framförda förslagen stå väl i överensstämmelse med den utveckling inom transportförsäkringsområdet som redan ägt rum samt ägnade att tillgodose såväl näringslivets allmänna intressen som försäkringsväsendets speciella behov.

*Skånes handelskammare* har framhållit, att förhållandena inom sjöfarten och luftfarten trots vissa avvikelser i grund och botten vore ganska likartade. Vid luftfartsförsäkring följde för övrigt kasko-, frakt- och varuförsäkringsvillkoren i största möjliga utsträckning samma linjer som inom

sjöförsäkringen. Det vore enligt handelskammarens mening också praktiskt lämpligt, att avgörandet i luftfartsförsäkringstvister skedde under samma enkla processuella former som tillämpades för sjöförsäkringstvister. Dispaschförfarandet hade nämligen visat sig vara ett värdefullt och effektivt rättsskipningsinstrument, som åtnjöte näringslivets förtroende.

I *industriförbundets* yttrande har bl. a. uttalats, att det vid sjö- och lufttransporter i stor utsträckning vore fråga om samma varuägare och samma försäkringsgivare och att det under sådana förhållanden syntes rimligt att de processuella regler, som gällde sjötransporter, så nära som möjligt anslöte sig till motsvarande regler för luftfarten. Fråga vore emellertid om det vore lämpligt att bryta ut den specialfråga som tagits upp i motionen, innan andra juridiska spörsmål i samband med luftfarten, t. ex. rörande fraktavtal, vunnit sin lösning. Då det enligt industriförbundets mening vore önskvärt att luftfartsförsäkringens materiella innehåll fastställdes genom internationella överenskommelser, dröjde det måhända innan dessa vunne sin lösning. Detta borde emellertid enligt industriförbundets åsikt icke utsluta, att den i motionen dryftade specialfrågan upptoges till särskild behandling. De olika ländernas processordning hade nämligen i stor utsträckning utbildats alldeles oberoende av överensstämmelser eller skiljaktigheter i fråga om civillagstiftningens materiella innehåll. — Industriförbundet har vidare framhållit, att dispaschinstitutionen tillvunnit sig stort förtroende från de berörda parternas sida och att den visat sig fungera med en snabbhet och en smidighet som särskilt uppskattats inom näringslivet. Med hänsyn härtill och då det vore svårt för de allmänna domstolarna att förvärva de speciella kunskaper, som dispaschören förfogade över, kunde industriförbundet obetingat ansluta sig till förslaget om en utredning rörande införandet av dispaschförfarandet även på luftfartens område.

*Sjöassuradörernas förening* har anfört i huvudsak samma synpunkter som industriförbundet, därvid föreningen särskilt betonat, att den i motionen upptagna frågan kunde lösas oberoende av luftfartslagstiftningens kommande utformning.

*Kommerskollegium*, som ifrågasatt om den begärda utredningen borde komma till stånd, har framhållit, att vissa praktiska skäl syntes tala för att i processuellt hänseende likställa luftfartsförsäkring med sjöförsäkring, varefter kollegium yttrat följande.

De materiella rättsförhållandena inom lufträttens område äro emellertid såsom Stockholms handelskammare påpekat i motsats till vad fallet är inom sjörätten endast i jämförelsevis begränsad omfattning reglerade genom lagstiftning. För närvarande pågå dock vissa utredningar angående nya privaträttsliga bestämmelser inom lufträtten, och det torde kunna antagas, att de senare årens starka utveckling av luftfarten kommer att föranleda en mera allmän reglering inom detta område. Enligt kollegii mening synes det mindre lämpligt att, innan de materiella rättsreglerna

ännu utformats och utan samband med utredningarna härom, låta verkställa en undersökning angående tillämpningen av ett speciellt processuellt förfarande inom en del av lufträtten. Såsom i några yttranden påpekats synes något mera angeläget behov av särskilda processuella föreskrifter beträffande luftfartsförsäkringen icke ha framträtt, och det har icke heller i den förevarande motionen gjorts gällande, att så skulle varit fallet.

*Stockholms handelskammare* har i sitt yttrande erinrat om huru de materiella och processuella reglerna om sjöförsäkring utbildats på grundval av den bestående, väl utvecklade rättsliga regleringen av sjöfarten och att motsvarande reglering saknades i fråga om luftfarten. Behovet av en reglering av åtskilliga luftfarten berörande frågor hade emellertid allt mer accentuerats genom de senaste årens ytterst snabba utveckling. Vissa spörsmål hade redan upptagits till behandling, delvis i samråd med representanter för Danmark och Norge. Under sådana omständigheter kunde det enligt handelskammarens mening knappast vara lämpligt att nu för separat behandling utbryta en sådan detalj som det processuella förfarandet i luftfartsförsäkringsmål från det samlade utredningskomplexet. Det vore vidare att märka, att handelskammaren veterligt något mera angeläget behov att tillskapa särskilda processregler för detta område knappast hittills kunde sägas hava framträtt. — Handelskammaren förutsatte emellertid, att förevarande spörsmål ändock framdeles i mån av behov bleve föremål för uppmärksamhet från Kungl. Maj:ts sida, och funne sig på grund av det anförda böra för sin del styrka motionärens framställning om en särskild utredning i ämnet.

*Svenska försäkringsbolags riksförbund* har framhållit, att behovet av rättslig reglering av en mångfald med luftfarten sammanhängande frågor under de senaste åren gjort sig allt starkare gällande och att vissa frågor för närvarande vore föremål för utredning. Riksförbundet ansåge, att man hade anledning att räkna med att jämväl problem av försäkringsrättslig natur skulle komma under behandling i samband med dessa utredningar. Det vore därför enligt riksförbundets mening mindre lämpligt att ur det frågekomplex, som vore föremål för utredning, och innan man kände innebörden av den väntade lagstiftningen på luftfartens område, utsöndra frågan om det processuella förfarandet vid slitning av försäkringstvister. Även om luftfarten företedde vissa likheter med sjöfarten, gällde i betydelsefulla avseenden skilda regler, icke minst på det försäkringsrättsliga området. Då vidare, såsom framginge av de till riksförbundet avgivna yttrandena, meningarna inom försäkringskretsar vore delade beträffande lämpligheten av att söka närmare anknyta luftfartsförsäkringen till sjöförsäkringen, hölle riksförbundet före, att motionen icke borde till någon riksdagens åtgärd föranleda.

I det av den *svenska avdelningen av den nordiska poolen för luftfärdförsäkring* avgivna yttrandet anföres i huvudsak följande.

Frågan om tillämpning av de inom sjöförsäkringen gällande reglerna på luftfärds- eller flygförsäkringen har sedan länge varit föremål för delade meningar inom de institutioner, som i olika länder syssla med flygförsäkring. I vissa länder, t. ex. Norge, har man strävat efter att anpassa villkoren inom flygförsäkringen efter sjöförsäkringsvillkoren utan att detta dock ännu lett till vidare resultat. I andra länder, däribland Sverige, har man ställt sig mera tveksam till lämpligheten av att likställa flyg- och sjöförsäkring och fäst sig vid att den förra försäkringen i flera avseenden erbjuder större likheter med landtransport(automobil)försäkring än med sjöförsäkring.

Den nordiska poolen har ej heller vid en nyligen företagen revision och modernisering av de allmänna försäkringsvillkor, som tillämpas för den av poolen bedrivna flygförsäkringsverksamheten, ansett sig böra eller kunna närmare anpassa villkoren till sjöförsäkringen än vad redan ägt rum. Att märka är att av de i lagen om försäkringsavtal inrymda särskilda bestämmelserna om sjöförsäkring endast vissa angivits skola gälla för annan transportförsäkring än sjöförsäkring.

Såvitt avdelningsstyrelsen har sig bekant hava hittills icke några större svårigheter yppats att vid inträffande skador inom lufttransportförsäkringen åstadkomma en snabb och tillfredsställande reglering. Endast i ett fall, som kommit till avdelningsstyrelsens kännedom, har det befunnits lämpligt att hänskjuta en uppkommen skaderegleringsfråga till dispaschör.

Möjligheten att vid behov frivilligt anlita dispaschörs biträde för att klara svårare skaderegleringsfrågor bör därför tills vidare vara tillfyllest för lufttransportförsäkringens del. I flertalet fall torde dylika skador icke vara av tillnärmelsevis den komplicerade beskaffenhet som ofta utmärker sjöförsäkringsskador.

Luftfarten befinner sig i stark och svåröverskådlig utveckling, och vi veta föga om de former som framdeles kunna visa sig lämpliga för flygförsäkringens ordnande för att på bästa och mest praktiska sätt tillgodose flygföretagens och den försäkringsbehövande allmänhetens önskemål. Det synes i varje fall angeläget att ej i onödan insnöra den unga flygförsäkringen i regler som utbildats för den starkt traditionsbundna sjöförsäkringen.

Luftfarten är f. ö. till sin natur än mera internationellt betonad än sjöfartsnäringsen. Det svenska bolaget Silas ingående i en skandinavisk gemenskap på lufttrafikområdet — SAS — kan efterföljas av liknande sammanslutningar, för vilka största möjliga likformighet i de olika ländernas regler och former för luftfarts- och flygförsäkringsfrågors behandling självfallet är ett stort önskemål.

Den ovisshet som råder i fråga om rättsutvecklingen på luftområdet talar ock mot att man nu här i Sverige binder sig i fråga om det processuella förfarandet vid reglering av lufttransportskador. Åtskilliga luftfarten berörande frågor av rättslig natur återstå att lösa. Avdelningsstyrelsen vill erinra om de redan pågående utredningarna på luftfartsområdet. Särskilt den av motionären väckta frågan om behovet av en definition i lagform på begreppet luftfartsförsäkring bör genom dessa utredningar bliva belyst. Det synes i varje fall lämpligt att avvakta utredningarnas resultat, innan de nu framförda spörsmålen underkastas vidare prövning.

Vad slutligen angår den av motionären åberopade omständigheten att transportförsäkring av flygburna varor börjat tecknas av sjöförsäkringsbolagen, synes denna omständighet näppeligen i och för sig tillräckligt motivera att samma regler och förfaringsätt som av ålder kommit till användning vid reglering av sjöförsäkringsskador tvångsvis påläggas en ny, under stark utveckling och förändring varande bransch, som ingalunda är så avgränsad från andra försäkringsgrenar som vad gäller sjöförsäkringen.

*Aktiebolaget Aerotransport*, som icke kunnat finna den ifrågasatta utredningen vara av förhållandena påkallad, har bl. a. framhållit, att de särskilda skäl, som på sjöförsäkringens område föranlett en specialreglering av det processuella förfarandet, icke eller i varje fall icke i tillnärmelsevis samma utsträckning gjorde sig gällande i avseende å luftfartsförsäkringen.

Motionärens förslag att luftfartsförsäkringen i processuellt hänseende skall *Utskottet.* likställas med sjöförsäkringen innebär, att tvistefrågor rörande luftfartsförsäkring i första instans skola avgöras av dispaschör. De skäl som anförts till stöd för förslaget äro enligt utskottets uppfattning beaktansvärda. Såsom i vissa av remissyttrandena påpekats befinner sig emellertid lufträtten i stark utveckling och utredningar, delvis under internationellt samarbete, pågå för att fastställa lufträttens materiella innehåll. Utskottet finner det under sådana förhållanden vara mest ändamålsenligt att avvakta resultatet av dessa utredningar, innan man griper sig an med lösningen av frågan om tillämpningen av ett särskilt processuellt förfarande inom en del av lufträtten. Först när de materiella reglerna blivit klarlagda, bör det processuella systemet utformas och anpassas efter dessa. Ehuru utskottet sålunda hyser den uppfattningen att i nuvarande läge motionärens förslag icke bör föranleda någon riksdagens åtgärd, anser utskottet likväl den väckta frågan vara av sådan betydelse, att utskottet vill uttala det önskemålet, att Kungl. Maj:t följer utvecklingen på detta område med uppmärksamhet och så snart förhållandena det påkalla tager upp frågan till närmare prövning.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion, II: 77, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 18 april 1947.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit från första kammaren: herrar *Schlyter, Westman, Lindblom, Löthner, William Olsson, Lindgren* och *Bergquist\** samt fru *Svenson\**;

från andra kammaren: herrar *Rylander, Lindqvist, Gezelius, Hedlund* i Östersund, *Werner, Olsson* i Mellerud\* och *Lindberg\** samt fru *Gustafson*.

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

**Statens Reproduktionsanstalt Stockholm 1947**

10547