

Nr 93

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg, m. m.; given Stockholms slott den 25 mars 1966.

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

dels antaga härvid fogade förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg,

2) lag om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297),
dels godkänna den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås bl. a. att sådana ändringar vidtas i 1937 års luftbefordringslag och 9 kap. luftfartslagen som fordras för att Sverige skall kunna tillträda en i Guadalajara år 1961 undertecknad konvention om internationell luftbefordran, som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren. Därjämte hemställs att riksdagen godkänner konventionen. De framlagda lagförslagen har tillkommit i samarbete med berörda departement och ministerier i Danmark, Finland och Norge.

Förslag

till

Lag

angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran
med luftfartyg

Härigenom förordnas, dels att 1, 23, 25 och 32 §§ lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, dels att 31—34 §§ samma lag skola erhålla beteckningarna 37—40 §§, dels att närmast efter 30 § samma lag skola införas en ny rubrik och sex nya paragrafer, betecknade 31—36 §§, av den lydelse som nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Denna lag — — — — — verkställes vederlagsfritt.

I denna lag förstås med Warszawakonventionen den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran och med Guadalajarakonventionen den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

23 §.

Förbehåll, som — — — — — vare ogiltigt.

Vid befordran av gods, vilken utföres av annan än den som genom befordringsavtalet åtagit sig befordringen och vilken är underkastad Guadalajarakonventionen, äger bestämmelsen i första stycket icke tillämpning på förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

25 §.

Har skada — — — — — hans ansvarighet.

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

¹ Lagen delvis upphävd, se 1960:69 och 1963:399. Jfr 1960:573.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

vållat skada genom fel eller försum-
melse i tjänsten av ringare grad än
som avses i första stycket, må vad
han och fraktföraren kunna förplik-
tas att sammanlagt utgiva i ersätt-
ning icke överskrida den gräns för
ansvarigheten som fraktföraren äger
åberopa.

Om jämkning i vissa fall av ska-
deersättning stadgas i 10 kap. 3 §
luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr
297).

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren

31 §.

I fråga om befordran som helt eller delvis utföres av annan än den som genom befordringsavtalet åtagit sig befordringen (den avtalsslutande fraktföraren) äga 32—36 §§ tillämpning, om det ej visas att befordringen utförts utan den avtalsslutande fraktförarens bemyndigande. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ tillämpas dock endast i fråga om den del av befordringen som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

32 §.

Både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför befordringen anses vid tillämpning av denna lag som fraktförare, den förre i fråga om hela befordringen och den senare i fråga om den del av befordringen som han utför.

33 §.

Vid tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet jämställas vardera fraktföraren och hans folk med den andre fraktförarens folk. Detta medför dock icke att ansvarigheten för den som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider de i 22 § angivna gränserna.

Har den avtalsslutande fraktföraren åtagit sig längre gående förpliktelser än som följer av denna lag eller har passagerare eller avsändare enligt 22 § andra stycket särskilt uppgivit det intresse som är förbundet med befordringen, är den som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe icke utan eget godkännande bunden härav.

34 §.

Anvisning eller anmärkning, som enligt bestämmelse i denna lag tillställs den ene fraktföraren, äger verkan även mot den andre. Sådan order som avses i 12 § äger dock verkan endast om den tillställs den avtalsslutande fraktföraren.

35 §.

Vad de båda fraktförarna och deras folk kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning må icke överskrida det högsta ersättningsbelopp

som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva. Varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill den gräns som är tillämplig för honom.

36 §.

Talan om ansvarighet får, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, föras vid domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av fraktförarna.

(Nuvarande lydelse)

32 §.

Göres i — — — — — 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.

(Föreslagen lydelse)

38 §.

Har skiljeavtal i fråga om befordran av gods träffats innan skada timat, gäller avtalet utan hinder av bestämmelsen i första stycket, om skiljemannaförfarandet skall äga rum i stat som är ansluten till Warszawakonventionen inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och tvistefrågan, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen äro tillämpliga därpå, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

Konungen meddelar bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 23 § andra stycket, 31—36 och 38 §§ i den nya lydelsen skola icke tillämpas i den mån det är oförenligt med förpliktelse, som följer av annat internationellt fördrag rörande luftbefordran än Guadalajarakonventionen och gäller i förhållande till stat vilken icke biträtt sistnämnda konvention.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till bestämmelse i 31—34 §§ lagen om befordran med luftfartyg, avser hänvisningen i stället motsvarande bestämmelse i 37—40 §§ samma lag.

Förslag

till

Lag

om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)

Härigenom förordnas, *dels* att 9 kap. 1, 3, 4, 8 och 32 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att 31—35 §§ samma kapitel skola erhålla beteckningarna 37—41 §§, *dels* att närmast efter 30 § samma kapitel skola införas en ny rubrik och sex nya paragrafer, betecknade 31—36 §§, av den lydelse som nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Vad i — — — — — verkställes vederlagsfritt.

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

I detta kapitel förstås med *Warszawakonventionen* den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade och genom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet reviderade konventionen om internationell luftbefordran samt med *Guadalajarakonventionen* den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtals slutande fraktföraren.

3 §.

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

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad *Warszawakonventionen* eller lag *av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen* i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada på person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall — — — — — för befordringen.

Är biljett — — — — — i 22 §.

4 §.

Vid befordran — — — — — mellanlandning; samt
c) meddelande att befordringen kan vara underkastad *Warszawakonventionen* eller lag som i *likhet med konventionen* i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada på person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

¹ Senaste lydelse av 9 kap. se 1960:69. Jfr 1963:399.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

konventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall — — — — — för befordringen.

Är resgodsbevis — — — — — andra stycket.

8 §.

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

— — — — — mellanlandning; samt
c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren

31 §.

I fråga om befordran som helt eller delvis utföres av annan än den som genom befordringsavtalet åtagit sig befordringen (den avtalsslutande fraktföraren) äga 32—36 §§ tillämpning, om det ej visas att befordringen utförts utan den avtalsslutande fraktförarens bemyndigande. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ tillämpas dock endast i fråga om den del av befordringen som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

32 §.

Både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför befordringen anses vid tillämpning av detta kapitel som fraktförare, den förre i fråga om hela befordringen och den senare i fråga om den del av befordringen som han utför.

33 §.

Vid tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet jämställas vardera fraktföraren och hans folk med den andre fraktförarens folk. Detta medför dock icke att ansvarigheten för den som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider de i 22 § angivna gränserna.

Har den avtalsslutande fraktföraren åtagit sig längre gående förpliktelser än som följer av detta kapitel eller har passagerare eller avsändare enligt 22 § andra stycket särskilt uppgivit det intresse som är förbundet med befordringen, är den som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe icke utan eget godkännande bunden härav.

34 §.

Anvisning eller anmärkning, som enligt bestämmelse i detta kapitel tillställs den ene fraktföraren, äger verkan även mot den andre. Sådan order som avses i 12 § äger dock verkan endast om den tillställs den avtalsslutande fraktföraren.

35 §.

Vad de båda fraktförarna och deras folk kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning må icke överskrida det högsta ersättningsbelopp som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva. Varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill den gräns som är tillämplig för honom.

36 §.

Talan om ansvarighet får, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, föras vid domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av fraktförarna.

(Nuvarande lydelse)

32 §.

Göres i

Har skiljeavtal i fråga om befordran av gods träffats innan skada timmat, 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.

(Föreslagen lydelse)

38 §.

utan verkan.

Skiljeavtal i fråga om befordran av gods, vilket träffats innan skada timmat, gäller utan hinder av bestämmelsen i första stycket, om skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i 28 § avsedd domstols domvärjo och tvistefrågan, i den mån Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen äro tillämpliga därpå, skall prövas enligt konventionernas bestämmelser.

Konungen meddelar bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 9 kap. 31—36 och 38 §§ i den nya lydelsen skola icke tillämpas i den mån det är oförenligt med förpliktelse, som följer av annat internationellt fördrag rörande luftbefordran än Guadalajarakonventionen och gäller i förhållande till stat vilken icke biträtt sistnämnda konvention.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till bestämmelse i 9 kap. 31—35 §§ luftfartslagen, avser hänvisningen i stället motsvarande bestämmelse i 37—41 §§ samma kapitel.

*Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den
14 januari 1966.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, fråga om *ändring i lagen om befordran med luftfartyg och i 9 kap. luftfartslagen* samt anför.

Den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) innehåller bestämmelser om sådan internationell luftbefordran av passagerare, resgoods och gods, som utförs av lufttrafikföretag mot vederlag eller vederlagsfritt. Konventionen behandlar bl. a. vissa frågor om fraktförarens ansvarighet för skada på passagerare och gods. Warszawakonventionen har vunnit anslutning från de flesta av världens nationer, däribland de fem nordiska länderna.

Genom ett i Haag den 28 september 1955 avslutat protokoll vidtogs vissa ändringar i Warszawakonventionen, varvid bl. a. reglerna om fraktförarens ansvarighet i vissa hänseenden reviderades. Protokollet har numera trätt i kraft och har ratificerats av mer än hälften av de till Warszawakonventionen anslutna staterna. Av de nordiska länderna har hittills Danmark, Island, Norge och Sverige biträtt protokollet.

Den 18 september 1961 undertecknades i Guadalajara i Mexico en konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren. Bestämmelser härom finns inte i vare sig Warszawakonventionen eller Haagprotokollet. Den nya konventionen skall äga tillämpning på internationell luftbefordran som är underkastad bestämmelserna i Warszawakonventionen i dess ursprungliga eller genom Haagprotokollet reviderade lydelse. Guadalajarakonventionen har enligt tillgängliga upplysningar numera undertecknats av tjugofem stater, däribland Norge och Sverige. Konventionen har ratificerats av nio stater, nämligen Mexico, Storbritannien, Australien, Frankrike, Schweiz, Nederländerna, Västtyskland, Polen och Ungern. Ytterligare tre stater har anslutit sig till konventionen (Förenade Arabrepubliken, Jamaica och Niger). Konventionen trädde i kraft den 10 maj 1964.

Konventionen i de franska och engelska versionerna samt i en inom justitiedepartementet utarbetad svensk översättning torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Inom justitiedepartementet har den 10 januari 1963 upprättats promemoria angående ifrågasatt svenskt biträdande av Guadalajarakonventionen.

Efter remiss har yttranden över promemorian och konventionen avgetts av luftfartsstyrelsen, kommerskollegium — efter hörande av Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare och handelskammaren i Göteborg — Svenska bankföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska flygförsäkringspoolen, Aktiebolaget Aerotransport och Transair Sweden Aktiebolag.

Sedan de nordiska ländernas justitieministrar vid möte i januari 1964 enats om att de nordiska länderna borde biträda Guadalajarakonventionen, har frågan om därav påkallade lagstiftningsåtgärder övervägts inom justitiedepartementet samt vid överläggningar med det danska justitsministeriet och ministeriet för offentliga arbeten, det norska justisdepartementet och det finska justitieministeriet.

I anslutning till dessa överläggningar har det norska justisdepartementet i skrivelse den 24 november 1965 till berörda departement och ministerier i Danmark, Finland och Sverige väckt förslag om en redaktionell omarbetning i förtydligande syfte av de på den reviderade Warszawakonventionen byggda bestämmelserna i de nordiska luftfartslagarna om vad luftbefordringshandling skall innehålla.

Över detta förslag har yttranden avgetts av luftfartsstyrelsen, Scandinavian Airlines System, Transair Sweden Aktiebolag och Linjeflyg Aktiebolag.

Huvudgrunderna för gällande lagstiftning om befordran med luftfartyg

Warszawakonventionens bestämmelser gäller dels befordran mellan skilda fördragsslutande stater, dels sådan befordran med avgångs- och bestämmelseorter i en och samma fördragsslutande stat under vilken mellanlandning skall äga rum i annan fördragsslutande eller utomstående stat (art. 1 andra stycket). Den är i princip tillämplig på befordran som utförs av det allmänna men gäller inte postbefordran, som utförs enligt internationella postkonventioner (art. 2). Konventionen innehåller till en början stadganden om olika befordringshandlingar, nämligen biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel, samt i anslutning härtill vissa regler om avsändarens förfoganderätt i fråga om gods (art. 3—16). Härefter följer bestämmelser om fraktförarens ansvarighet (art. 17—30). Fraktföraren blir enligt konventionen ansvarig för skada på passagerare eller gods, såvida han inte förmår visa att han och hans folk är fria från vållande till skadan (art. 20). Ansvarigheten är i princip begränsad till vissa belopp (art. 22). Rätt till ansvarsbegräns-

ning föreligger dock inte vid vissa former av grövre vållande (art. 25). Fraktföraren kan inte friskriva sig från den ansvarighet konventionen ålägger honom (art. 23). Talan om skadeersättning får väckas endast vid domstolarna i viss eller vissa fördragsslutande stater (art. 28). Konventionen innehåller även bestämmelser om successiv befordran, dvs. befordran som enligt vad som har avtalats är att anse som en enhet men skall utföras av flera fraktförare efter varandra (art. 30), och om sammansatt befordran, varmed avses befordran som skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat transportmedel (art. 31). Slutbestämmelserna (art. 32—41) innehåller bl. a. regler om ogiltighet av vissa mot konventionen stridande avtalsklausuler angående tillämplig lag eller behörig domstol (art. 32). Vidare görs undantag från konventionens tillämpningsområde för befordran av mera ovanlig karaktär (art. 34). Ett särskilt tilläggsprotokoll till art. 2 öppnar möjlighet för fördragsslutande stat att i samband med tillträde till konventionen undanta viss statlig luftbefordran 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*. I Island finns inte någon särskild lag i ämnet.

Haagprotokollet består av tre kapitel. Kapitel I (art. I—XVII) innehåller ändringar i 15 av Warszawakonventionens 41 artiklar och upptar därjämte två nya artiklar. Kapitel II (art. XVIII) anger de nya bestämmelsernas tillämpningsområde enligt samma princip som gäller för den ursprungliga Warszawakonventionen. Den genom protokollet reviderade konventionen skall således äga tillämpning dels om avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i fördragsslutande stater som båda har biträtt protokollet, dels om nämnda orter är belägna inom en sådan stats område och mellanlandning skall äga rum inom annan stats territorium. Kapitel III (art. XIX—XXVII) innehåller slutbestämmelser. Av art. XIX framgår, att Warszawakonventionen och Haagprotokollet mellan de stater inbördes som har biträtt protokollet skall betraktas och tolkas som ett enda instrument och benämnas Warszawakonventionen reviderad i Haag 1955.

Haagprotokollets bestämmelser införlivades med svensk rätt genom *lagen den 8 april 1960 (nr 69) om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)*. Warszawakonventionens genom Haagprotokollet reviderade luftbefordringsbestämmelser togs härvid upp i 9 kap. luftfartslagen. Bestämmelserna trädde i kraft den 1 augusti 1963 (SFS 1963: 399). De motsvaras i Danmark av *9 kap. lov af 10 juni 1960 (nr 252) om luftfart* och i Norge av *9 kap. lov 16 desember 1960 (nr 1) om luftfart*. I Island finns inte någon särskild på Haagprotokollet grundad lagstiftning. Finland har som nämnts

inte tillträtt protokollet. Enligt vad som har upplysts under de nu hållna nordiska överläggningarna pågår emellertid i Finland förberedelser för en anslutning till Haagprotokollet. Det härför erforderliga lagstiftningsarbetet torde komma att samordnas med det lagstiftningsarbete som föranleds av en anslutning till Guadalajarakonventionen.

Genom 1960 års svenska lagstiftning upphävdes 1937 års luftbefordringslag. Enligt övergångsbestämmelserna skall emellertid nämnda lag fortfarande att gälla beträffande luftbefordran på vilken Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse alltjämt äger tillämpning, dvs. *dels* befordran mellan Sverige och främmande stat som har biträtt Warszawakonventionen men inte Haagprotokollet, *dels* befordran mellan utrikes orter, när *antingen* avgångs- eller bestämmelseorten är belägen i stat som har biträtt Warszawakonventionen men inte Haagprotokollet samt den andra av dessa orter är belägen i annan sådan stat eller i stat som har biträtt den genom Haagprotokollet reviderade konventionen *eller* avgångs- och bestämmelseorterna båda är belägna i stat som har biträtt Warszawakonventionen men inte Haagprotokollet och mellanlandning skall ske här i riket eller eljest i annan stat. De danska och norska luftfartslagarna innehåller regler som svarar mot dessa övergångsbestämmelser.

Liksom var fallet med 1937 års luftbefordringslag äger 9 kap. luftfartslagen i dess lydelse enligt 1960 års lagstiftning tillämpning även på annan internationell luftbefordran än sådan som omfattas av Warszawakonventionen och beträffande inhemsk luftbefordran.

Huvuddragen av Guadalajarakonventionen

Som tidigare har anmärkts innehåller varken Warszawakonventionen eller Haagprotokollet några bestämmelser rörande luftbefordran som helt eller delvis utförs av annan fraktförare än den som genom fraktavtalet har åtagit sig att utföra befordringen. Guadalajarakonventionen syftar till att utfylla denna lucka i de äldre konventionernas regelsystem.

Guadalajarakonventionen utgör ett accessorium till Warszawakonventionen och Haagprotokollet. Dess tillämpningsområde är begränsat till att avse befordran vilken utförs enligt avtal som är underkastat bestämmelserna i Warszawakonventionen i dess ursprungliga eller genom Haagprotokollet reviderade lydelse (art. II, jfr art. I a). Om sådan befordran helt eller delvis utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren, skall enligt den nya konventionen bestämmelserna i Warszawakonventionen äga tillämpning på såväl den avtalsslutande fraktföraren som den fraktförare, vilken har utfört befordringen (i det följande benämnd den verkliga fraktföraren), beträffande den sistnämnde dock endast såvitt avser den del av befordringen som han utför (art. II). Vid tillämpning av Warszawakonventionens ansvarig-

hetsregler skall handling eller underlåtenhet av den verkliga fraktföraren eller hans folk tillräknas även den avtalsslutande fraktföraren (art. III 1). Handling eller underlåtenhet av den avtalsslutande fraktföraren eller hans folk skall, i fråga om den del av befordringen som har utförts av den verkliga fraktföraren, tillräknas även denne (art. III 2). Den verkliga fraktföraren skall dock inte på grund härav kunna åläggas skadeståndsansvar till högre belopp än som stadgas i Warszawakonventionen art. 22. Anvisning eller anmärkning som tillställs den ene av fraktförarna skall gälla även mot den andre, dock att anvisning avseende avsändarens förfogande över godset måste riktas till den avtalsslutande fraktföraren (art. IV). I fråga om befordran som har utförts av den verkliga fraktföraren skall den som tillhör den avtalsslutande eller verkliga fraktförarens folk i princip äga åberopa de regler om ansvarsbegränsning som gäller för den fraktförare hos vilken han är anställd (art. V). Såvitt gäller skada hänförlig till den del av befordringen som den verkliga fraktföraren har utfört skall det ersättningsbelopp som de båda fraktförarna och deras folk kan åläggas att sammanlagt utge inte överstiga det högsta ansvarighetsbelopp som gäller för någon av fraktförarna (art. VI). Skadeståndsanspråk som hänför sig till denna del av befordringen skall kunna riktas mot båda fraktförarna eller en av dem med rätt för den mot vilken talan förs att påkalla att den andre inträder i rättegången (art. VII). Enligt en särskild forumregel skall talan om ersättning i hithörande fall kunna föras mot vardera fraktföraren antingen vid domstol som enligt Warszawakonventionen är behörig att pröva anspråk mot den avtalsslutande fraktföraren eller också vid domstol på den ort där den verkliga fraktföraren har sitt hemvist eller där hans huvudkontor finns (art. VIII). Konventionen upptar även vissa regler om ogiltighet av friskrivningsklausuler och av klausuler som innefattar avvikelser från konventionen i fråga om tillämplig lag eller behörig domstol (art. IX), svarande mot de bestämmelser härom som finns i art. 23 och 32 av den reviderade Warszawakonventionen, samt ett stadgande om att med undantag av art. VII konventionsbestämmelserna inte skall tolkas såsom berörande de båda fraktförarnas inbördes rättigheter och skyldigheter.

Av slutbestämmelserna (art. XI—XVIII) må här nämnas art. XIII enligt vilken konventionen skall träda i kraft när den har ratificerats av fem signatärmakter. För dessa stater träder konventionen i kraft på nittionde dagen efter depositionen av det femte ratifikationsinstrumentet. För stat som därefter ratificerar konventionen skall den träda i kraft på nittionde dagen efter det att ratifikationsinstrumentet har deponerats. Vidare må anmärkas, att konventionen kan uppsägas med en uppsägningstid av sex månader (art. XV) samt att reservation mot konventionen inte får göras (art. XVIII).

Frågan om ändring av reglerna om befodringshandlingarnas innehåll

Enligt art. 3.1.c i den genom Haagprotokollet reviderade Warszawakonventionen skall biljett som utfärdas vid passagerarbefordran innehålla meddelande varav framgår att, om passagerare företar resa med slutlig bestämelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen, vilken i regel begränsar fraktförarens ansvarighet vid dödsfall eller fall av kroppsskada liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas. Beträffande resgodsbevis som utfärdas vid befordran av inskrivet resgods samt flygfraktsedel som utfärdas vid befordran av gods upptas i art. 4.1.c resp. 8.c bestämmelser om att beviset resp. fraktsedeln skall innehålla meddelande varav framgår att, om befordringen skall ske med slutlig bestämelseort eller mellanlandning i annat land än avgångslandet, den kan vara underkastad Warszawakonventionen, som i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fall då resgods resp. gods förkommer, minskas eller skadas.

Motsvarighet till dessa konventionsbestämmelser togs genom 1960 års lagstiftning upp i 9 kap. luftfartslagen, nämligen i 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) resp. 8 § c). Dessa stadganden ansågs i princip böra bli tillämpliga också på inrikes luftbefordran. För sådana befodringsfall kunde emellertid inte föreskrivas, att befodringshandlingarna skulle innehålla meddelande av innebörd att befordringen kunde vara underkastad Warszawakonventionen, utan hänvisningen till denna måste ersättas med en hänvisning till nationell lag. Berörda lagrum utformades därför som en föreskrift om att befodringshandlingen skall innehålla meddelande »att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet — — —».

Med hänsyn bl. a. till att en stor mängd befodringshandlingar avseende svensk inrikes befordran eller internationell befordran som berör Sverige naturligen kunde komma att utställas utom landet, kanske på ort där kändedomen om Sverige och svensk lag är synnerligen bristfällig, ansågs det böra godtas att i dylika fall meddelandet i befodringshandlingen avfattats på annat sätt än som föreskrivs i 3, 4 resp. 8 §, om bara därav framgår vad den reviderade Warszawakonventionen föreskriver. I 9 kap. 33 § första stycket upptogs därför bestämmelser om att i fråga om befodringshandling som utfärdas utom riket eller som avser internationell befordran i 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) eller 8 § c) föreskrivet krav på meddelande skall anses uppfyllt, när handlingen innehåller uppgift om att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att denna i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i de fall som anges i det lagrum varom är fråga.

Mot nu berörda stadganden i 9 kap. 3, 4, 8 och 33 §§ luftfartslagen sva-

rande stadganden i § 119 första stycket c), § 120 första stycket c), § 124 c) och § 149 första stycket i den norska luftfartsloven samt § 92 första stycket c), § 93 första stycket c), § 97 c) och § 122 första stycket i den danska luftfartsloven fick en motsvarande utformning.

I skrivelsen den 24 november 1965 har det norska justisdepartementet anfört följande rörande här ifrågakarande bestämmelser i den norska luftfartsloven.

Etter luftfartslovens § 124 bokstav c, som svarer til Varsjava-konvensjonens art. 8 bokstav c, skal luftfraktbrevet inneholde »et varsel om at befordringen kan være underkastet Varsjavakonvensjonen eller en lov som i likhet med denne i regelen begrenser fraktførerens ansvar for tap eller skade på gods.»

Det har vært hensikten at denne lovbestemmelse — i samsvar med konvensjonen — skulle gi uttrykk for at varselet må omfatte både det at konvensjonen eller en lov som nevnt kan komme til anvendelse, og det at disse i regelen begrenser ansvaret, jfr. Ot.prp. nr. 52 (1959—60) s. 40 sp. 2. Ifølge det som opplyses i en artikkel av stud. jur. Øyvind Hoel i Arkiv for Luftrett bind 2 side 341 flg. (hefte 5, okt. 1965), er imidlertid § 124 bokstav c til dels blitt misforstått i praksis, jfr. nærmere s. 345—346. Etter hva man videre har fått opplyst, verserer det rettsak om forståelsen av bestemmelsen.

Justisdepartementet antar etter dette at § 124 bokstav c bør søkes gitt en klarere formulering. Idet man viser til nevnte artikkel i Arkiv for Luftrett, vil man foreslå at bestemmelsen formes slik:

»et varsel om at befordringen kan være underkastet *Varsjavakonvensjonen eller en lov av tilsvarende innhold, og at denne konvensjon eller lov* i regelen begrenser fraktførerens ansvar for tap eller skade på gods.»

Tilsvarende endring må i tilfelle gjøres også i § 119 første ledd bokstav c og § 120 første ledd bokstav c. (I § 149 trengs derimot ingen endring.)

I skrivelsen betonas vidare önskvärdheten av att lagen förtydligas på denna punkt och att bestämmelserna såvitt möjligt blir likalydande i de nordiska länderna. Det föreslås i anslutning härtill, att lagändring i sådant syfte genomförs samtidigt med de ändringar i de nordiska luftfartslagarnas befordringsbestämmelser som föranleds av Guadalajarakonventionen.

Remissyttrandena

De över Guadalajarakonventionen hörda remissinstanserna har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att Sverige tillträder konventionen, sedan erforderliga lagstiftningsåtgärder har vidtagits. *Svenska flygförsäkringspoolen* har emellertid härvid uttalat, att inte alla konventionens regler är tillfredsställande från försäkringsväsendets synpunkt. *Transair Sweden Aktiebolag* har framhållit, att vissa åsiktsskillnader torde föreligga i fråga om tolkningen av Warszawakonventionen och Haagprotokollet och att ett klarläggande av dessa tolkningsspörsmål och av konsekvenserna av Guadalajarakonventionen skulle ha varit av värde. Avslutningsvis uttalar emellertid bolaget,

att det ställer sig positivt till att Sverige tillträder konventionen om denna kan bidra till ett klarläggande av tolkningsfrågorna.

De instanser som yttrat sig i anledning av det norska förslaget om ändring av de nordiska luftfartslagarnas bestämmelser om befordringshandlingarnas innehåll har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att lagändring vidtas i enlighet med förslaget.

Departementschefen

Allmänna synpunkter

Bestämmelser om befordran med luftfartyg finns f. n. i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297) samt, för vissa fall av internationell luftbefordran, i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg. Stadgandena i sistnämnda lag grundar sig på den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dennas ursprungliga lydelse och är numera tillämplig bara på befordran som är underkastad nämnda konvention. Bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen åter grundar sig på ett i Haag den 28 september 1955 avslutat protokoll angående revision av Warszawakonventionen och är tillämpliga på internationell luftbefordran som är underkastad Warszawakonventionen i dess genom Haagprotokollet reviderade lydelse, på icke konventionsreglerad internationell luftbefordran samt på inhemsk luftbefordran.

Såväl lagen om befordran med luftfartyg som 9 kap. luftfartslagen innehåller i anslutning till Warszawakonventionen vissa bestämmelser om fraktförarens ansvarighet. Någon särskild reglering har emellertid inte skett för det icke ovanliga fall att befordringen utförs av annan fraktförare än den som har slutit befordringsavtalet. Detta sammanhänger med att Warszawakonventionen varken i sin ursprungliga eller i sin reviderade lydelse innehåller några bestämmelser härom. Denna lucka i konventionssystemen har numera utfyllts genom den i Guadalajara i Mexico den 28 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren. De nya bestämmelserna skall tillämpas på internationell luftbefordran som är underkastad Warszawakonventionen i dess ursprungliga eller reviderade lydelse. De innebär i huvudsak, att i hithörande fall Warszawakonventionens bestämmelser skall äga tillämpning beträffande såväl den avtalsslutande fraktföraren som den fraktförare vilken helt eller delvis har utfört befordringen (den verkliga fraktföraren) och att i princip var och en av fraktförarna skall svara för göranden och låtanden av den andre fraktföraren och hans folk. I fråga om den närmare innebörden av konventionens bestämmelser hänvisar jag till den föregående

redogörelsen. Jag återkommer f. ö. till de enskilda konventionsbestämmelserna i det följande.

Guadalajarakonventionen har numera trätt i kraft för tolv stater. Inte något av de nordiska länderna har hittills ratificerat konventionen men Norge och Sverige har undertecknat den.

Frånvaron i Warszawakonventionen och Haagprotokollet av bestämmelser om luftbefordran som utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren utgör en brist och är ägnad att skapa oklarhet. De senaste årens utveckling särskilt på charterflygets område har i tilltagande grad aktualiserat behovet av en rättslig reglering av hithörande frågor. Även om Guadalajarakonventionen inte kan anses representera en från alla synpunkter tillfredsställande och slutgiltig lösning på problemen, innebär konventionen otvivelaktigt ett steg i rätt riktning. Den utgör ett värdefullt komplement till Warszawakonventionen och Haagprotokollet. Konventionens regelsystem har möjligen blivit något mer invecklat än som varit nödvändigt. Från sakliga synpunkter synes dock konventionen väl förenlig med vårt rättssystem. Under remissbehandlingen har inte heller framförts betänkligheter mot en svensk anslutning till konventionen. Vid de överläggningar som har ägt rum med företrädare för berörda departement och ministerier i Danmark, Finland och Norge har också uppnåtts enighet om att de fyra länderna bör ansluta sig till konventionen.

I ett par hänseenden kan en svensk anslutning till Guadalajarakonventionen ge upphov till problem av principiell räckvidd. Konventionen innehåller en del bestämmelser, som i vissa fall svårligen låter sig förena med motsvarande bestämmelser i Warszawakonventionen. Detta gäller dels reglerna i art. IV om att anvisning eller anmärkning som riktas till den ene av fraktförarna skall äga verkan också mot den andre, dels forumreglerna i art. VIII, vilka innebär, att talan skall kunna väckas mot en fraktförare också vid andra fora än dem som anvisas i Warszawakonventionen art. 28. Även om det finns anledning tro att den nya konventionen småningom skall vinna anslutning från majoriteten av de till Warszawakonventionen anslutna staterna, måste man räkna med att under en övergångstid ett till en början ganska stort antal av sistnämnda stater kommer att stå utanför den nya konventionen. Så länge inte samtliga till Warszawakonventionen anslutna stater har tillträtt Guadalajarakonventionen föreligger på grund av berörda motsättningar mellan konventionerna möjligheten av att en stat som har anslutit sig till båda konventionerna råkar i den situationen, att ett uppfyllande av förpliktelserna enligt den ena konventionen inte är möjligt utan ett samtidigt åsidosättande av förpliktelserna enligt den andra konventionen. Ett praktiskt exempel som rör tillämpningen av konventionernas forumregler må tjäna till belysning av det sagda.

Antag att av staterna A, B, C och D samtliga är anslutna till Warszawakonventionen men endast B, C och D har tillträtt Guadalajarakonventionen.

Ett i staten A hemmahörande lufttrafikföretag har som avtalsslutande fraktförare åtagit sig befordran från B till C av last tillhörig medborgare i B. Till viss del utförs emellertid befordringen av ett annat lufttrafikföretag, hemmahörande i D. Under denna del av befordringen uppkommer skada i följd av vållande på den sistnämnde fraktförarens sida. Den skadelidande väcker talan mot den avtalsslutande fraktföraren vid domstolen i den ort i staten D där den verkliga fraktföraren har sitt hemvist. I förhållande till B (och C) — och därmed även i förhållande till den i B hemmahörande lastägaren — är D förpliktad att tillämpa Guadalajarakonventionen, enligt vilken (art. VIII) lastägaren äger föra talan mot den avtalsslutande fraktföraren vid sagda domstol. Denna domstol är emellertid inte behörig enligt Warszawakonventionen (art. 28), vars bestämmelser D är förpliktad att respektera i förhållande till A — och därmed även den i A hemmahörande avtalsslutande fraktföraren. För staten D innebär således anslutningen till både Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen, att den har åtagit sig sinsemellan motstridiga förpliktelser. — En liknande situation kan uppstå bl. a. om vid befordran, som omfattas av Guadalajarakonventionen, sådan anvisning som enligt Warszawakonventionen skall göras till fraktföraren görs bara till den ene av fraktförarna samt den andre är hemmahörande i en stat som inte är ansluten till Guadalajarakonventionen.

Under förarbetena till den nya konventionen framlades från holländsk sida förslag till bestämmelser i syfte att lösa uppkommande konflikter, i huvudsak innebärande, att Warszawakonventionens bestämmelser skulle äga företräde framför den nya konventionens regler i sådana fall då en tillämpning av de sistnämnda skulle innebära ett åsidosättande av vederbörande stats förpliktelser enligt Warszawakonventionen. Under debatten om detta förslag medgavs allmänt att man här stod inför ett väsentligt problem. Att förslaget likväl avvisades torde huvudsakligen ha berott på att man med hänsyn till den begränsade tid som stod till buds inte ansåg det möjligt att med säkerhet bedöma konsekvenserna av förslaget och därför föredrog att lämna spörsmålet öppet. Mot bakgrunden av vad som sålunda har förevarit under den nya konventionens förarbeten torde det vara berättigat anse, att det inte strider mot konventionen att lösa konflikterna genom nationell lagstiftning.

Risken för att konfliktsituationer av antydd art skall uppkomma i praktiken synes inte vara stor. Vad beträffar den avtalsslutande fraktförarens ställning är det föga sannolikt att denne, som ju själv har tagit initiativet till att helt eller delvis överlåta befordringen till annan fraktförare, i ett givet fall reser invändning mot att Guadalajarakonventionens regler tillämpas. Forumfrågan torde f. ö. endast i undantagsfall aktualiseras, eftersom tvister under Warszawakonventionen erfarenhetsmässigt sällan leder till rättegång. Också de motsättningar som i övrigt föreligger mellan konventionerna och kan ge upphov till konflikter synes vara av ringa praktisk betydelse.

Under de nordiska överläggningarna har uppnåtts enighet om att problemet likväl inte kan förbigås helt. Det har också rått enighet om att problemet inte torde kunna lösas på annat sätt än genom en föreskrift av innebörd, att förpliktelserna enligt Warszawakonventionen skall respekteras. En sådan lösning medför visserligen — i vart fall formellt sett — ett åsidosättande i det enskilda fallet av de förpliktelser som följer av den nya konventionen. Det får dock sägas vara en öppen fråga vad Guadalajarakonferensens ståndpunktstagande till det nyss berörda förslaget till en konventionsmässig lösning av konflikterna reellt innebar. Med hänsyn härtill och i betraktande av problemens ringa praktiska räckvidd har det ansetts, att den antydda lösningen kan förordas. Bestämmelser i ämnet bör tas upp i slutbestämmelserna till den nya lagstiftningen.

Genom anslutningen till Guadalajarakonventionen blir huvudprinciperna och ramen för den nya lagstiftningen givna. Konventionens bestämmelser är inte på någon punkt dispositiva i den meningen att de lämnar utrymme för konventionsstaterna att välja mellan alternativa lösningar. Under dessa förhållanden finns inte anledning att här ta upp någon principdiskussion rörande grunderna för den nya lagstiftningen.

Anslutningen till Guadalajarakonventionen medför endast förpliktelse att tillämpa konventionen på luftbefordran som är underkastad bestämmelserna i Warszawakonventionen — antingen den ursprungliga eller den genom Haagprotokollet reviderade konventionen. Det föreligger emellertid inte något hinder att konventionens bestämmelser genom nationell lag görs tillämpliga även på luftbefordran som över huvud inte omfattas av Warszawakonventionen. Det synes också naturligt att de av Guadalajarakonventionen föranledda nya reglerna, i likhet med de nu gällande, på Warszawakonventionen grundade bestämmelserna i 9 kap. luftfartslagen, i princip görs tillämpliga på all luftbefordran.

Vissa av Guadalajarakonventionens bestämmelser har redan nu motsvarighet i både 1937 års luftbefordringslag och 9 kap. luftfartslagen. Detta gäller reglerna i art. IX. 1 och 3 om ogiltighet av vissa förbehåll m. m., vartill motsvarighet finns i 23 och 32 §§ luftbefordringslagen samt i 9 kap. 23 § första stycket och 32 § luftfartslagen. Dessa konventionsbestämmelser behövs därför överhuvud inte föranleda några nya lagstadganden. Detsamma synes med hänsyn till bestämmelsernas innehåll gälla art. VII och X. Vad som stadgas i art. VII om rätt att föra talan mot båda fraktförarna eller en av dem och om inträde i rättegången torde utan vidare följa av allmänna processrättsliga principer. Några särskilda bestämmelser i dessa hänseenden behövs därför inte. Bestämmelsen i art. X om att konventionsbestämmelserna med visst undantag inte får tolkas såsom berörande de båda fraktförarnas inbördes rättigheter och skyldigheter synes inte heller behöva föranleda någon motsvarighet i den svenska lagstiftningen.

För överförande av Guadalajarakonventionens övriga bestämmelser till nationell lag kan olika lagtekniska lösningar övervägas. Man kan tänka sig att göra av den nya konventionen betingade ändringar och tillägg i gällande befordringsbestämmelser i 1937 års luftbefordringslag för de befordringsfall på vilka den ursprungliga Warszawakonventionen är tillämplig och i 9 kap. luftfartslagen för övriga fall. Metoden är dock komplicerad och medför att bestämmelserna blir invecklade och svåröverskådliga. En annan möjlighet är att ta upp de nya bestämmelserna i en särskild lag. En sådan lag måste emellertid göras utförlig och kommer att tyngas av ett flertal hänvisningar till luftbefordringslagen och luftfartslagen. Det är f. ö. också ett önskemål att den svenska lagstiftningens bestämmelser om luftbefordran inte ytterligare splittras på skilda lagkomplex.

Den lämpligaste metoden synes därför vara att motsvarighet till konventionens bestämmelser i erforderlig omfattning tas upp i ett antal nya stadganden i såväl luftbefordringslagen som 9 kap. luftfartslagen. Med vissa undantag, som hänför sig till luftbefordringslagen och berörs närmare i det följande, bör i såväl sistnämnda lag som 9 kap. luftfartslagen de nya bestämmelserna sammanföras i ett särskilt avsnitt, lämpligen under rubriken »Befordran som utföres av annan än den avtalslutande fraktföraren». Avsnittet bör placeras efter nuvarande 30 §, som reglerar vissa frågor om fraktförarens ansvarighet vid successiv befordran, dvs. befordran som skall utföras av flera fraktförare efter varandra, men före de avsnitt som bär rubrikerna »Sammansatt befordran» och »Övriga bestämmelser». Sistnämnda båda avsnitt innehåller nämligen generella regler, vilka — delvis enligt uttryckliga bestämmelser i Guadalajarakonventionen — är tillämpliga även i de fall som regleras av nämnda konvention.

Vissa konventionsbestämmelser har redan sin motsvarighet i 9 kap. luftfartslagen men saknar motsvarighet i luftbefordringslagen. Dessa bestämmelser kan inte lämpligen tas upp i det nya avsnittet av luftbefordringslagen utan bör i stället föranleda särskilda tilläggsstadganden på andra håll i nämnda lag. Detta gäller bestämmelserna i art. V om ansvarsbegränsning för fraktförarnas folk och reglerna i art. IX. 2 om att vissa avtalsklausuler om ansvarsbegränsning eller friskrivning skall tilläggas giltighet, vilka motsvaras av stadgandena i 9 kap. 25 § resp. 23 § andra stycket luftfartslagen. Bestämmelser i dessa hänseendena bör nu införlivas med luftbefordringslagen genom att *dels* 25 § — som innehåller regler om obegränsad ansvarighet för fraktföraren, när skada har orsakats med uppsåt eller grov vårdslöshet av fraktföraren eller av hans folk i tjänsten (jfr 9 kap. 24 § luftfartslagen) — kompletteras med en bestämmelse motsvarande nyssnämnda stadgande i 9 kap. 25 § första stycket luftfartslagen, *dels* i 23 § införs ett stadgande motsvarande 9 kap. 23 § andra stycket luftfartslagen. I samband med denna ändring i 25 § luftbefordringslagen bör i paragrafen införas en bestämmelse motsvarande 9 kap. 25 § andra stycket luftfartslagen. För und-

vikande av missförstånd synes det nämligen lämpligt att reglerna om ansvarsbegränsning för fraktförarnas folk i de båda lagarna bringas i full överensstämmelse med varandra.

Den nya lagstiftningen kräver vissa slutbestämmelser för att de tidigare berörda konflikterna mellan Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen skall kunna lösas. I samband med att de nya paragraferna kommer till måste vidare de nuvarande 31—34 §§ i luftbefordringslagen och 31—35 §§ i 9 kap. luftfartslagen numreras om. Härigenom får dessa paragrafer i stället beteckningarna 37—40 §§ resp. 37—41 §§.

Guadalajarakonventionens bestämmelser har med ett undantag avseende på endast den del av befordringen som utförs av den verkliga fraktföraren. Undantaget hänför sig till stadgandet i art. IV, enligt vilket anvisning eller anmärkning, som enligt Warszawakonventionen skall ske till fraktföraren, med visst undantag skall äga samma verkan vare sig den tillställs den avtalsslutande eller den verkliga fraktföraren. Enligt klara uttalanden i konventionens förarbeten¹ skall nämligen denna bestämmelse gälla, oavsett till vilken del av befordringen anvisningen eller anmärkningen hänför sig.

Den olikhet i fråga om konventionsbestämmelsernas räckvidd som sålunda föreligger måste komma till uttryck i lagtexten. I och för sig torde så utan svårighet kunna ske genom att varje särskild bestämmelse utformas på ett sätt som ger klart besked om dess räckvidd. Under de nordiska överläggningarna har emellertid från dansk och norsk sida framförts önskemål om att problemet i stället löses genom att i en inledande paragraf i det nya avsnittet ges bestämmelser om de efterföljande stadgandenas tillämpningsområde. Ehuru denna metod från lagtekniska synpunkter kan te sig något komplicerad, synes önskemålet om nordisk rättslikhet böra väga över. De nya bestämmelserna bör därför i möjligaste mån utformas i enlighet med det dansk-norska förslaget. Det nya stadgandet i 23 § luftbefordringslagen måste dock utformas så, att det begränsade tillämpningsområdet direkt framgår av lagrummet. Av skäl som närmare utvecklas i det följande behöver däremot någon motsvarande begränsning inte ske beträffande den nya regel om ansvarsbegränsning för fraktförarnas folk som enligt det föregående bör tas upp i 25 § luftbefordringslagen.

Konventionen innehåller i art. I definitioner av »Warszawakonventionen» samt de i konventionen använda begreppen »avtalsslutande fraktförare» och »verklig fraktförare». Någon särskild motsvarighet till den förstnämnda definitionen synes inte erforderlig. Uttrycket »Warszawakonventionen» behöver inte komma till användning i någon av de nya bestämmelserna. Uttrycket »avtalsslutande fraktförare» bör kunna användas i lagtexten om dess innebörd närmare anges i den inledande 31 §. Det ter sig däremot av språkliga skäl mindre tilltalande att i lagtexten använda uttrycket »verklig frakt-

¹ Se International Conference on Private Air Law, Guadalajara, August—September 1961, Vol. II, Documents, (doc. 8301—LC/149—2), Montreal 1963, s. 30.

förare». Hinder synes emellertid inte möta att i de paragrafer där fraktförarna särskilt måste nämnas och särskiljas använda en omskrivning som ger klart besked om vem som avses. Inte heller de båda sistnämnda definitionerna behöver därför föras över till den svenska lagen. Det i konventionens definition av »verklig fraktförare» föreskrivna villkoret att den verkliga fraktföraren skall ha utfört befordringen med den avtalsslutande fraktförarens bemyndigande och den i anslutning därtill givna bestämmelsen att sådant bemyndigade skall antas föreligga kan lämpligen infogas i den inledande 31 § i de nya avsnitten av luftbefordringslagen och 9 kap. luftfartslagen.

Bestämmelser motsvarande stadgandena i art. II, III och IV i konventionen bör tas upp i 32, 33 resp. 34 § i de nya avsnitten. Stadgandena om ansvarsbegränsning i art. VI bör få sin motsvarighet i 35 §. Forumbestämmelserna i art. VIII bör tas upp i 36 §.

I de danska, finska och norska förslagen har man valt att, i stället för att såsom i det svenska förslaget göra ändringar i både den gamla, på den ursprungliga Warszawakonventionen byggda luftbefordringslagen och det på Haagprotokollet byggda befordringskapitlet i luftfartslagen, ta upp nya bestämmelser bara i luftfartslagarnas befordringskapitel och genom särskilda promulgationsbestämmelser i dessa göra såväl de nya bestämmelserna som de mot 9 kap. 23 § andra stycket och 25 § i den svenska luftfartslagen svarande stadgandena i resp. luftfartslagars befordringskapitel tillämpliga också inom de gamla luftbefordringslagarnas tillämpningsområde. I övrigt har under de nordiska överläggningarna nåtts enighet i fråga om valet av lagteknisk metod för införlivandet av konventionens bestämmelser med den nationella lagstiftningen. De i Danmark, Finland, Norge och Sverige upprättade lagförslagen överensstämmer även med avseende på de nya bestämmelsernas redaktionella utformning nära med varandra.

Det från norsk sida framförda förslaget att i detta sammanhang vissa redaktionella ändringar i förtydligande syfte bör göras i bestämmelserna i 9 kap. 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) och 8 § c) luftfartslagen om befordringshandlingarnas innehåll har inte föranlett några erinringar under remissbehandlingen och jag delar uppfattningen att en ändring i enlighet med det norska förslaget nu bör komma till stånd.

I enlighet med vad som har anförts i det föregående föreligger förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg;

2) lag om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Förslagen torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Specialmotivering

I. Av Guadalajarakonventionen föranledda nya bestämmelser

A. För luftbefordringslagen och 9 kap. luftfartslagen
gemensamma bestämmelser

31 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om de i de nya avsnitten av luftbefordringslagen och 9 kap. luftfartslagen upptagna reglernas tillämpningsområde. I första punkten har intagits stadgande av innebörd, att när befordran helt eller delvis utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren bestämmelserna i de efterföljande 32—36 §§ äger tillämpning, om det inte visas, att befordringen har utförts utan denne fraktförarens bemyndigande. Enligt andra punkten tillämpas dock bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ — svarande mot art. III, V, VI och VIII i konventionen — bara i fråga om den del av befordringen som utförs av den verkliga fraktföraren. Bestämmelserna i 32 och 34 §§ äger däremot tillämpning beträffande hela befordringen. Frågan saknar dock betydelse beträffande 32 § med hänsyn till dennas sakliga innehåll.

Av art. I c) i konventionen framgår, att konventionens bestämmelser i princip blir tillämpliga endast om den verkliga fraktföraren har utfört befordringen med stöd av ett av den avtalsslutande fraktföraren lämnat bemyndigande. Sådant bemyndigande skall emellertid antas vara för handen, om inte annat visas. Det sagda har ansetts på enklaste sätt komma till uttryck i lagtexten genom att de efterföljande bestämmelsernas tillämplighet görs beroende av att befordringen inte visas ha utförts utan den avtalsslutande fraktförarens bemyndigande. Av konventionens förarbeten framgår, att det inte behöver vara fråga om ett formligt eller uttryckligt bemyndigande i det särskilda fallet. Ett muntligen givet samtycke är till fyllest, och i vissa fall torde det räcka med att den avtalsslutande fraktföraren på ett konkludent sätt har lämnat sitt medgivande.

I första punkten talas om »den som genom befordringsavtalet åtagit sig befordringen (den avtalsslutande fraktföraren)». I fortsättningen används i lagtexten beteckningen »den avtalsslutande fraktföraren». Härmed åsyftas den som med en passagerare eller godsavsändare har ingått ett luftbefordringsavtal och därmed har påtagit sig självständigt fraktföraransvar. Uttrycket »den som genom befordringsavtalet åtagit sig...» har valts för att markera, att också en sådan efterföljande fraktförare som avses i 30 § är att anse som avtalsslutande fraktförare. Termen »befordringsavtalet» har samma innebörd här som på andra håll i luftbefordringslagen resp. 9 kap. luftfartslagen.

Till avtalsslutande fraktförare blir inte att räkna en resebyrå eller en speditorsfirma som ingår befordringsavtal såsom ombud för ett lufttrafikföre-

tag. Som avtalsslutande fraktförare i konventionens och lagens mening kan däremot uppträda s. k. »air freight forwarders», dvs. företag som driver expeditionsverksamhet i den formen att de tar emot gods till luftbefordran och ingår befodringsavtal i eget namn men regelmässigt anlitar fristående lufttrafikföretag för utförande av själva befodrningen. Det företag som utför befodrningen blir i sådant fall att anse som »verklig fraktförare» («transporteur de fait»). Om däremot ett lufttrafikföretag eller en »air freight forwarder» i egenskap av kommissionär sluter ett befodringsavtal i eget namn men för ett annat lufttrafikföretags räkning, förde såväl kommissionären som kommittenten bli att anse som avtalsslutande fraktförare. Det föreligger då utrymme för en tillämpning av de nu ifrågakarande särskilda reglerna endast om befodrningen i verkligheten utförs av en tredje part.

Guadalajarakonventionen förutsätter inte för att dess bestämmelser skall bli tillämpliga, att vederbörande passagerare eller befraktare har lämnat sitt samtycke till att befodrningen utförs av annan än den fraktförare med vilken han har ingått befodringsavtalet. I allmänhet föreligger väl enligt befodringsavtalet — uttryckligen eller underförstått — en rätt för den avtalsslutande fraktföraren att sätta annan i sitt ställe. Men även om ett anlåtande av annan fraktförare för hela eller viss del av befodrningen skulle innebära ett avtalsbrott i förhållande till passageraren eller befraktaren, blir konventionens bestämmelser tillämpliga, vilket kan vara av betydelse särskilt för den verkliga fraktföraren och hans folk. En annan sak är att den avtalsslutande fraktföraren kan bli skadeståndsskyldig gentemot passageraren eller befraktaren i anledning av avtalsbrottet. Denna fråga får emellertid bedömas enligt allmänna regler och berörs inte av den nu ifrågakarande lagstiftningen.

Med den utformning 31 § i 9 kap. luftfartslagen har erhållit enligt förslaget blir de nya bestämmelserna, i överensstämmelse med vad som har anförts i den allmänna motiveringen, tillämpliga på all sådan luftbefordran som över huvud omfattas av nämnda kapitel. Tillämpningsområdet är således inte såsom i konventionen begränsat till att avse sådan befordran som faller under Warszawakonventionens bestämmelser.

32 §.

Denna paragraf motsvarar art. II i konventionen med de modifikationer som föranleds av att frågan om de nya bestämmelsernas tillämpningsområde i förslaget har gjorts till föremål för särskild reglering i 31 §. Enligt förvarande stadgande anses i fall som avses i 31 § såväl den avtalsslutande fraktföraren som den verkliga fraktföraren som fraktförare vid tillämpning av de övriga befodringsbestämmelserna i luftbefodringslagen resp. 9 kap. luftfartslagen, den verkliga fraktföraren dock endast i fråga om den del av befodrningen som han utför.

Det är att märka, att varken Warszawakonventionen eller nu gällande

svenska lagbestämmelser i 9 kap. luftfartslagen och luftbefordringslagen tar ställning till det omstridda spörsmålet vem som är att anse som fraktförare enligt konventionen resp. lagen — den som sluter befodringsavtalet eller den som faktiskt utför befodrningen. Guadalajarakonventionen löser inte heller detta problem. Den innebär emellertid en reglering som medför att problemet mister aktualitet, i det att den fastslår att såvitt gäller sådan del av en befodrning som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren. Warszawakonventionens bestämmelser om fraktförarens rättigheter och skyldigheter skall tillämpas beträffande både den avtalsslutande och den verkliga fraktföraren. Förevarande paragraf får motsvarande konsekvenser för den svenska lagstiftningens del. De nya bestämmelserna medför således, att en skadelidande passagerare eller lastägare efter eget val kan vända sig mot den avtalsslutande eller den verkliga fraktföraren utan att behöva närmare utröna vem av dem som eljest i lagens mening skulle ha varit att anse som fraktförare och därmed bärare av fraktföraransvaret.

På sätt närmare kommer att framgå av det följande är huvudregeln i förevarande paragraf underkastad vissa modifikationer genom bestämmelserna i de efterföljande paragraferna.

33 §.

Paragrafen motsvarar art. III i konventionen.

Den huvudprincip som kommer till uttryck här innebär, att med avseende på skada som har orsakats under den del av befodrningen som har utförts av den verkliga fraktföraren vardera fraktföraren och hans folk skall jämföras med den andre fraktförarens folk vid tillämpning av reglerna om fraktförarens ansvarighet. Den avtalsslutande fraktföraren kommer med andra ord att bära presumtionsansvar enligt reglerna om fraktförarens ansvarighet i luftbefodringslagen resp. 9 kap. luftfartslagen för skada som har vållats av den verkliga fraktföraren eller dennes folk. Ett motsvarande presumtionsansvar kommer att åvila den verkliga fraktföraren med avseende på skada vållad av den avtalsslutande fraktföraren eller dennes folk, dock givetvis endast såvitt gäller skada hänförlig till den del av befodrningen som den verkliga fraktföraren har utfört.

Den angivna principen gäller emellertid inte fullt ut. Till skydd för den verkliga fraktföraren har till en början — i första stycket — föreskrivits, att hans ansvarighet för skada vållad av den avtalsslutande fraktföraren eller dennes folk inte skall kunna överstiga de gränser som har angetts i 22 §. Fanns inte denna bestämmelse, skulle den verkliga fraktföraren enligt 25 § luftbefodringslagen resp. 9 kap. 24 § luftfartslagen ådra sig obegränsat ansvar för skada som den avtalsslutande fraktföraren eller dennes folk har vållat uppsåtligen eller genom sådant grovt vållande som avses i sistnämnda paragrafer. En dylik konsekvens av den i de skadelidandes intresse uppställda regeln om utsträckt principalansvar för den

verkliga fraktföraren har av billighetsskäl ansetts inte böra accepteras. Såvitt gäller skada som har vållats — eller kan antas ha vållats — av den avtalsslutande fraktföraren eller dennes folk, kan sålunda den verkliga fraktförarens ansvarighet enligt förslaget inte överstiga de ansvarighetsbelopp som gäller för honom enligt 22 §, jämförd med den nya 32 §, såvida det inte visas att han själv eller hans eget folk har medverkat till skadan genom sådant vållande som avses i 25 § luftbefordringslagen resp. 9 kap. 24 § luftfartslagen.

Någon motsvarande inskränkning i ansvarigheten gäller inte till förmån för den avtalsslutande fraktföraren. Har den verkliga fraktföraren eller någon av hans folk orsakat skada genom sådant vållande som avses i sistnämnda paragrafer, blir inte bara denne fraktförare utan även den avtalsslutande fraktföraren i kraft av stadgandet i första stycket av förevarande paragraf ansvarig för skadan till obegränsat belopp.

Bestämmelsen i andra stycket avser likaledes att skydda den verkliga fraktföraren mot ett alltför långtgående ansvar i följd av förhållanden över vilka han inte råder själv. Den verkliga fraktföraren skall sålunda inte utan att ha lämnat sitt godkännande bli bunden av att den avtalsslutande fraktföraren i fråga om ansvarigheten eller i annat hänseende har iklätt sig förpliktelser, som går längre än vad som föreskrivs i lagen. Inte heller skall den verkliga fraktföraren utan eget godkännande bli bunden av sådan uppgift av passagerare eller lastägare om särskilt med befordringen förbundet intresse som enligt 22 § andra stycket föranleder en ökning av fraktförarens ansvarighet. Den som genom att lämna en sådan uppgift vill tillförsäkra sig ett högre ersättningsbelopp än som svarar mot de i lagen föreskrivna ansvarighetsbeloppen måste följaktligen för att kunna åberopa uppgiften mot den verkliga fraktföraren antingen lämna den direkt till denne — när detta är möjligt — eller skaffa sig den verkliga fraktförarens godkännande av att det högre ansvarighetsbeloppet skall gälla.

Någon särskild form för sådant godkännande har inte föreskrivits. Det är inte heller nödvändigt att godkännandet har lämnats direkt till passageraren eller lastägaren. Har den verkliga fraktföraren i samband med att han åtagit sig befordringen godkänt åtgärder av här avsett slag, torde han bli bunden i enlighet med sitt godkännande även i förhållande till vederbörande passagerare eller lastägare. Ett godkännande kan vara partiellt i den meningen, att den verkliga fraktföraren visserligen är beredd att ta på sig förpliktelser som går längre än lagen föreskriver men dock inte i den omfattning som avses med den avtalsslutande fraktförarens åtaganden. Godkännandet blir då gällande enligt sitt innehåll.

34 §.

Paragrafen motsvarar art. IV i konventionen och innehåller stadgande om att anvisning eller anmärkning (enligt konventionen »les ordres ou

protestations») som enligt bestämmelse i luftbefordringslagen resp. 9 kap. luftfartslagen tillställs den ene av de båda fraktförarna äger verkan även mot den andre. Från detta stadgande görs dock det undantaget att sådan order som avses i 12 § — dvs. order som innebär förfogande från avsändarens sida över det befordrade godset — äger verkan endast om den tillställs den avtalslutande fraktföraren.

Med detta undantag blir tillämpningsområdet för huvudregeln avsevärt begränsat. Praktisk betydelse torde bestämmelsen väsentligen få för de fall som avses i 26 § (Warszawakonventionen art. 26). Denna paragraf innehåller bestämmelser om att anmärkning om skada på eller minskning av resgods eller gods samt anmärkning i anledning av dröjsmål skall göras till fraktföraren inom viss tid från mottagandet resp. från den dag godset ställdes till mottagarens förfogande, för att den skadelidande skall vara bevarad vid rätten att föra talan mot fraktföraren. Görs sådan anmärkning i rätt tid till den avtalslutande eller den verkliga fraktföraren, är den skadelidande enligt förevarande paragraf bevarad vid sin rätt till talan mot båda fraktförarna. Det förutsätts härvid inte, att den fraktförare som har mottagit anmärkningen lämnar den andre underrättelse härom. Frågan om det inbördes förhållandet mellan de båda fraktförarna berörs enligt uttryckligt stadgande i art. X i konventionen över huvud inte av denna. Det är givetvis tänkbart, att fraktförarna inbördes avtalar att sådan underrättelse skall lämnas, men ett åsidosättande av ett sådant avtalsvillkor inverkar inte på den skadelidandes rätt mot fraktförarna. Däremot kan naturligtvis underlåtenheten ge upphov till regressätt mot den försumlige fraktföraren för den fraktförare som har nödgats utge ersättning till den skadelidande.

Som jag redan tidigare har påpekat gäller förevarande bestämmelse beträffande hela befordringen och inte bara i fråga om den del som har utförts av den verkliga fraktföraren. Om en skada, varom anmärkning enligt 26 § görs i rätt tid till den verkliga fraktföraren, i själva verket hänförs till den del av befordringen som har utförts av den avtalslutande fraktföraren, förlorar således inte den skadelidande sin rätt till talan mot den sistnämnde på den grund att han inte har riktat anmärkningen till denne. Att man har stannat för en dylik reglering sammanhänger givetvis med att det för den skadelidande kan vara ogörligt att inom den relativt snävt tillmätta reklamationstiden (vid skada på eller minskning av resgods och gods 3 resp. 7 dagar enligt luftbefordringslagen och 7 resp. 14 dagar enligt 9 kap. luftfartslagen samt vid dröjsmål 14 dagar enligt luftbefordringslagen och 21 dagar enligt 9 kap. luftfartslagen) utröna under vilken del av befordringen en skada har uppkommit, vilken uppdragas först vid godsets mottagande på bestämmelseorten.

Undantaget från huvudregeln för sådan order som avses i 12 § är betingat av rent praktiska skäl. Inte sällan ingår en godsförsändelse i

en s. k. »consolidated shipment» omfattande ett flertal försändelser från olika avsändare. När den verkliga fraktföraren omhändertar och befordrar en sådan sammansatt försändelse står i allmänhet en air freight forwarder i egenskap av avtalsslutande fraktförare som avsändare beträffande det hela och den verkliga fraktföraren saknar följaktligen kännedom om de olika avsändarnas identitet. Han har då ingen praktisk möjlighet att verkställa en order enligt 12 § från någon av dem. En sådan order skall därför riktas till den avtalsslutande fraktföraren. En regel härom måste till undvikande av tvistigheter och tolkningssvårigheter göras generell.

Det är att märka, att en till den verkliga fraktföraren riktad order enligt 12 § inte får någon verkan alls. Den blir med andra ord inte bindande för den verkliga fraktföraren själv — inte ens om förhållandena skulle vara sådana att denne faktiskt är i stånd att efterkomma ordern — och givetvis än mindre för den avtalsslutande fraktföraren.

En öppen fråga är, huruvida den verkliga fraktföraren kan ådra sig ansvar mot avsändaren i anledning av att en till den avtalsslutande fraktföraren riktad order enligt 12 § inte har blivit verkställd på den grund att den avtalsslutande fraktföraren eller hans folk har försummat att vidarebefordra ordern till den verkliga fraktföraren. Då denne enligt 32 § skall anses som fraktförare vid tillämpning av luftbefordringsbestämmelserna och således i princip svarar för åtgärd och underlåtenhet av den avtalsslutande fraktföraren och hans folk, torde frågan få besvaras jakande. Den torde emellertid vara av ringa praktisk betydelse. Om annat inte har avtalats torde för övrigt den verkliga fraktföraren i sådant fall äga full regressrätt mot den avtalsslutande fraktföraren.

35 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser motsvarande stadgandena i art. VI i konventionen. Av skäl som har redovisats i den allmänna motiveringen föranleder reglerna i art. V om ansvarsbegränsning för fraktförarnas folk inte någon ändring eller ny bestämmelse i 9 kap. luftfartslagen utan endast ett tilläggsstadgande i 25 § luftbefordringslagen. Detta stadgande behandlas närmare i det följande.

Enligt första punkten i art. VI skall det sammanlagda beloppet av den ersättning som den verkliga fraktföraren, den avtalsslutande fraktföraren och deras folk kan förpliktas att utge för skada hänförlig till den del av befordringen som har utförts av den verkliga fraktföraren inte överstiga det högsta belopp som enligt den nya konventionen någondera fraktföraren kan förpliktas att utge. Den skadelidande kan således endast en gång få ut ersättning intill det högsta gällande ansvarsbeloppet, oavsett om han riktar sitt krav mot en eller flera av de båda fraktförarna och deras anställda.

I art. VI föreskrivs emellertid ytterligare — i andra punkten — att ingen av de i artikeln nämnda personerna skall kunna åläggas att utge högre ersättning

än som svarar mot det ansvarsbelopp som gäller för honom. Den reella inbörden härav är bl. a., att i fråga om ansvarigheten för de skador som avses här en person tillhörande endera fraktförarens folk inte kan åläggas att utges ersättning med högre belopp än som svarar mot det ansvarsbelopp som gäller för den fraktförare hos vilken han är anställd. Har vederbörande handlat uppsåtligen eller varit grovt vållande på sätt som avses i art. 25 i Warszawakonventionen, äger principalen-fraktföraren inte rätt till ansvarsbegränsning och den skadevållandes personliga ansvarighet blir då också obegränsad. Ett annat fall då stadgandet i Guadalajarakonventionen art. VI andra punkten får betydelse är, att den avtalsslutande men inte den verkliga fraktföraren är bunden av deklarerat leveransintresse enligt 22 § andra stycket luftbefordringslagen resp. 9 kap. 22 § andra stycket luftfartslagen.

Att bestämmelserna i förevarande paragraf gäller endast med avseende på skada hänförlig till den del av befordringen som har utförts av den verkliga fraktföraren framgår av 31 §. När det gäller ansvarighet för skada hänförlig till sådan del av befordringen som den avtalsslutande fraktföraren själv har utfört blir frågan om begränsning av de ersättningsskyldigas ansvarighet att bedöma enligt 22—25 §§ luftbefordringslagen resp. 9 kap. 22—25 §§ luftfartslagen.

Om den ene av fraktförarna eller någon av hans anställda har handlat uppsåtligen eller grovt vårdslöst, blir enligt 25 § luftbefordringslagen resp. 9 kap. 24 och 25 §§ luftfartslagen ansvarigheten för denne fraktförare liksom för hans folk i princip obegränsad. Då enligt 33 § första stycket första punkten i förslaget vardera fraktföraren och hans folk vid tillämpning av nyssnämnda paragrafer skall jämföras med den andre fraktförarens folk, skulle i ett fall av angiven art ansvarigheten bli obegränsad även för den andre fraktföraren och dennes folk, om inte särskilda bestämmelser om begränsning av deras ansvarighet meddelades. Såvitt gäller den verkliga fraktförarens eget ansvar har så skett genom det på konventionen art. III. 2 andra punkten grundade stadgandet i 33 § första stycket andra punkten i förslaget. Den avtalsslutande fraktföraren åtnjuter som tidigare har nämnts inte något motsvarande skydd utan blir ansvarig till obegränsat belopp, om den verkliga fraktföraren eller någon av dennes folk har handlat uppsåtligen eller med sådan grov vårdslöshet som avses i 25 § luftbefordringslagen resp. 9 kap. 24 § luftfartslagen. För de båda fraktförarnas folk däremot har i konventionen skett en uttrycklig reglering av frågan genom bestämmelsen i art. V. Det har emellertid som tidigare nämnts inte ansetts nödvändigt att ta upp någon särskild motsvarighet till detta stadgande. De anställda torde nämligen bli skyddade genom den i andra punkten av förevarande paragraf upptagna och mot art. VI andra punkten i konventionen svarande bestämmelsen om att varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill »den gräns som är tillämplig för honom». Med detta uttryck avses den ansvarighetsgräns som gäller för den fraktförare hos vilken den skadevållande är anställd.

36 §.

Paragrafen innehåller forumregler, grundade på bestämmelserna i art. VII och VIII i konventionen.

Enligt art. VII första punkten äger den som har lidit skada hänförlig till den del av befordringen som har utförts av den verkliga fraktföraren väcka talan om skadestånd mot den ene av fraktförarna eller mot båda, vare sig tillsammans eller var för sig. Av skäl som har anförts i den allmänna motiveringen har det inte ansetts erforderligt att införa någon mot denna konventionsbestämmelse svarande föreskrift i den svenska lagen. Detsamma gäller stadgandet i art. VII andra punkten om att när talan om ersättning förs mot endast den ene av fraktförarna denne äger påkalla, att den andre fraktföraren inträder i rättegången. Sådant inträde i rättegången — som i fråga om förfarandet och verkningarna av inträdet enligt konventionen skall regleras av lagen i det land där rättegången förs (*lex fori*) — kan äga rum med stöd av reglerna i 14 kap. rättegångsbalken.

Enligt forumreglerna i art. VIII i konventionen kan talan som avses i art. VII föras *antingen* vid domstol där talan mot den avtalsslutande fraktföraren må väckas enligt Warszawakonventionen art. 28 — dvs. rätten i den ort där fraktföraren har sitt hemvist, rätten i den ort där hans huvudkontor finns eller där det kontor finns, genom vars medverkan avtalet har slutits, eller rätten på bestämmelseorten — *eller* vid domstol på den ort, där den verkliga fraktföraren har sitt hemvist eller där hans huvudkontor finns. Nämda bestämmelse i Warszawakonventionen är likalydande i den ursprungliga och den reviderade konventionen och har sin motsvarighet i 28 § luftbefordringslagen resp. 9 kap. 28 § luftfartslagen (skiljaktigheterna mellan dessa båda lagrum är inte av saklig betydelse i detta sammanhang).

Såvitt gäller talan mot den avtalsslutande fraktföraren — som i fall av nu förevarande art torde vara att anse som fraktförare vid tillämpning av luftbefordringslagen resp. 9 kap. luftfartslagen — innebär den nya konventionen ändrade jurisdiktionsregler. Enligt Guadalajarakonventionen skall nämligen talan mot den avtalsslutande fraktföraren kunna väckas även vid rätten i den ort där den verkliga fraktföraren har sitt hemvist eller hans huvudkontor finns.

Bestämmelserna i förevarande paragraf ansluter nära till art. VIII i konventionen. Hänvisningen i nämnda artikel till »talan — — — som avses i art. VII» har ersatts med en på art. VII grundad beskrivning av de ersättningsanspråk som avses, dvs. talan om ansvarighet som riktas mot den ene av fraktförarna eller mot båda.

Bestämmelsen i andra punkten i den nya 36 § i 9 kap. luftfartslagen — att stadgandet i 28 § andra stycket skall äga motsvarande tillämpning — innebär, att talan inte får väckas vid domstol i stat som inte har biträtt Warszawakonventionen, om inte enligt befordringsavtalet avgångs- eller be-

stämmelseorten är belägen i stat som inte har biträtt konventionen. Stadsgandet härom i 28 § andra stycket, som grundar sig på Warszawakonventionen art. 28, torde emellertid — såsom också framhölls i förarbetena till 1960 års ändringar i 9 kap. luftfartslagen, se prop. 1960: 34 s. 86 — ha ringa praktisk betydelse, helst som enligt allmänna internationelltprocessrättsliga regler en domstol vid prövning av frågan om sin behörighet regelmässigt torde tillämpa *lex fori*, även om utländsk lag skall tillämpas på sakfrågan. För konsekvensens skull har dock en hänvisning till stadgandet ansetts böra tas upp i den nya 36 § i 9 kap. luftfartslagen. Någon motsvarande hänvisning i 36 § luftbefordringslagen skall inte göras eftersom 9 kap. 28 § andra stycket luftfartslagen helt saknar motsvarighet i luftbefordringslagen.

Som jag redan tidigare har framhållit kan i vissa fall en tillämpning av de särskilda forumbestämmelserna i denna paragraf ge upphov till konflikter med såväl den ursprungliga som den reviderade Warszawakonventionens forumregler. De bestämmelser som behövs för att dessa konflikter skall kunna lösas har tagits upp i slutbestämmelserna till den nya lagstiftningen.

B. Nya bestämmelser i luftbefordringslagen

23 §.

Både den ursprungliga och den reviderade Warszawakonventionen innehåller (art. 23 resp. art. 23 första stycket) en bestämmelse om att avtal i syfte att befria fraktföraren från hans ansvarighet eller att bestämma lägre gräns än enligt konventionen är ogiltigt men att befordringsavtalet dock skall gälla och vara underkastat konventionens bestämmelser. Ett häremot svarande stadgande finns i 23 § luftbefordringslagen resp. 9 kap. 23 § första stycket luftfartslagen. Genom Haagprotokollet fogades till art. 23 såsom ett andra stycke ett stadgande av innebörd, att ogiltighetsregeln i första stycket inte skall tillämpas på förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av det befordrade godsets egen beskaffenhet eller fel i godset. En motsvarande bestämmelse infördes genom 1960 års lagstiftning i 9 kap. 23 § luftfartslagen som ett andra stycke.

Guadalajarakonventionen innehåller i art. IX. 1 en bestämmelse som är likalydande med Warszawakonventionen art. 23 (första stycket) och som är tillämplig på både den avtalsslutande och den verkliga fraktföraren samt gäller med avseende på hela befordringen. I art. IX. 2 i Guadalajarakonventionen har upptagits en bestämmelse motsvarande art. 23 andra stycket i den reviderade Warszawakonventionen. Bestämmelsen har dock begränsats att gälla beträffande den del av befordringen som utförs av den verkliga fraktföraren.

Såsom har anmärkts i den allmänna motiveringen föranleder bestämmelserna i art. IX i den nya konventionen inte några ändringar i eller tillägg till

9 kap. luftfartslagen. Stadgandet i art. IX 2 saknar emellertid motsvarighet i luftbefordringslagen, som därför måste kompletteras på denna punkt.

I enlighet härmed skall enligt förslaget en mot art. IX. 2 i Guadalajarakonventionen svarande bestämmelse tas upp som ett nytt andra stycke i 23 § luftbefordringslagen. Stadgandet har utformats efter mönster av 9 kap. 23 § andra stycket luftfartslagen. Dess tillämpningsområde har dock begränsats till befordran av gods vilken utförs av annan än den avtalslutande fraktföraren och på vilken Guadalajarakonventionen är tillämplig. Att bestämmelsen inte i strid mot den ursprungliga Warszawakonventionen kan göras tillämplig på befordran som inte är underkastad Guadalajarakonventionen, är uppenbart. Inte heller kan tillämpningsområdet utsträckas att omfatta också sådan del av en Guadalajarakonventionen underkastad befordran som utförs av den avtalslutande fraktföraren, eftersom en tillämpning av stadgandet beträffande denna del av befordringen inte har stöd i vare sig den ursprungliga Warszawakonventionen eller Guadalajarakonventionen och följaktligen undantagslöst skulle vara folkrättsstridig.

En konflikt med Warszawakonventionen föreligger visserligen formellt sett även när den nya bestämmelsen tillämpas inom Guadalajarakonventionens område. Men de stater som har anslutit sig till Guadalajarakonventionen kan givetvis inte göra gällande att ett förbehåll som är tillåtet enligt denna konvention skall förklaras ogiltigt på den grund att det inte är tillåtet enligt (den ursprungliga) Warszawakonventionen. Detta betyder å ena sidan, att förbehåll enligt det nu föreslagna stadgandet alltid kan åberopas mot passagerare eller befraktare med sådan anknytning till stat som har biträtt Guadalajarakonventionen, att han måste anses pliktig godta en tillämpning av dennas bestämmelser. Å andra sidan kan undantagsregeln inte åberopas mot passagerare eller befraktare med sådan anknytning till stat som har biträtt den ursprungliga Warszawakonventionen men varken Haagprotokollet eller Guadalajarakonventionen, att han skall anses åtnjuta skydd enligt förstnämnda konvention mot ansvarsbegränsnings- och friskrivningsklausuler av ifrågavarande art. I slutbestämmelserna till den nya lagstiftningen måste därför göras en av hänsyn till de folkrättsliga förpliktelserna enligt den ursprungliga Warszawakonventionen betingad inskränkning av det nya stadgandets tillämplighet. Reglerna härom bör utformas på samma sätt som de bestämmelser vilka enligt vad jag har anfört i den allmänna motiveringen bör införas för att begränsa tillämpligheten i motsvarande fall av de nya stadgandena i 31—36 §§ luftbefordringslagen resp. 9 kap. 31—36 §§ luftfartslagen. Till frågan om den närmare utformningen av slutbestämmelserna på denna punkt återkommer jag i det följande.

25 §.

Den ursprungliga Warszawakonventionen innehåller inte några bestämmelser om begränsning av ansvarigheten för dem som är att hänföra till

fraktförarens folk. Frågan om de anställdas ansvarighet berörs över huvud taget inte i denna konvention. Det står följaktligen de anslutna staterna fritt att reglera spörsmålet genom nationell lagstiftning (jfr jämningsregeln i 10 kap. 3 § luftfartslagen, som är tillämplig även på skadefall vilka i övrigt regleras av den ursprungliga Warszawakonventionen och på vilka följaktligen luftbefordringslagen är tillämplig).

Enligt den reviderade Warszawakonventionen art. 25 A skall fraktförarens folk i princip äga åberopa samma gränser för ansvarigheten som fraktföraren själv. Motsvarighet till dessa bestämmelser finns i 9 kap. 25 § luftfartslagen (jfr 24 §). Ansvarsbegränsningsregler av motsvarande innebörd har upptagits i Guadalajarakonventionen art. V och VI, men reglerna gäller bara med avseende på den del av befordringen som utförs av den verkliga fraktföraren.

För att Guadalajarakonventionens nu ifrågavarande ansvarsbegränsningsregler skall bli tillämpliga även på befordringsfall som är underkastade den ursprungliga Warszawakonventionen och på vilka följaktligen luftbefordringslagen är tillämplig, måste uttrycklig bestämmelse härmed ges. Ett stadgande i ämnet har i enlighet härmed i förslaget tagits upp såsom ett andra stycke i 25 § luftbefordringslagen.

Som jag tidigare har anfört är det naturligt att de av Guadalajarakonventionen föranledda nya reglerna i princip och i den mån så är möjligt görs tillämpliga på all luftbefordran och inte bara på sådan befordran som är direkt underkastad Guadalajarakonventionens bestämmelser. Såvitt gäller bestämmelserna om begränsning av ansvarigheten för fraktförarnas folk föreligger inte heller — i motsats till vad som gäller reglerna i art. IX. 2 — hinder att vidga tillämpningsområdet till att omfatta också de övriga fall av luftbefordran som omfattas av luftbefordringslagen. Under de nordiska överläggningarna har också rätt enighet om att det nu ifrågavarande, mot 9 kap. 25 § luftfartslagen svarande nya stadgandet i luftbefordringslagen i detta sammanhang bör göras generellt tillämpligt. Den reglering av frågan om de anställdas ansvarighet som härigenom uppnås synes sakligt tillfredsställande och ligger i linje med den strävan att begränsa arbetstagares skadeståndsansvar som har kommit till uttryck redan i jämningsregeln i 10 kap. 3 § luftfartslagen och som även uppbär ett av skadeståndskommittén framlagt förslag till reglering av frågan om arbetstagares skadeståndsansvar i allmänhet (se 4 § i kommitténs förslag till lag med vissa bestämmelser om arbetsgivares och arbetstagares skadeståndsansvar, SOU 1964: 31). Att förevarande begränsningsregler kan tillämpas även utanför Guadalajarakonventionens område medför också den fördelen, att vid befordran som omfattas av denna konvention frågan om ansvarigheten för den avtalslutande fraktförarens folk blir underkastad en enhetlig reglering beträffande alla skador som har uppkommit under befordringen, oavsett om i det särskilda fallet skadan är hänförlig till den del av befordringen som

har utförts av den verkliga fraktföraren eller den del som den avtalsslutande fraktföraren själv har utfört.

Den föreslagna nya bestämmelsen i 25 § tredje stycket luftbefordringslagen överensstämmer i sak med stadgandet i 9 kap. 25 § andra stycket luftfartslagen. Jag hänvisar i övrigt beträffande denna bestämmelse till vad som har anförts i den allmänna motiveringen.

II. Ändrad lydelse av 9 kap. 3, 4 och 8 §§ luftfartslagen

Som har framhållits i det norska justisdepartementets tidigare omnämnda skrivelse innebär bestämmelserna i art. 3.1.c, 4.1.c resp. 8 c i den reviderade Warszawakonventionen, att befordringshandling skall innehålla meddelande av innebörd *dels* att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen, *dels* att konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet för skada eller förlust. Av skäl som tidigare har redovisats intogs vid överförandet av dessa konventionsbestämmelser till nationell lag i 9 kap. 3 § första stycket c), 4 § första stycket c) och 8 § c) luftfartslagen också en hänvisning till nationell lag. Bestämmelserna kom härvid att få en redaktionell utformning som ansetts kunna föranleda den feltolkningen, att lagens föreskrift är uppfylld redan genom ett meddelande om att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen och att sålunda meddelandet behöver innehålla en erinran om ansvarsbegränsningsreglerna endast för det fall att det hänvisar till nationell lag. Det är önskvärt att risken för en sådan feltolkning av bestämmelserna undanröjs — i all synnerhet som fraktföraren enligt 3 § tredje stycket, 4 § tredje stycket resp. 9 § förlorar sin rätt till ansvarsbegränsning, om befordringshandlingen inte innehåller sådant meddelande som avses här — och att bestämmelserna bringas i närmare överensstämmelse med stadgandet i 9 kap. 33 § första stycket.

Genom den nu föreslagna formuleringen, enligt vilken meddelandet skall innehålla »att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet — — —» torde dessa önskemål bli uppfyllda. I de övriga nordiska länderna föreslås en motsvarande formulering.

III. Slutbestämmelser

Guadalajarakonventionen har som jag redan har nämnt numera trätt i kraft för tolv stater, däribland flera av de större luftfartsnationerna. Det finns under sådana förhållanden knappast anledning för de nordiska länderna att dröja någon mera avsevärd tid med sin anslutning till konventionen. Emellertid föreligger, som jag tidigare har påpekat, vissa konflikter mellan Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen. Risken för att konfliktsituationer uppkommer i praktiken blir givetvis mindre efter

hand som den nya konventionen vinner ökad anslutning från de till Warszawakonventionen anslutna staterna. Med hänsyn härtill kan det finnas skäl för de nordiska länderna att uppskjuta sin anslutning till Guadalajarakonventionen till dess denna har fått en något bredare tillslutning från världens luftfartsnationer. Danmark, Norge och Sverige bör vidare med hänsyn särskilt till den samverkan som äger rum inom SAS biträda konventionen samtidigt och i dessa länder måste frågan om en anslutning till konventionen samordnas. På grund av nu anförda förhållanden torde den nya lagstiftning som föranleds av Guadalajarakonventionen böra träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar. Med hänsyn främst till samarbetet inom SAS bör också de ändrade bestämmelserna om befordringshandlingarnas innehåll träda i kraft samtidigt i de nordiska länderna. Även i denna del bör därför den nya lagstiftningens ikraftträdande göras beroende av Kungl. Maj:ts förordnande. Ikraftträdandebestämmelserna bör dock utformas på sådant sätt, att de av Guadalajarakonventionen föranledda bestämmelserna samt de ändrade bestämmelserna om befordringshandlingarnas innehåll kan sättas i kraft vid skilda tidpunkter.

I enlighet med det anförda har i första stycket av slutbestämmelserna till vartdera lagförslaget tagits upp stadgande av innebörd, att Kungl. Maj:t får bemyndigande att meddela bestämmelser om ikraftträdandet av den nya lagen.

Som jag har anfört i det föregående bör de nyss berörda konflikterna mellan Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen lösas genom ett stadgande i slutbestämmelserna om sådana inskränkningar i de nya bestämmelsernas tillämplighet som betingas av hänsyn till de folkrättsliga förpliktelserna enligt Warszawakonventionen. En för alla fall hållbar reglering av frågorna skulle förutsätta en tämligen vidlyftig och svåröverskådlig lagtext. På grund härav och då problemens praktiska betydelse kan väntas successivt minska, allteftersom konventionen vinner ökad anslutning, synes det lämpligen kunna överlämnas åt domstolarna att på grundval av ett allmänt hållet stadgande avgöra uppkommande konflikter. Utgångspunkten bör härvid vara, att en tillämpning av de nya bestämmelserna inte skall ifrågakomma, om en dylik tillämpning är oförenlig med de förpliktelser som följer av vederbörande stats anslutning till Warszawakonventionen i dess ursprungliga eller genom Haagprotokollet reviderade lydelse. Förhållandet torde i lagtexten enklast uttryckas sålunda, att de nya bestämmelserna i 23 § andra stycket och 31—36 §§ luftbefordringslagen samt i 9 kap. 31—36 §§ luftfartslagen inte skall tillämpas i den mån det är oförenligt med förpliktelse som följer av annat internationellt fördrag rörande luftbefordran än Guadalajarakonventionen och som gäller i förhållande till stat vilken ej biträtt sistnämnda konvention.

Den omständigheten, att på grund av konflikt med förpliktelserna enligt Warszawakonventionen någon av de på Guadalajarakonventionen grundade

bestämmelserna i 31—36 §§ inte kan tillämpas, utgör givetvis inte i och för sig hinder mot en tillämpning av de övriga bestämmelserna. Att det sålunda kan bli fråga om en blott partiell inskränkning i bestämmelsernas tillämplighet har ansetts böra komma till uttryck i lagtexten. Det är också tydligt, att med avseende på en och samma skada samtliga de nya bestämmelserna kan bli tillämpliga fullt ut, om exempelvis talan riktas mot den verkliga fraktföraren, men endast vissa av bestämmelserna kan tillämpas vid tvist mellan den skadelidande och den avtalsslutande fraktföraren.

För tydlighetens skull har beträffande båda lagförslagen i andra stycket av slutbestämmelserna sagts ut, att endast de folkrättsliga förpliktelserna gentemot stat, som inte har biträtt Guadalajarakonventionen, behöver respekteras. I lagtexten talas om »förpliktelse som följer av» internationellt fördrag rörande luftbefordran (dvs. Warszawakonventionen). Härmed avses inte bara de förpliktelser som för Sveriges vidkommande följer av anslutningen till Warszawakonventionen. Stadgandets avfattning på denna punkt möjliggör en tillämpning av stadgandet också för den händelse domstol i annan till Guadalajarakonventionen ansluten stat i visst fall anser sig böra tillämpa svensk lag men finner tillämpning av bestämmelse i 31—36 §§ luftbefordringslagen resp. 9 kap. 31—36 §§ luftfartslagen strida mot den statens folkrättsliga förpliktelser enligt Warszawakonventionen.

Omnumreringen av de nuvarande 31—34 §§ luftbefordringslagen och 31—35 §§ i 9 kap. luftfartslagen har föranlett stadgandet i tredje stycket av slutbestämmelserna till resp. lagförslag.

Hemställan

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över förslagen till

1) *lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg*; och

2) *lag om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)*

måtte för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Stig Granqvist

Förslag

till

L a g**angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran
med luftfartyg**

Härigenom förordnas, *dels* att 23 och 25 §§ lagen den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att 31—34 §§ samma lag skola erhålla beteckningarna 37—40 §§, *dels* att närmast efter 30 § samma lag skola införas sex nya paragrafer, betecknade 31—36 §§, och en ny rubrik närmast före 31 § av den lydelse som nedan angives.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***23 §.**

Förbehåll, som — — — — — vare ogiltigt.

Vid befordran av gods, vilken utföres av annan fraktförare än den som genom befodringsavtalet åtagit sig befordringen och vilken är underkastad den i Guadalajara den 18 september 1961 avslutade konventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalslutande fraktföraren, äger bestämmelsen i första stycket icke tillämpning på förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

25 §.

Har skada — — — — — hans ansvarighet.

Föres talan mot någon av fraktförarens folk på den grund att han vållat skada genom fel eller försummelse i tjänsten av ringare grad än som avses i första stycket, må vad han och fraktföraren kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersätt-

¹ Lagen delvis upphävd, se 1960: 69 och 1963: 399. Jfr 1960: 573.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

ning icke överskrida den gräns för ansvarigheten som fraktföraren äger åberopa.

Om jämkning i vissa fall av skadeersättning stadgas i 10 kap. 3 § luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren**31 §.**

I fråga om befordran som helt eller delvis utföres av annan än den som genom befordringsavtalet åtagit sig befordringen (den avtalsslutande fraktföraren) äga 32—36 §§ tillämpning, om det ej visas att befordringen utförts utan den avtalsslutande fraktförarens bemyndigande. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ tillämpas dock endast i fråga om den del av befordringen som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

32 §.

Både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför befordringen anses vid tillämpning av denna lag som fraktförare, den förre i fråga om hela befordringen och den senare i fråga om den del av befordringen som han utför.

33 §.

Vid tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet jämföras vardera fraktföraren och hans folk med den andre fraktförarens folk. Detta medför dock icke att ansvarigheten för den som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider de i 22 § angivna gränserna.

Har den avtalsslutande fraktföraren åtagit sig längre gående förpliktelser än som följer av denna lag eller har passagerare eller avsändare enligt 22 § andra stycket särskilt uppgivit det intresse som är förbundet med befordringen, är den som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe icke utan eget godkännande bunden härav.

34 §.

Anvisning eller anmärkning, som enligt bestämmelse i denna lag tillställs den ene fraktföraren, äger verkan även mot den andre. Sådan order som avses i 12 § äger dock verkan endast om den tillställs den avtalsslutande fraktföraren.

35 §.

Vad de båda fraktförarna och deras folk kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning må icke överskrida det högsta ersättningsbelopp som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva. Varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill den gräns som är tillämplig för honom.

36 §.

Talan om ansvarighet må, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, föras antingen vid domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot den avtalsslutande fraktföraren eller vid rätten i den ort där den fraktförare som utfört befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe har sitt hemvist eller där hans huvudkontor finnes.

Konungen meddelar bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 23 § andra stycket och 31—36 §§ i den nya lydelsen skola icke tillämpas i den mån det är oförenligt med förpliktelse, som följer av annat internationellt fördrag rörande luftbefordran än den i 23 § andra stycket omnämnda konventionen och gäller i förhållande till stat vilken icke biträtt sistnämnda konvention.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till bestämmelse i 31—34 §§ lagen om befordran med luftfartyg, avser hänvisningen i stället motsvarande bestämmelse i 37—40 §§ samma lag.

Förslag

till

L a g

om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)

Härigenom förordnas, dels att 9 kap. 3, 4 och 8 §§ luftfartslagen den 6 juni 1957¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, dels att 31—35 §§ samma kapitel skola erhålla beteckningarna 37—41 §§, dels att i samma kapitel skola införas sex nya paragrafer, betecknade 31—36 §§, och en ny rubrik närmast före 31 § av den lydelse som nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.

Vid befordran — — — mellanlandning; samt

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

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet i fråga om skada på person liksom då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Biljetten skall — — — — — för befordringen.

Är biljett — — — — — i 22 §.

4 §.

Vid befordran — — — mellanlandning; samt

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

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawakonventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då resgods förkommer, minskas eller skadas.

Resgodsbeviset skall — — — — — för befordringen.

Är resgodsbevis — — — — — andra stycket.

8 §.

Flygfraktsedeln skall — — — mellanlandning; samt

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-

c) meddelande att befordringen kan vara underkastad Warszawa-

¹ Senaste lydelse av 9 kap. se 1960: 69. Jfr 1963: 399.

(Nuvarande lydelse)

konventionen eller lag som i likhet med konventionen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

(Föreslagen lydelse)

konventionen eller lag av motsvarande innehåll och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvarighet då gods förkommer, minskas eller skadas.

Befordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren

31 §.

I fråga om befordran som helt eller delvis utföres av annan än den som genom befordringsavtalet åtagit sig befordringen (den avtalsslutande fraktföraren) äga 32—36 §§ tillämpning, om det ej visas att befordringen utförts utan den avtalsslutande fraktförarens bemyndigande. Bestämmelserna i 33, 35 och 36 §§ tillämpas dock endast i fråga om den del av befordringen som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

32 §.

Både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför befordringen anses vid tillämpning av detta kapitel som fraktförare, den förre i fråga om hela befordringen och den senare i fråga om den del av befordringen som han utför.

33 §.

Vid tillämpning av bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet jämföras vardera fraktföraren och hans folk med den andre fraktförarens folk. Detta medför dock icke att ansvarigheten för den fraktförare som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe överskrider de i 22 § angivna gränserna.

Har den avtalsslutande fraktföraren åtagit sig längre gående förpliktelser än som följer av detta kapitel eller har passagerare eller avsändare enligt 22 § andra stycket särskilt uppgivit det intresse som är förbundet med befordringen, är den som utför befordringen i den avtalsslutande fraktförarens ställe icke utan eget godkännande bunden härav.

34 §.

Anvisning eller anmärkning, som enligt bestämmelse i detta kapitel tillställs den ene fraktföraren, äger verkan även mot den andre. Sådan order som avses i 12 § äger dock verkan endast om den tillställs den avtalsslutande fraktföraren.

35 §.

Vad de båda fraktförarna och deras folk kunna förpliktas att sammanlagt utgiva i ersättning må icke överskrida det högsta ersättningsbelopp som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva. Varje skadeståndsskyldig är ansvarig endast intill den gräns som är tillämplig för honom.

36 §.

Talan om ansvarighet må, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, föras antingen vid domstol som enligt 28 § första stycket är behörig vid talan mot den avtalsslutande fraktföraren eller vid rätten i den ort där den fraktförare som utfört befordringen i den avtalsslutande fraktfö-

rarens ställe har sitt hemvist eller där hans huvudkontor finnes. Bestämmelsen i 28 § andra stycket äger dock motsvarande tillämpning.

Konungen meddelar bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelserna i 9 kap. 31—36 §§ i den nya lydelsen skola icke tillämpas i den mån det är oförenligt med förpliktelse, som följer av annat internationellt fördrag rörande luftbefordran än den i Guadalajara den 18 september 1961 avslutade konventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren och gäller i förhållande till stat vilken icke biträtt sistnämnda konvention.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till bestämmelse i 9 kap. 31—35 §§ luftfartslagen, avser hänvisningen i stället motsvarande bestämmelse i 9 kap. 37—41 §§ samma lag.

Convention

complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel¹

Les états signataires de la présente Convention,

Considérant que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport

Considérant qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation

Sont Convenus de ce qui suit :

Article Premier

Dans la présente Convention:

a) « Convention de Varsovie » signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à la Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b), est régi par l'une ou par l'autre ;

b) « transporteur contractuel » signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur ;

Convention

Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier¹

The states signatory to the present convention,

Noting that the Warsaw Convention does not contain particular rules relating to international carriage by air performed by a person who is not a party to the agreement for carriage

Considering that it is therefore desirable to formulate rules to apply in such circumstances

Have agreed as follows :

Article 1

In this Convention:

a) "Warsaw Convention" means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, or the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, according to whether the carriage under the agreement referred to in paragraph b) is governed by the one or by the other ;

b) "contracting carrier" means a person who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor ;

¹ Slutbestämmelserna (art. XI—XVIII) har uteslutits här.

Bilaga 2

Konvention

utgörande tillägg till Warszawakonventionen, för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren¹

(Översättning)

De stater som undertecknat denna konvention,

Vilka beakta att Warszawakonventionen icke innehåller särskilda bestämmelser rörande internationell luftbefordran utförd av någon som ej är part i befodringsavtalet

Vilka anse att det därför är önskvärt att utforma regler som äga tillämpning i sådana fall

Hava överenskommit om följande:

Artikel I

I denna konvention förstås med
a) »Warszawakonventionen» antingen konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, undertecknad i Warszawa den 12 oktober 1929, eller Warszawakonventionen reviderad i Haag 1955, allteftersom befodringen enligt det under b) nämnda avtalet är underkastad den ena eller den andra;

b) »avtalsslutande fraktförare» den som är part i befodringsavtal vilket är underkastat Warszawakonventionen och ingånget med en passagerare eller en avsändare av gods eller med någon som handlar för passagerarens eller avsändarens räkning;

c) « transporteur de fait » signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article II

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article III

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume

c) "actual carrier" means a person, other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention. Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.

Article II

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the agreement referred to in Article I, paragraph b), is governed by the Warsaw Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Convention, be subject to the rules of the Warsaw Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the agreement, the latter solely for the carriage which he performs.

Article III

1. The acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the limits specified in Article 22 of the Warsaw Convention. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by

c) »verklig fraktförare» den som, utan att vara den avtalsslutande fraktföraren, med stöd av ett av den givet bemyndigande utför hela eller viss del av den under b) avsedda befordringen men som icke beträffande denna del av befordringen är en efterföljande fraktförare i Warszawakonventionens mening. Sådant bemyndigande anses föreliggande, om ej annat visas.

Artikel II

Utföres befordran, som enligt det i artikel 1 under b) avsedda avtalet är underkastad Warszawakonventionen, helt eller till viss del av verklig fraktförare, skola Warszawakonventionens bestämmelser, om ej annat föreskrives i förevarande konvention, äga tillämpning på såväl den avtalsslutande fraktföraren som den verkliga fraktföraren, på den förre i fråga om hela den med avtalet åsyftade befordringen, på den senare endast i fråga om den del av befordringen som han utför.

Artikel III

1. Vad som åtgjorts eller underlåtitits av den verkliga fraktföraren eller av hans folk i tjänsten med avseende på befordran som utförts av den verkliga fraktföraren skall anses ha åtgjorts eller underlåtitits även av den avtalsslutande fraktföraren.

2. Vad som åtgjorts eller underlåtitits av den avtalsslutande fraktföraren eller av hans folk i tjänsten med avseende på befordran som utförts av den verkliga fraktföraren skall anses ha åtgjorts eller underlåtitits även av den verkliga fraktföraren. Sådan åtgärd eller underlåtenhet skall dock ej kunna ådraga den verkliga fraktföraren ansvarighet till högre belopp än som föreskrives i artikel 22 av Warszawakonventionen. Har den avtalsslutande fraktföraren genom särskild överenskommelse

des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article IV

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

Article V

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

Article VI

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur con-

the Warsaw Convention or any waiver of rights conferred by that Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 of the said Convention, shall not affect the actual carrier unless agreed to by him.

Article IV

Any complaint to be made or order to be given under the Warsaw Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, orders referred to in Article 12 of the Warsaw Convention shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article V

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if he proves that he acted within the scope of his employment, be entitled to avail himself of the limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent he is unless it is proved that he acted in a manner which, under the Warsaw Convention, prevents the limits of liability from being invoked.

Article VI

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier un-

åtagit sig förpliktelse som ej föreskrives i Warszawakonventionen eller har han eftergivit rätt som stadgas i nämnda konvention eller har, på sätt som omförmäles i artikel 22 av Warszawakonventionen, särskilt leveransintresse uppgivits, skall detta icke utan den verkliga fraktförarens godkännande äga verkan mot honom.

Artikel IV

Anvisning eller anmärkning, som enligt Warszawakonventionen skall ske till fraktföraren, äger samma verkan vare sig den tillställes den avtalsslutande eller den verkliga fraktföraren. Sådan order som avses i artikel 12 av Warszawakonventionen skall dock äga verkan endast om den tillställes den avtalsslutande fraktföraren.

Artikel V

I fråga om befordran som utförts av den verkliga fraktföraren äger den som tillhör antingen dennes eller den avtalsslutande fraktförarens folk, såframt han visar att han handlat i tjänsten, åberopa de ansvarighetsgränser som enligt bestämmelserna i förevarande konvention gäller för den fraktförare hos vilken han är anställd. Vad nu sagts skall dock icke gälla, om den anställde visas ha handlat på sådant sätt, att begränsning av ansvarigheten ej må påkallas enligt Warszawakonventionen.

Artikel VI

I fråga om befordran som utförts av den verkliga fraktföraren må sammanlagda beloppet av de ersättningar som denne fraktförare, den avtalsslutande fraktföraren och deras folk i anledning av handlande i tjänsten kunna förpliktas att utgiva icke överstiga det högsta ersättningsbelopp som någon av fraktförarna kan åläggas att utgiva enligt

tractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au delà de la limite qui lui est applicable.

Article VII

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article VIII

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou de siège principal de son exploitation.

Article IX

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

der this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

Article VII

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

Article VIII

Any action for damages contemplated in Article VII of this Convention must be brought, at the option of the plaintiff, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 28 of the Warsaw Convention, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier is ordinarily resident or has his principal place of business.

Article IX

1. Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Convention or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole agreement, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

denna konvention, med iakttagande av att ingen av de i denna artikel nämnda personerna må åläggas att utgiva ersättning med belopp överstigande det ansvarighetsbelopp som är tillämpligt för honom.

Artikel VII

Talan om ansvarighet, som hänför sig till befordran utförd av den verkliga fraktföraren, må enligt kändens val föras mot denne fraktförare eller mot den avtalsslutande fraktföraren eller mot båda gemensamt eller var för sig. Föres talan mot endast den ene av fraktförarna, äger denne fraktförare anmana den andre fraktföraren att inträda i rättegången; i fråga om verkningarna av interventionen och förfarandet gäller lagen på den ort där talan föres.

Artikel VIII

Sådan talan om ansvarighet som avses i artikel VII i denna konvention skall enligt kändens val föras antingen vid domstol där enligt artikel 28 av Warszawakonventionen talan må väckas mot den avtalsslutande fraktföraren eller vid rätten i den ort där den verkliga fraktföraren har sitt hemvist eller där hans huvudkontor finnes.

Artikel IX

1. Avtal i syfte att befria den avtalsslutande eller den verkliga fraktföraren från hans ansvarighet enligt denna konvention eller att bestämma lägre gräns än enligt denna konvention är ogiltigt, men befordringsavtalet skall likväl gälla och vara underkastat konventionens föreskrifter.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article VIII.

Article X

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

2. In respect of the carriage performed by the actual carrier, the preceding paragraph shall not apply to contractual provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.

3. Any clause contained in an agreement for carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless, for the carriage of cargo arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place in one of the jurisdictions referred to in Article VIII.

Article X

Except as provided in Article VII, nothing in this Convention shall affect the rights and obligations of the two carriers between themselves.

2. I fråga om befordran som utförts av den verkliga fraktföraren skall vad som föreskrives i första stycket ej äga tillämpning på förbehåll avseende förlust, minskning eller skada, som härrör av det befordrade godsets egen beskaffenhet eller fel i godset.

3. Bestämmelse i befodringsavtalet eller i annan före skadans inträffande ingången överenskommelse, varigenom avvikelse skett från denna konvention antingen i fråga om tillämplig lag eller beträffande domstols behörighet, är ogiltig. Såvitt angår befordran av gods är dock skiljeavtal medgivet, såvida skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i artikel VIII avsedd domstols domvärjo och saken avgöras i enlighet med bestämmelserna i denna konvention.

Artikel X

I den mån icke annat följer av artikel VII skall ingen bestämmelse i denna konvention tolkas såsom berörande de båda fraktförarnas inbördes rättigheter och skyldigheter.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 11 mars 1966.

Närvarande:

f. d. justitierådet	LIND,
justitierådet	Y. SÖDERLUND,
regeringsrådet	ÅBJÖRNSSON,
justitierådet	BRUNNBERG.

Enligt lagrådet den 18 februari 1966 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 14 januari 1966, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till 1) *lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg* och 2) *lag om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297)*.

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av departementsrådet Ulf K. Nordenson.

Förslagen föranledde följande yttrande av *lagrådet*:

Med förslagen avses att införliva den s. k. Guadalajarakonventionen med svensk lagstiftning. Lagrådet förutsätter att konventionen godkänns av riksdagen och ingår därför icke i någon granskning av förslagens sakliga innebörd i den mån dessa äger motsvarighet i konventionens regler. Det sätt på vilket innehållet av konventionen överförts till svensk lagtext föranleder endast smärre erinringar.

1 §.

I de remitterade förslagen har i 23 § lagen om befordran med luftfartyg och i övergångsbestämmelserna till lagen angående ändring i denna lag och till lagen om ändring i 9 kap. luftfartslagen hänvisats till den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren. Såsom närmare utvecklas i det följande kommer lagrådet att föreslå vissa ändringar som föranleder att i lagtexten ytterligare hänvisning görs till denna konvention. Vid angivna förhållanden synes det ur lagteknisk synpunkt vara fördelaktigt om man i lagarna inför en definition av Guadalajarakonventionen. I 9 kap. luftfartslagen kan en sådan definition lämpligen ges i 1 § i anslut-

ning till den nuvarande definitionen av Warszawakonventionen. Däremot finns i luftbefodringslagen inte någon definition av sistnämnda konvention. I denna lag erfordras därför en ny bestämmelse, förslagsvis som ett andra stycke i 1 §. Denna bör uppta definitioner av både Warszawakonventionen och Guadalajarakonventionen, som ju närmast utgör ett tillägg till Warszawakonventionen.

Lagrådet förordar därför att jämväl 1 § luftbefodringslagen och 9 kap. 1 § luftfartslagen ges ändrad lydelse. I samband härmed bör också lydelsen av ingresserna och de i lagrum och övergångsbestämmelser gjorda hänvisningarna till Guadalajarakonventionen omformuleras.

36 §.

Enligt det i 32 § upptagna stadgandet anses både den avtalslutande fraktföraren och den verkliga fraktföraren som fraktförare vid tillämpning av de övriga befodringsbestämmelserna i luftbefodringslagen resp. 9 kap. luftfartslagen; den verkliga fraktföraren dock endast i fråga om den del av befodrningen som han utför. Härigenom blir alltså bl. a. forumreglerna i 28 § luftbefodringslagen och 9 kap. 28 § luftfartslagen tillämpliga på båda fraktförarna. Nu förevarande paragraf innehåller forumregler, grundade på bestämmelserna i art. VII och VIII i konventionen. Enligt dessa artiklar får talan om ansvarighet, vare sig den riktas mot båda fraktförarna eller en av dem, enligt kändens val föras antingen vid domstol där enligt artikel 28 av Warszawakonventionen talan kan väckas mot den avtalslutande fraktföraren eller vid rätten i den ort där den verkliga fraktföraren har sitt hemvist eller där hans huvudkontor finns. Med hänsyn till det i 32 § upptagna stadgandet synes det tillfyllest att i 36 § ange att talan om ansvarighet, som där avses, må föras vid domstol som enligt 28 § är behörig vid talan mot någon av fraktförarna.

38 §.

Av bestämmelserna i artikel IX i Guadalajarakonventionen har enligt förslagen endast punkt 2 föranlett ändring, nämligen i luftbefodringslagen, under det att övriga bestämmelser i artikeln ansetts redan äga motsvarighet i den nu gällande lagstiftningen. Såvitt avser punkt 3 åberopas i remissprotokollet härvid de nuvarande stadgandena i 32 § luftbefodringslagen och 9 kap. 32 § luftfartslagen, vilka enligt förslagen skall betecknas 38 §. Både det nyss angivna stadgandet i konventionen och de nämnda lagrummen behandlar förutsättningarna för att skiljeavtal rörande godsbefodrning skall vara medgivet. En viss saklig olikhet föreligger härutinnan mellan konventionsstadgandet och lagrummen. Förutsättningarna hänför sig såväl till den plats, där skiljemannaförfarandet skall äga rum, som till de bestämmelser som skall tillämpas vid tvistefrågans bedömning. I luftbefodringslagen stadgas sålunda att skiljemannaförfarandet skall äga rum i stat som är an-

sluten till Warszawakonventionen inom en i 28 § luftbefordringslagen avsedd domstols domvärjo och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses. Vad gäller luftfartslagen har såsom villkor uppställts att skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i 9 kap. 28 § luftfartslagen avsedd domstols domvärjo och att tvistefrågan, såvitt den i Haag reviderade Warszawakonventionen är tillämplig därå, skall prövas i överensstämmelse med konventionens bestämmelser. I punkt 3 av artikel IX i Guadalajarakonventionen är motsvarande villkor angivna sålunda, att skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i artikel VIII — motsvarande 36 § i förslaget — avsedd domstols domvärjo och att saken skall avgöras i enlighet med bestämmelserna i Guadalajarakonventionen.

Beträffande frågan var skiljemannaförfarandet skall äga rum innebär stadgandet i punkt 3 av artikel IX i Guadalajarakonventionen en utvidgning av nuvarande regler, i det att såväl den avtalslutande som den verkliga fraktförarens hemvist och huvudkontor får bestämma forum. Såsom framgår av vad lagrådet anfört vid 36 § följer av de nya bestämmelserna i 32 § luftbefordringslagen och 9 kap. 32 § luftfartslagen att i båda lagarna de utvidgade forumbestämmelserna blir tillämpliga i de fall som avses i Guadalajarakonventionen. I detta hänseende erfordras alltså ingen ändring i nuvarande 32 § luftbefordringslagen och 9 kap. 32 § luftfartslagen. Annat är förhållandet med föreskrifterna om vilka materiella regler som skall tillämpas vid skiljemannaförfarandet. Såsom redan antytts, föreligger i detta hänseende en saklig olikhet mellan stadgandet i punkt 3 av artikel IX i Guadalajarakonventionen och nu gällande rätt. Bestämmelse bör därför ges om att i de fall som avses i Guadalajarakonventionen tvistefrågan skall prövas enligt denna konvention. Stadgande härom synes lämpligen kunna intas i sistnämnda båda lagrum i samband med att de erhåller ändrade nummerbeteckningar. Lagrådet förordar att sådana ändringar genomförs.

Ur protokollet:

Stig Granqvist

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 25 mars 1966.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets den 11 mars 1966 avgivna utlåtande över de till lagrådet den 14 januari 1966 remitterade förslagen till lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg och lag om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).

Föredraganden anför.

Lagrådets förslag att 1 § luftbefordringslagen och 9 kap. 1 § luftfartslagen ges ändrad lydelse och att därav föranledda jämkningar företas i ingresserna och slutbestämmelserna till de remitterade förslagen bör godtas.

Den ändring av 36 § i de remitterade förslagen som lagrådet föreslagit anser jag mig också böra biträda.

Av skäl som lagrådet har anfört bör stadgandena om giltighet av vissa skiljeavtal i 32 § andra stycket luftbefordringslagen och i 9 kap. 32 § andra stycket luftfartslagen — vilka paragrafer enligt det remitterade förslaget får beteckningen 38 § — kompletteras med en bestämmelse om att i fall som avses i Guadalajarakonventionen tvistefrågan skall prövas enligt denna konvention. Även beträffande denna nya bestämmelse gäller att den inte kan tillämpas i strid mot de folkrättsliga förpliktelser som följer av Warszawa-konventionen. Stadgandet i andra stycket av slutbestämmelserna till de båda lagförslagen bör därför avse också 38 § i dess nya lydelse.

Härutöver bör vissa redaktionella jämkningar vidtas i de remitterade förslagen.

Föredraganden hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att

dels anta förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg,

2) lag om ändring i 9 kap. luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297), dels godkänna den i Guadalajara den 18 september 1961 undertecknade konventionen om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

S. O. Bellskog