

Nr 36

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg, m. m.

Genom en den 25 mars 1966 dagtecknad proposition, nr 93, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att

dels antaga vid propositionen 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 avtalslutande fraktföraren.

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 avtalslutande fraktföraren. Därjämte hemställs att riksdagen godkänner konventionen. De framlagda lagförslagen har tillkommit i samarbete med berörda departement och ministerier i Danmark, Finland och Norge.

Lagförslagen

De genom propositionen framlagda lagförslagen är av följande lydelse.

1) 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 Warszawa-konventionen 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 avtalslutande fraktföraren.

23 §.

Förbehåll, som — — — — — vare ogiltigt.

Vid befordran av gods, vilken utföres av annan än den som genom befodringsavtalet 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

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 ersättning 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.

2) 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 avtalsslutande 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 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.

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

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

8 §.

Flygfraktsedeln skall — — — — — mellanlandning; samt
 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.

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 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 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 ————— utan verkan.

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 därpå, skall prövas i överensstämmelse med konventionens bestämmelser.

(Föreslagen lydelse)

38 §.

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.

Konventionen

Konventionen i de franska och engelska versionerna samt i en inom justitiedepartementet utarbetad svensk översättning har intagits å s. 42—51 i propositionen, vartill utskottet torde få hänvisa.

Huvudgrunderna för gällande lagstiftning om befordran med luftfartyg m. m.

Utskottet får beträffande huvudgrunderna för gällande lagstiftning om befordran med luftfartyg, huvuddragen av Guadalajarakonventionen ävensom frågan om ändring av reglerna om befordringshandlingarnas innehåll samt i ärendet avgivna remissyttranden hänvisa till s. 9—15 i propositionen.

Departementschefen

Vid remissen av lagförslagen till lagrådet anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, bl. a. följande.

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 avtalsslutande fraktföra-

ren 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 Guadalajarakonferen-

sens 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 möjlig-

het 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 undvikande 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 avtalslutande 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 »avtalslutande 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 »avtalslutande 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 fraktförare». 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 avtalslutande fraktförarens bemyndigande och den i anslutning därtill givna bestämmelsen att

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

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.

Vad gäller specialmotiveringen till lagförslagen får utskottet hänvisa till departementschefens å s. 22—35 i propositionen intagna yttrande.

Lagrådet

De av lagrådet framförda förslagen till ändringar, se propositionen s. 52—54, har iakttagits vid lagförslagets slutliga utformning.

Utskottet

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får därför hemställa,

att förevarande proposition, nr 93, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 25 oktober 1966

På första lagutskottets vägnar:

ERIK SVEDBERG

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Erik Svedberg, Ernulf, Arvidson, Hjorth, Lundin, Ferdinand Nilsson, Schött och fru Lilly Ohlsson;

från andra kammaren: herr Östrand, fru Löfqvist, herr Gustafsson i Borås, fröken Bergegren, herrar Zetterberg, Dockered och fru Heurlin.