

Lagutskottets betänkande

1985/86:33

om flygfraktförarens ansvar för passagerare och gods
(prop. 1985/86:119)



LU
1985/86:33

Propositionen

I proposition 1985/86:119 föreslår regeringen (justitiedepartementet) att riksdagen

dels antar i propositionen framlagda och av lagrådet granskade förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45),

dels godkänner det i Montreal den 25 september 1975 avslutade tilläggsprotokollet nr 3,

dels godkänner det i Montreal den 25 september 1975 avslutade Montreal-protokollet nr 4.

Lagförslagen har tagits in i *bilaga* till betänkandet.

Utskottet

Bakgrund

Den internationella luftfartens regler om flygfraktförarens ansvarighet vid befordran av passagerare och gods bygger i huvudsak på 1929 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om internationell luftbefordran, den s. k. Warszawakonventionen. Denna konvention har reviderats vid flera tillfällen. Av ändringsprotokollen har hittills endast det från år 1955, det s. k. Haagprotokollet, trätt i kraft. Sverige har tillträtt såväl Warszawakonventionen som Haagprotokollet.

Den svenska lagstiftningen på området grundas på konventionen i dess lydelse efter Haagprotokollets ändringar. Bestämmelserna om flygfraktförarens skadeståndsansvar vid befordran av passagerare och gods finns intagna i 9 kap. luftfartslagen (1957:297).

Warszawakonventionen har vunnit bred anslutning. Drygt 140 stater har tillträtt konventionen. De flesta av dem har även tillträtt Haagprotokollet. Ett viktigt undantag är USA. Sverige har inte sagt upp konventionen i dess ursprungliga lydelse. I förhållande till sådana stater som tillträtt Warszawakonventionen men inte Haagprotokollet är Sverige därför bundet av den ursprungliga konventionen. I fråga om sådana flygtransporter som konventionen i dess ursprungliga lydelse är tillämplig på gäller alltså lagen

(1937:73) om befordran med luftfartyg, även om den lagen formellt är upphävd. LU 1985/86:33

År 1971 antogs i Guatemala City ytterligare ändringsprotokoll till Warszawakonventionen. Ändringarna avsåg enbart passagerarbefordran. De viktigaste ändringarna var införandet av ett strikt ansvar för passagerarskador samt en kraftig höjning av ansvarsbegränsningsbeloppet. Protokollet har ännu inte vunnit tillräcklig anslutning för att träda i kraft. Sverige har inte tillträtt protokollet.

Ett fortsatt revisionsarbete följde kort efter Guatemalamötet, och år 1975 antogs fyra ändringsprotokoll vid en diplomatisk konferens i Montreal. Sverige har tillträtt ändringsprotokollen nr 1 och 2. Protokoll nr 1 hänför sig till Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse och protokoll nr 2 till dess lydelse enligt Haagprotokollet. Båda ändringsprotokollen innebär att internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR) ersätter guldfrancs som beräkningsenhet när det gäller ansvarsbegränsningsbeloppen. Sverige har införlivat protokollens bestämmelser i den svenska lagstiftningen. Protokollen har dock ännu inte trätt i kraft.

Även Montrealprotokoll nr 3 innebär en ändring av beräkningsenheten från guldfrancs till SDR. Protokollet utgör en ändring av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt 1971 års Guatemalaprotokoll. En stat som tillträder Montrealprotokoll nr 3 blir därför bunden även av de materiella bestämmelserna i Guatemalaprotokollet. Montrealprotokoll nr 4 avser befordran av gods och utgör i sak på godssidan en motsvarighet till Guatemalaprotokollet. Inte heller Montrealprotokollen nr 3 och 4 har trätt i kraft, och de har inte tilltratts av Sverige.

Frågan om Sveriges tillträde till protokollen nr 3 och 4 har behandlats i departementspromemorian (Ds Ju 1985:3) Flygfraktförarens ansvar för passagerare och gods. Promemorian har efter remissbehandling lagts till grund för propositionen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Sverige skall tillträda de båda Montrealprotokollen. Samtidigt läggs fram förslag till de ändringar i luftfartslagen som föranleds av tillträdet. Ändringarna innebär bl. a. att det nuvarande presumptionsansvaret för flygfraktförare när det gäller skador som uppkommer på passagerare och gods ersätts av ett strikt ansvar för flygfraktföraren. Vidare höjs ansvarsgränsen för passagerarskador i fråga om utländska lufttrafikföretag till 100 000 SDR vilket motsvarar det begränsningsbelopp som sedan år 1985 gäller för svenska lufttrafikföretag. Dessutom öppnas en möjlighet att använda ADB-teknik vid flygtransporter.

Slutligen föreslås en ändring i atomansvarighetslagen av innebörd att den som har betalat ersättning för atomskada på grund av luftfartslagen skall ha regressrätt gentemot innehavaren av atomanläggningen.

Den nu gällande ansvarsbegränsningen vid passagerarskador, som grundar sig på Haagprotokollet, är 16 600 SDR vilket för närvarande motsvarar omkring 138 000 kr. För svenska lufttrafikföretag gällde, efter en lagändring år 1976, fram till år 1985 ett begränsningsbelopp på 270 000 kr. Dessa ansvarsgränser måste anses orimligt låga. I avvaktan på att det skulle gå att få en höjning till stånd för den internationella trafiken genom att Montrealprotokoll nr 3 trädde i kraft beslöt riksdagen därför våren 1985 (prop. 1984/85:105, LU 21) att för svenska lufttrafikföretag skall gälla en ansvarsbegränsning på 100 000 SDR vilket för närvarande motsvarar 835 000 kr. Begränsningsbeloppet är detsamma som i Montrealprotokoll nr 3. Motsvarande höjningar har genomförts också i Danmark och i Norge. I sitt betänkande med anledning av propositionen framhöll utskottet – med hänsyn till det låga begränsningsbelopp som alltså gällde för utländska lufttrafikföretag – att det var angeläget att man från nordisk sida verkade för att Montrealprotokoll nr 3 skulle träda i kraft.

Mot ovannämnda bakgrund finner utskottet det tillfredsställande att de nordiska länderna nu kunnat enas om att de skall tillträda såväl Montrealprotokoll nr 3 som Montrealprotokoll nr 4. Visserligen har hittills endast några få stater anslutit sig till protokollen varför det torde dröja ytterligare en inte obetydlig tid innan det går att få protokollen i kraft. En samlad nordisk ratifikation innebär emellertid fem ytterligare ratifikationer och, som framhålls i propositionen, kan det gemensamma nordiska ställningstagandet möjligen påverka också andra stater, som har avvakta utvecklingen, att nu skrida till handling.

Det bör observeras att ett tillträdande till konventionen inte innebär enbart fördelar. Mot vissa bestämmelser i konventionen kan nämligen riktas kraftig kritik. Det gäller bl. a. en bestämmelse om att fraktföraren skall ha rätt att begränsa sitt ansvar även om han har vållat en skada uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. En sådan absolut ansvarsbegränsning strider mot gällande principer i svensk skadeståndsrätt. Som framhålls i propositionen torde dock i praktiken några stötande resultat av en sådan reglering inte behöva befaras. En annan från svensk skadeståndslagstiftning avvikande regel avser rätten till jämkning för medvållande på den skadeståndslidandes sida. Enligt Montrealprotokoll nr 3 får skadestånd med anledning av personskada jämkas om den skadelidande av vårdslöshet medverkat till skadan, medan enligt 6 kap. 1 § skadeståndslagen jämkning får ske endast om skadan vållas uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Den skärpning av medvållandansvaret som tillträdet till Montrealprotokoll nr 3 således innebär har dock en begränsad betydelse. I syfte att ytterligare begränsa verkningarna för svenska passagerare av skärpningen föreslås i propositionen att medvållandereglererna i skadeståndslagen alltså skall tillämpas på inrikes flygtransporter vid vilka mellanlandning inte skall ske utom landet.

Även om det således i och för sig kan riktas kritik mot vissa bestämmelser i Montrealprotokollen anser utskottet att fördelarna med protokollen ändå överväger. Utskottet vill här särskilt peka på införandet av strikt ansvar och höjningen av begränsningsbeloppet för passagerarskador. Med hänsyn till

det anförda och med särskilt beaktande av värdet i att Warszawasytemet kan upprätthållas tillstyrker utskottet att Sverige tillträder Montrealprotokollen nr 3 och 4.

De föreslagna lagändringarna föranleder inga särskilda uttalanden från lagutskottets sida.

Avslutningsvis vill utskottet erinra om att utskottet i det ovannämnda betänkandet LU 1985/86:21 också uttalade – med anledning av ett i propositionen redovisat arbete på en särskild försäkringslösning – att det, med hänsyn till att passagerarna även med den då antagna höjningen av begränsningsbeloppet endast fick ett begränsat skydd, var viktigt att arbetet på en sådan försäkringslösning fortsatte. I den nu föreliggande propositionen redovisas att diskussioner om utformningen av en försäkringslösning också inletts mellan företrädare för justitiedepartementet, försäkringsbranschen och flygbolagen samt att kontakter vidare tagits om nordiskt samarbete i frågan. Med hänsyn till frågans betydelse vill utskottet understryka att det är angeläget att det sålunda påbörjade arbetet med kraft drivs vidare.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen antar de i proposition 1985/86:119 framlagda förslagen till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) och lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45),
2. att riksdagen godkänner det i Montreal den 25 september 1975 avslutade tilläggsprotokollet nr 3,
3. att riksdagen godkänner det i Montreal den 25 september 1975 avslutade Montrealprotokollet nr 4.

Stockholm den 13 maj 1986

På lagutskottets vägnar

Per-Olof Strindberg

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Owe Andréasson (s), Stig Gustafsson (s), Martin Olsson (c), Inga-Britt Johansson (s), Allan Ekström (m), Bengt Kronblad (s), Inger Hestvik (s), Bengt Harding Olson (fp), Gunnar Thollander (s), Marianne Karlsson (c), Berit Löfstedt (s), Ewy Möller (m) och Kersti Johansson (c).

1 Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Häriigenom föreskrivs i fråga om luftfartslagen (1957: 297)¹

dels att 9 kap. 39 § skall upphöra att gälla,

dels att 9 kap. 2–13, 15–22, 24, 25, 28, 40 och 41 §§ samt 14 kap. 5 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse²

Föreslagen lydelse

9 kap.

2 §

Detta kapitel gäller inte transporter av post.

Vid transport av post ansvarar fraktföraren uteslutande mot postförvaltningen. Ansvaret regleras inte av bestämmelserna i detta kapitel utan av de särskilda regler som gäller mellan fraktföraren och postförvaltningen.

Bestämmelserna i 3–9 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

Bestämmelserna i 3–8 §§ gäller inte i fråga om transporter som utförs under osedvanliga förhållanden och som inte utgör normal luftfartsverksamhet.

3 §

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. En biljett skall innehålla

För passagerartransporter skall biljetter utfärdas. *Sådana biljetter kan vara individuella eller kollektiva.* En biljett skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

1. uppgift om avgångs- och bestämelseorten, samt

b) uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

2. uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning.

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för personskador och för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

¹ Lagen omtryckt 1979: 643.

² Lydelse enligt prop. 1984/85: 212, TU 1985/86: 6, rskr. 71.

Om inte annat styrks, gäller biljetten som bevis om att ett transportavtal har träffats och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om någon biljett inte har utfärdats, om en utfärdad biljett inte har föreskrivet innehåll eller om biljetten har kommit bort. Om passageraren med fraktförarens samtycke har gått ombord på luftfartyget utan att någon biljett har utfärdats eller om en utfärdad biljett saknar ett meddelande enligt första stycket c), får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 §.

Biljetter behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

4 §

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas. Ett resgodsbevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket, skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämmelseorten,

b) uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att resgods kommer bort, minskas eller skadas.

Om inte annat styrks, gäller resgodsbeviset som bevis om att resgodset har skrivits in och om villkoren för transporten.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om något resgodsbevis inte har utfärdats, om ett utfärdat bevis inte har föreskrivet innehåll eller om beviset har kommit bort. Om fraktföraren har tagit

För transporter av inskrivet resgods skall resgodsbevis utfärdas. Ett resgodsbevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket, skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämmelseorten, samt

2. uppgift, när avgångs- och bestämmelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning.

Resgodsbevis behöver dock inte utfärdas, om uppgifterna enligt första stycket 1 och 2 registreras på något annat sätt.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i denna paragraf inte har följts.

emot resgodset i sin vård utan att något resgodsbevis har utfärdats får fraktföraren dock inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket. Detsamma gäller om ett utfärdat bevis, som inte har fogats till eller tagits in i en biljett som uppfyller kraven i 3 § första stycket c), saknar meddelande enligt första stycket c).

5 §

För godstransporter kan fraktföraren kräva att avsändaren upprättar och lämnar en flygfraktsedel. Avsändaren får kräva att fraktföraren tar emot en sådan handling.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel med det undantag som följer av 9 § skall tillämpas, även om någon flygfraktsedel inte har utfärdats, om en utfärdad fraktsedel inte har föreskrivet innehåll eller om fraktsedeln har kommit bort.

För godstransporter skall flygfraktsedlar upprättas.

Flygfraktsedlar behöver dock inte upprättas, om uppgifterna angående transporten registreras på något annat sätt och avsändaren samtycker till detta förfarande. I sådana fall skall fraktföraren lämna avsändaren ett godskvitto, om denne begär det. Godskvittot skall innehålla sådana uppgifter att godset kan identifieras. Godskvittot skall medföra rätt att ta del av uppgifterna angående transporten.

Om någon fraktsedel inte har upprättats, får fraktföraren inte vägra att ta emot gods för transport med hänvisning till att det system som har använts för att registrera uppgifter om transporten inte finns tillgängligt på en omlastningsort eller på bestämmelseorten.

6 §

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och lämnas tillsammans med godset. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren", undertecknas av avsändaren och fraktföraren och följer med godset. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och läm-

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar. Exemplar 1 förses med beteckningen "för fraktföraren" och undertecknas av avsändaren. Exemplar 2 förses med beteckningen "för mottagaren" och undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Exemplar 3 undertecknas av fraktföraren och lämnas till avsändaren när godset har tagits emot.

nas till avsändaren när fraktföraren har tagit emot godset. Fraktföraren skall skriva under fraktsedlarna innan godset tas ombord.

Avsändarens underskrift kan vara tryckt. Såväl fraktförarens som avsändarens underskrift kan ersättas med en stämpel.

Om inte annat visas, anses fraktföraren handla för avsändarens räkning, om han på dennes begäran upprättar flygfraktsedeln.

Underskrifterna kan vara tryckta eller ersättas med en stämpel.

7 §

När transporten avser flera kolli, skall särskilda flygfraktsedlar upprättas, om fraktföraren begär det.

När transporten avser flera kolli, skall särskilda flygfraktsedlar upprättas, om fraktföraren begär det.

Används ett sådant registreringsförfarande som avses i 5 § andra stycket, skall fraktföraren lämna över särskilda godskvitton, om avsändaren begär det.

8 §

Flygfraktsedeln skall innehålla

a) uppgift om avgångs- och bestämelseorten,

b) uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning,

c) ett meddelande om att Warszawakonventionen eller en lag med motsvarande bestämmelser kan gälla för transporten och att konventionen eller lagen i regel begränsar fraktförarens ansvar för skador genom att gods kommer bort, minskas eller skadas.

Flygfraktsedeln och godskvittot skall innehålla

1. uppgift om avgångs- och bestämelseorten.

2. uppgift, när avgångs- och bestämelseorten ligger i samma stat och en eller flera mellanlandningar skall ske i en annan stat, om platsen för minst en sådan mellanlandning, samt

3. uppgift om försändelsens vikt.

9 §

Om gods har tagits ombord på ett luftfartyg med fraktförarens samtycke utan att någon flygfraktsedel har utfärdats eller om en utfärdad fraktsedel saknar meddelande enligt 8 § c), får fraktföraren inte åberopa ansvarsbegränsningen enligt 22 § andra stycket.

Transportavtalet skall gälla och bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas, även om föreskrifterna i 5–8 §§ inte har följts.

10 §

Om avsändaren i flygfraktsedeln har lämnat uppgifter i fråga om godset som är oriktiga eller ofullständiga, svarar han för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne har ansvaret mot.

Avsändaren svarar för riktigheten av de uppgifter som han eller någon som har handlat på hans vägnar har lämnat i flygfraktsedeln eller för registrering eller för införing i godskvittot. Är uppgifterna om godset oriktiga eller ofullständiga, svarar avsändaren för de skador som detta medför för fraktföraren eller någon som denne ansvarar mot.

Är avsändaren inte ansvarig enligt första stycket för oriktiga eller ofullständiga uppgifter vid registrering eller utfärdande av godskvittot, svarar fraktföraren för de skador som oriktigheten eller ofullständigheten medför för avsändaren eller någon som denne ansvarar mot. Detsamma gäller om någon annan på fraktförarens vägnar har fört in uppgifterna i godskvittot eller har registrerat dem.

11 §

Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om villkoren för transporten.

Flygfraktsedelns uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kolli gäller, om inte annat visas. Andra uppgifter i fraktsedeln om godsets mängd eller volym eller om godsets tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han på flygfraktsedeln intygar, att han har kontrollerat uppgifterna i avsändarens närvaro, eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

Om inte annat styrks, gäller flygfraktsedeln eller godskvittot som bevis om att ett avtal har träffats, om att godset har tagits emot och om de villkor för transporten som har tagits in i fraktsedeln eller godskvittot.

Flygfraktsedelns eller godskvittots uppgifter om godsets vikt, mått och förpackning och om antalet kolli gäller, om inte annat visas. Andra uppgifter i fraktsedeln om godsets mängd eller volym eller tillstånd gäller mot fraktföraren bara om han i avsändarens närvaro har kontrollerat dessa uppgifter och på flygfraktsedeln intygar detta eller om uppgifterna avser godsets synliga tillstånd.

12 §

Om avsändaren uppfyller sina förpliktelser enligt transportavtalet, kan han återta godset på avgångs- eller bestämmelseflygplatsen eller stoppa det vid landning under resan. Detta gäller dock inte, om åtgärden medför skada för fraktföraren eller någon annan avsändare.

Under samma förutsättningar kan avsändaren bestämma att godset under resan eller på bestämmelseorten skall lämnas ut till någon annan än den som *är angiven* som mottagare *på flygfraktsedeln* eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Avsändaren skall ersätta de extra kostnader som uppkommer genom en åtgärd enligt denna paragraf.

Om avsändarens order inte kan verkställas, skall fraktföraren omedelbart underrätta denne.

Om fraktföraren verkställer avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot *flygfraktsedlar* eller godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

Under samma förutsättningar kan avsändaren bestämma att godset under resan eller på bestämmelseorten skall lämnas ut till någon annan än den som *har angetts* som mottagare eller begära att det skickas tillbaka till avgångsflygplatsen.

Om fraktföraren verkställer avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln *eller godskvittot* visas upp, ansvarar fraktföraren för de skador som därigenom uppstår för fraktsedelns *eller godskvittots* rätte innehavare. Den ersättning som fraktföraren måste utge kan han kräva åter av avsändaren.

Avsändarens rätt *till godset* upphör, när mottagaren får rätt att förfoga över godset enligt bestämmelserna i 13 §. Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller om han inte är anträffbar, får avsändaren åter rätt att förfoga över godset.

13 §

Om *inte annat följer* av 12 §, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut *flygfraktsedeln* och godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och uppfyller *flygfraktsedelns villkor för transporten*.

Om *avsändaren inte har utövat sin befogenhet enligt 12 § första eller andra stycket*, har mottagaren rätt att av fraktföraren få ut godset när detta har kommit fram till bestämmelseorten. Detta gäller dock endast om han betalar vad fraktföraren har rätt att fordra och *även i övrigt uppfyller villkoren enligt transportavtalet*.

Om inte något annat har avtalats, skall fraktföraren genast underrätta mottagaren när godset har kommit fram.

15 §

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln.

Förbehåll som avviker från bestämmelserna i 12–14 §§ gäller bara om de är intagna i flygfraktsedeln *eller godskvittot*.

16 §

Avsändaren skall lämna de upplysningar och till flygfraktsedeln föga de handlingar som behövs för att skyldigheter enligt tull-, accis- och ordningsföreskrifter skall kunna fullgöras innan godset avlämnas till mottagaren. Avsändaren skall ersätta de skador som uppstår för fraktföraren på grund av att sådana upplysningar eller handlingar saknas eller är oriktiga eller ofullständiga. Detta gäller dock inte om fraktföraren, någon av dennes anställda eller någon som denne har anlitat har gjort sig skyldig till fel eller försummelser.

Fraktföraren är inte skyldig att undersöka om upplysningarna och handlingarna är riktiga och fullständiga.

17 §

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som drabbar passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Skadeståndet bestäms enligt skadeståndslagen (1972:207).

Fraktföraren ansvarar för sådana personskador som tillfogas passagerare till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget. Fraktföraren ansvarar dock inte för personskador som orsakas uteslutande av passagerarens hälsotillstånd.

18 §

Fraktföraren ansvarar för skador genom att inskrivet resgodis eller gods kommer bort, minskas eller skadas medan godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Om en transport vid lastning, avlämnande eller omlastning utförs till lands eller sjöledes utanför en flygplats och transporten sker på grund av transportavtalet, skall skador på resgodset eller godset anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten om inte annat visas.

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att resgodis förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar ombord på luftfartyget eller i samband med att passageraren går ombord på eller lämnar fartyget eller under den tid resgodset är i fraktförarens vård. Fraktföraren ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av resgodsets egen beskaffenhet eller av fel i godset.

19 §

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid transporter med luftfartyg av passagerare, in-skrivet resgods eller gods.

Fraktföraren ansvarar för skador på grund av att gods förstörs, kommer bort, minskas eller skadas till följd av händelser som inträffar under lufttransport. Han ansvarar dock inte, om skadan orsakas uteslutande av

1. godsets egen beskaffenhet eller fel i godset,

2. bristfällig förpackning av godset som har utförts av någon annan än fraktföraren eller dennes anställda eller någon som denne har anlitat,

3. krigshandling eller väpnad konflikt, eller

4. myndighetsutövning i samband med att godset förs in i eller ut ur ett land eller transiteras.

Med lufttransport avses i denna paragraf den tid som godset är i fraktförarens vård på en flygplats, ombord på ett luftfartyg eller, vid landning utanför en flygplats, var godset än finns.

Lufttransport omfattar inte sådana transporter till lands eller sjöss som sker utanför en flygplats. När en sådan transport utförs för lastning, avlämnande eller omlastning på grund av transportavtalet, skall dock varje skada anses ha uppkommit till följd av en händelse under lufttransporten, om inte annat visas.

20 §

Fraktföraren ansvarar *inte* för uppkomna skador, om han visar att han, hans anställda och de som han har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

Fraktföraren ansvarar för skador till följd av dröjsmål vid lufttransporter av passagerare, resgods och gods, om han *inte* visar att han, hans anställda och de som han har anlitat har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att undvika skadorna eller att det har varit omöjligt för dem att vidta åtgärderna.

21 §

Om fraktföraren visar att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande, gäl-

Skadestånd med anledning av en transport av passagerare eller resgods skall jämkas, om den skadelid-

ler 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

dande själv har medverkat till skadan genom vållande. *Har en passagerare dödats eller skadats och begär någon annan än passageraren skadestånd med anledning därav, skall skadeståndet också jämkas, om passageraren genom vållande har medverkat till skadan.*

Begär någon skadestånd med anledning av en godstransport, skall skadeståndet jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Jämkning av skadestånd enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till graden av medvållande.

För inrikes lufttransporter vid vilka mellanlandning inte skall ske utom landet gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

22 §

Vid passagerartransporter är fraktförarens ansvar för varje passagerare begränsat till 16 600 särskilda dragningsrätter. När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Om transporten utförs av ett svenskt lufttrafikföretag, är gränsen för ansvaret i stället 100 000 särskilda dragningsrätter. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för transporter utfästa sig att tillämpa denna gräns. Vid en transport som bara delvis utförs av ett svenskt företag gäller reglerna om det senare begränsningsbeloppet och om utfästelse att tillämpa detta bara i fråga om den del av transporten som det svenska företaget utför. Avtal kan träffas om högre gränser för ansvaret än de som gäller enligt detta stycke.

Fraktförarens ansvar för inskrivet resgods eller gods är begränsat till 17 särskilda dragningsrätter per kilo. Om passageraren eller avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten

Vid passagerartransporter är fraktförarens sammanlagda ansvar för varje skadad eller dödad passagerare begränsat till 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR). När ersättningen skall utgå som livränta, får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns.

För skador på grund av dröjsmål vid transport av passagerare är fraktförarens ansvar begränsat till 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid transport av resgods är fraktförarens ansvar för skada på grund av att resgodset förstörs, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs begränsat till 1 000 SDR för varje passagerare.

Vid godstransporter är fraktfö-

och betalar fastställda tilläggsavgifter, gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte, om fraktföraren visar att intresset är lägre än detta belopp. Om bara en del av *det inskrivna resgodset eller godset* kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda *kolli*, när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om *värdet* av även andra *kolli* som omfattas av samma *resgodsbevis eller flygfraktsedel* påverkas, skall dock även dessa *kolli* medräknas.

Ansvaret för sådana föremål som passagerarna behåller i sin vård är begränsat till 332 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

Fraktföraren kan åläggas att utge ersättning för rättegångskostnader, även om gränserna för hans ansvar därigenom överskrids. Detta gäller dock inte, om han skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda beloppet frånsett rättegångskostnaderna. Erbjudandet skall ha lämnats inom sex månader från den händelse som medförde skadan eller innan talan har väckts, om detta har skett senare.

Med "särskilda dragningsrätter" avses de särskilda dragningsrätter som används av Internationella valutafonden. När talan förs om ersättning, skall omräkning till svenskt mynt ske efter kursen den dag domen meddelas. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

rarens ansvar begränsat till 17 SDR per kilogram. Om avsändaren när godset överlämnas till fraktföraren särskilt anger det intresse som är knutet till transporten och betalar fastställda tilläggsavgifter, gäller det då uppgivna beloppet som gräns för fraktförarens ansvar. Detta gäller dock inte, om fraktföraren visar att intresset är lägre än detta belopp. Om bara en del av godset *förstörs*, kommer bort, minskas, skadas eller fördröjs, räknas endast den sammanlagda vikten av berörda *kollin* när gränsen för fraktförarens ansvar skall bestämmas. Om även *värdet* av andra *kollin* som omfattas av samma flygfraktsedel påverkas, skall dock också dessa *kollin* medräknas.

Vid tillämpningen av de ansvarsgränser som anges i denna paragraf skall rättegångskostnader inte beaktas. Detta gäller dock inte vid godstransport, om fraktföraren inom sex månader från den skadebringande händelsen eller innan talan väcktes skriftligen har erbjudit den skadelidande minst lika mycket i ersättning som det utdömda skadeståndet.

24 §

Gränserna för ansvar enligt 22 § gäller inte om det visas att fraktföraren, någon av hans anställda eller någon som han har anlitat i tjänsten har orsakat skadan uppsåtligt eller genom att, med insikt om att skador sannolikt skulle upp-

Gränserna för ansvar enligt 22 § får inte överskridas oavsett vilken ansvarsgrund som åberopas.

stå, grovt åsidosätta den aktsamhet och hänsyn som kan krävas.

25 §

Om talan förs mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för att han har vållat skador genom lindrigare fel eller försummelse i tjänsten än som avses i 24 §, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Förs talan om ersättning mot någon av fraktförarens anställda eller någon som fraktföraren har anlitat för skador som har vållats under utövning av tjänsten eller uppdraget, får den sammanlagda ersättning som han och fraktföraren kan åläggas att utge inte överskrida de gränser som fraktföraren kan åberopa.

Bestämmelser om jämkning av skadeersättning finns i 10 kap. 3 §.

28 §

Talan om ansvar enligt detta kapitel skall väckas vid domstolen i den ort där

fraktföraren har sitt hemvist,

fraktförarens huvudkontor finns, eller

det kontor som har medverkat vid avtalets tillkomst finns.

Talan får också väckas vid domstolen i bestämmelseorten.

Vid skador på grund av att passagerare har dödats, skadats eller försenats eller på grund av att resgods har förstörts, kommit bort, minskats, skadats eller fördröjts får talan också föras vid domstolen i den ort där fraktföraren har ett kontor, om passageraren har hemvist eller är stadigvarande bosatt här i landet.

Talan får väckas bara vid svenska domstolar eller vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller dock inte, om enligt avtalet avgångsorten eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har biträtt konventionen.

Talan får väckas bara vid svenska domstolar eller vid domstolar i andra stater som är anslutna till Warszawakonventionen. Detta gäller dock inte, om enligt avtalet avgångs- eller bestämmelseorten ligger i en stat som inte har tillträtt konventionen.

40 §

Biljetter och resgodsbevis behövs inte vid inrikes lufttransporter, om luftfartyget inte skall mellanlanda utom riket.

Vid inrikes lufttransporter där luftfartyget inte skall mellanlanda utom landet behövs inte biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar, även om uppgifterna om transporten inte registreras på något annat sätt.

Vid sådana lufttransporter får begränsningen av fraktförarens ansvar enligt 22 § åberopas även om biljetter, resgodsbevis eller flygfraktsedlar inte är utfärdade eller om de saknar meddelande om begränsningen. Att meddelande om begränsningen skall finnas i standardvillkoren för passagerartransporter följer av 22 § första stycket.

41 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i fråga om sådana internationella lufttransporter som utförs direkt av en viss stat om denna stat, när den tillträdde den konvention som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929, lämnade en sådan förklaring som avses i tilläggsprotokollet till konventionen. Detsamma gäller om transporten utförs direkt av ett territorium för vars utländska angelägenheter en sådan stat svarar.

Under förutsättning att en stat som har tillträtt Warszawakonventionen har förklarat att konventionen inte skall gälla i fråga om en lufttransport som utförs för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning, gäller inte bestämmelserna i detta kapitel beträffande en sådan lufttransport.

Under förutsättning att en stat som har tillträtt Warszawakonventionen har avgett en förklaring enligt artikel XXVI i IIaagprotokollet den 28 september 1955, artikel XXIII punkt 1 b) i Guatemalaprotokollet den 8 mars 1971, artikel XI punkt 1 b) i tilläggsprotokoll nr 3 den 25 september 1975 eller artikel XXI punkt 1 a) i Montrealprotokoll nr 4 sistnämnda dag gäller bestämmelserna i detta kapitel inte heller i fråga om en lufttransport som utförs för den statens militära myndigheter med ett luftfartyg som är registrerat i den staten, om fartygets hela lastförmåga har reserverats av dessa myndigheter eller för deras räkning.

14 kap.

5 §

Vid tillämpningen av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen avses

med Chicagokonventionen den konvention angående internationell civil luftfart som avslutades i Chicago den 7 december 1944,

med Genèvekonventionen den konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg som avslutades i Genève den 19 juni 1948,

med Warszawakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och reviderades genom det

med Warszawakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som undertecknades i Warszawa den 12 oktober 1929 och som reviderades ge-

i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet och

nom det i Haag den 28 september 1955 avslutade protokollet, *genom det i Guatemala City den 8 mars 1971 avslutade protokollet samt genom de i Montreal den 25 september 1975 avslutade protokollen nr 3 och nr 4* och

med Guadalajarakonventionen den konvention om internationell luftbefordran som utförs av annan än den avtalsslutande fraktföraren, som undertecknades i Guadalajara den 18 september 1961.

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen får bestämma att lagen tills vidare skall gälla endast för inrikes luftfart och luftfart som inte faller under Warszawakonventionen.

2. Så länge Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse från den 12 oktober 1929 är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla lagen (1937: 73) om befordran med luftfartyg. För svenska lufttrafikföretag skall dock tillämpas bestämmelserna i 9 kap. 22 § första stycket i deras äldre lydelse såvitt gäller begränsningsbeloppet för sådana företag och skyldigheten att utfästa sig att tillämpa detta belopp.

3. Så länge Warszawakonventionen i dess lydelse enligt det i Haag den 28 september 1955 avslutade ändringsprotokollet är i kraft mellan Sverige och någon främmande stat skall beträffande sådana lufttransporter som konventionen i den lydelsen är tillämplig på i stället för de nya bestämmelserna gälla 9 kap. i dess äldre lydelse.

4. I förhållande till en stat, som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokoll nr 3 den 25 september 1975 men inte av konventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 samma dag, skall beträffande transport av gods 9 kap. i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

5. I förhållande till en stat, som är bunden av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Montrealprotokoll nr 4 men inte av konventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokoll nr 3, skall beträffande transport av passagerare och resgods 9 kap. i dess äldre lydelse fortsätta att tillämpas.

6. Upphör Warszawakonventionen i dess ursprungliga lydelse eller i dess lydelse enligt 1955 års ändringsprotokoll att gälla mellan Sverige och andra stater till följd av uppsägning från svensk sida, skall regeringen ge detta till känna.

Lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968: 45)

Härigenom föreskrivs att 15 § atomansvarighetslagen (1968: 45) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*15 §¹

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Den som nödgats utge ersättning för atomskada på grund av *luftfartslagen (1957:297)* eller internationellt fördrag eller lagstiftning i främmande stat inträder i den skadelidandes rätt mot den anläggningsinnehavare som svarar för skadan enligt denna lag. Avser ersättningen skada som omfattas av ett med stöd av 3 § tredje stycket meddelat förordnande, äger den ersättningsskyldige återkräva ersättningen av den anläggningsinnehavare som skulle ha svarat för skadan, om förordnandet ej meddelats.

Har någon som har sitt huvudkontor i Sverige eller i annan konventionsstat eller någon som är anställd hos sådan person nödgats utge ersättning för atomskada, för vilken den skadelidande på grund av bestämmelserna i 3 § icke är berättigad till ersättning enligt denna lag, äger han återkräva skadeståndet av den anläggningsinnehavare som med bortseende från nämnda bestämmelser skulle ha svarat för skadan. Därvid äger första stycket första punkten motsvarande tillämpning. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans till mottagare i annan stat än konventionsstat, gäller dock den avsändande anläggningsinnehavarens ansvarighet ej längre än till dess substansen lossats från det transportmedel varmed det anlände till den staten. Har skadan uppkommit under transport av atomsubstans från avsändare i sådan stat, inträder den mottagande anläggningsinnehavarens ansvarighet icke förrän substansen lastats på det transportmedel varmed det sändes från den främmande staten.

Återkravs rätt enligt första eller andra stycket tillkommer icke den som själv svarar för skadan enligt 20 §.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1974: 249.