National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

C. A.

S. o. u.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936: 54
JUSTITIEDEPARTEMENTET

FÖRSLAG

TILL

LAG OM BEFORDRAN MED LUFTFARTYG

M. M.

Avgivet av särskilda sakkunniga

STOCKHOLM
1936

Statens offentliga utredningar 1936

Kronologisk förteckning

1. Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. Hæggström. 187 s. E.
2. Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. Norstedt. 55 s. U.
3. Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. Marcus. 68 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. Marcus. 56 s. Ju.
5. Betänkande med förslag angående revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. Marcus. 397 s. Fi.
6. Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till änkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. Beckman. 93 s. S.
7. Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. Tiden. viij, 99 s. Fi.
8. Ur socialiseringens »europeiska» idékrets. Tiden. viij, 210 s. Fi.
9. Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. Tiden. iv, 206 s. Fi.
10. Statligt kaffemonopol. Marcus. 192 s. Fi.
11. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 58*, 319 s. E.
12. Betänkande angående förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. Norstedt. 120 s. S.
13. Betänkande angående familjebeskattningen. Marcus. 147 s. Fi.
14. Betänkande angående dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. Norstedt. 55 s. S.
15. Betänkande angående moderskapspenning och mödrahjälp. Norstedt. 78 s. S.
16. Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. Hæggström. 183 s. K.
17. Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. Norstedt. viij, 418 s. Ju.
18. Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. Marcus. viij, 308 s. Fi.
19. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skyddsskogar m. m. Marcus. 172 s. 1 karta. Jo.
20. Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hæggström. 54 s. K.
21. Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. Marcus. 274 s. 1 karta. S.
22. Den svenska sjöfartsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning. Norstedt. 111 s. H.
23. Betänkande angående åtgärder för avhjälpande av de inom vissa delar av Norrbottens läns lappmark yppade missförhållanden samt rörande de kostnader som därav kunde föranledas m. m. Luleå, Länstryckeriet. 318 s. 1 bilaga. S.
24. Betänkande med förslag till lag om internationella rättsförhållanden rörande arv, testamente och boutredning m. m. Norstedt. 62 s. Ju.
25. Betänkande med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 29 juni 1923 (nr 286) om sparbanker m. m. Marcus. 163 s. Fi.
26. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till revision av lagstiftningen angående avstyckning m. m. Marcus. 79 s. Jo.
27. Angående kontrollen över elektriska starkströmsanläggningar. Hæggström. 185 s. H.
28. Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid. Marcus. xxxj, 405 s. E.
29. Betänkande om socialstyrelsens organisation. Beckman. 151 s. S.
30. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skogar å städer och enskilda tillhöriga flygsandsfält i Hallands län. Marcus. 108 s. Jo.
31. Betänkande med utredning och förslag angående åtgärder för särskild undervisning och utbildning av psykiskt efterblivna i barn- och ungdomsåren. Hæggström. 164 s. E.
32. Svensk arbetslöshetspolitik åren 1914—1935. Norstedt. 122 s. S.
33. Förslag till vissa ändringar i kungl. byggnadsstyrelsens normalförslag till gatukostnadsbestämmelser enligt 49 § stadsplanelagen. Marcus. 7 s. K.
34. Utredning rörande de svenska universitets- och högskolestudenternas sociala och ekonomiska förhållanden. Av S. Wicksell och T. Larsson Bilaga till betänkande med undersökningar och förslag i anledning av tillströmningen till de intellektuella yrkena. Lund, Ohlsson. ij, 381 s. E.
35. Promemoria angående ändring av bestämmelserna rörande kommunernas underställningsfria lånerätt. Marcus. 38 s. Fi.
36. Psalmbok för svenska kyrkan. Förslag avgivet den 29 febr. 1936, överarbetat av inom ecklesiastikdepartementet tillkallade sakkunniga. Uppsala, Almqvist & Wiksell. xxiv, 98 s. E.
37. Utredning angående revision av bestämmelserna om tingshusbyggnadsskyldigheten. Norstedt. 53 s. Ju.
38. Betänkande med förslag rörande jaktlagstiftningsfrågor. 1. Förslag till lag om rätt till jakt samt jaktstadga ävensom andra därmed sammanhängande författningar. Marcus. 202 s. Jo.
39. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för att bereda ökade möjligheter för den mindre bemedlade befolkningen på landsbygden att förena småbruk med hemindustri, hantverk, hemslöjd, pälsdjuruppfödning m. m. Marcus. 97 s. Jo.
40. Betänkande med förslag till omorganisation av den med statsmedel understödda kemiska analys- och kontrollverksamheten. Hæggström. 80 s. Jo.
41. Betänkande med förslag rörande förhandlingsordning för statstjänstemän. Norstedt. 153 s. K.
42. Betänkande med utredning och förslag rörande rikets ekonomiska kartläggning och därmed sammanhängande organisationsspörsmål angående rikets landkarteverk. Idun. 278 s. 7 kartbil. Jo.
43. 1935 års lotsverkssakkunniga. Betänkande 2. Förslag till lotsförordning. Marcus. 112 s. H.
44. Betänkande med utredning och förslag angående sammanförande och organisation av i Stockholm befintliga arkeologiska samlingar från Medelhavsländerna och främre Orienten. Hæggström. 68 s. E.
45. Rationaliserings- och ersättningsfrågor i samband med ifrågasatt införande av statligt brännoljemonopol. Marcus. 95 s. Fi.
46. Betänkande angående sterilisering. Marcus. 80, 46* s. S.
47. Utredning med förslag rörande förskottering av underhållsbidrag till barn utom äktenskap m. fl. Beckman. 87 s. S.
48. Betänkande med förslag till lönereglering för lärare vid folk- och småskolor. Norstedt. 204 s. Fi.
49. Utredning med förslag angående omorganisation av dövstumundervisningsväsendet. Hæggström. 257 s. E.
50. Betänkande och förslag angående beredande av vidgade arbetsuppgifter för svenska konstnärer. Hæggström. 48 s. E.
51. Yttrande angående revision av 18 kap. 13 § strafflagen m. m. Marcus. 55, 54* s. S.
52. Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden vid 1933 års allmänna fastighetstaxering. Norstedt. vj, 168 s. 1 karta. Fi.
53. Utredning angående revision av bestämmelserna om utlännings rätt att här i riket vistas och därmed sammanhängande spörsmål. Norstedt. 96 s. Ju.
54. Förslag till lag om befordran med luftfartyg m. m. Norstedt. 158 s. Ju.

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936: 54

JUSTITIEDEPARTEMENTET

FÖRSLAG

TILL

LAG OM BEFORDRAN MED LUFTFARTYG M. M.

Avgivet av särskilda sakkunniga

STOCKHOLM 1936
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
350780

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

Till KONUNGEN.

Den 27 oktober 1933 har Kungl. Maj:t förordnat hovrättsrådet i Svea hovrätt H. Wikander att i egenskap av sakkunnig inom justitiedepartementet biträda med beredning angående den lagstiftning, som kunde finnas påkallad

i anledning av den vid konferens i Warschau år 1929 antagna konventionen rörande luftbefordran samt de vid konferens i Rom år 1933 antagna konventionerna rörande dels ansvarighet för skada genom luftfartyg tillskyndad tredje man på jordytan, dels ock kvarstad å luftfartyg. Sedermera har Kungl. Maj:t förordnat presidenten i nämnda hovrätt B. Ekeberg dels den 8 februari 1935 att såsom delegerad jämte Wikander deltaga i de överläggningar i berörda ämnen, som vore avsedda att äga rum mellan representanter för de nordiska länderna under förra delen av år 1935, dels ock den 18 april 1935 att jämte Wikander i egenskap av sakkunnig inom justitiedepartementet verkställa utredning och avgiva förslag angående lagstiftning om luftbefordran samt om kvarstad å luftfartyg. Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande har chefen för justitiedepartementet den 8 februari 1935 förordnat assessorn vid nämnda hovrätt E. Hagbergh att såsom sekreterare biträda vid utredningen.

På grund av Kungl. Maj:ts förordnande hava de delegerade deltagit i konferenser, som i omförmälda ämnen hållits med delegerade för Danmark, Finland och Norge i Stockholm den 12—den 25 februari och i Köpenhamn den 29 april—den 4 maj innevarande år. Grannländernas delegerade hava varit, för Danmark overformynder L. Ingerslev och ekspeditionssekretær K. Gregersen, för Finland hovrättsassessorn R. Beckman samt för Norge høiesterettsdommer E. Alten.

Vid konferensen i Köpenhamn slutfördes arbetet med upprättande av lagförslag såvitt angår luftbefordringskonventionen och kvarstadskonventionen; och få de delegerade, som sedermera haft att utarbeta motiv till förslagen, härmed överlämna av motiv åtföljda förslag till

1) lag om befordran med luftfartyg; samt

2) lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

Tillika överlämnas parallelltexter samt under nordiskt samarbete verkställda översättningar av luftbefordrings- och kvarstadskonventionerna.

Beträffande åter tredjemansskadekonventionen, som under de delegerades konferenser jämväl varit föremål för behandling, få de delegerade — med överlämnande av och under hänvisning till bifogade utredning »Några anteckningar ur förarbetena till 1933 års Romkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om skador, genom luftfartygen tillskyndade tredje man på jordytan», vilken utredning för närvarande ej föreligger i tryckfärdigt skick — i underdånighet anföra följande.

Enligt denna konvention skall skada, som genom luftfartyg tillskyndas tredje man på jordytan, principiellt ersättas, så snart det visas, att skadan uppkommit och att den härleder sig från luftfartyget.

Denna utsträckta ansvarighet får emellertid i viss mån en motvikt genom begränsning av ersättningsskyldighetens omfattning. För att luftfarten skall kunna utveckla sig på önskvärt sätt har, liksom på sjörättens område, en dylik begränsning ansetts oeftergivlig. Å andra sidan har sådan begränsning synts icke innebära orättvisa mot de skadade, därest samtidigt åt dem beredes säkerhet för att verkligen utfå sin ersättning. Kompletterad med vederbörlig säkerhet har en begränsad ansvarighet förmenats innefatta en större

förmån än en obegränsad ansvarighet utan säkerhet för ersättningsbeloppens utfående. Ansvarsbegränsningen är enligt konventionen art. 8 genomförd sålunda, att brukare av luftfartyg för varje olyckshändelse (accident) svarar intill ett belopp av 250 guldfrancs för kilogram av luftfartygets vikt. Ansvarighetsgränsen må dock icke understiga 600 000 francs eller överstiga 2 000 000 francs. Av ansvarsbeloppet är en tredjedel anslagen till ersättning av skada å egendom och två tredjedelar skola utgå såsom ersättning för skada å person, dock sålunda att i sistnämnda hänseende ersättningen icke må överskrida 200 000 francs för person.

Det har redan nämnts, att som en motvikt mot begränsningen av ansvarighetens omfattning och som förutsättning för åtnjutandet av sådan förmån enligt konventionen säkerhet för ersättningen skall förefinnas. Den säkerhet, som härvid i främsta rummet kommer i fråga, är försäkring. Varje fartyg, inregistrerat i en fördragsslutande stat, skall, enligt konventionen art. 12, för att få flyga över en annan fördragsslutande parts territorium vara försäkrat för de i konventionen avsedda skadorna intill de i art. 8 bestämda gränserna, och detta hos en offentlig försäkringsanstalt eller en försäkringsgivare, som med hänsyn till denna risk auktoriserats inom luftfartygets inregistreringsterritorium. Varje fördragsslutande stats lagstiftning kan emellertid under vissa villkor ersätta försäkringen med penningdeposition eller bankgaranti. Arten, omfattningen och varaktigheten av sålunda ställd säkerhet skola enligt konventionen art. 13 konstateras antingen genom ett officiellt certifikat eller genom en officiell anteckning på en av de ombordvarande handlingarna. Sådant certifikat eller dokument skall äga vitsord beträffande luftfartygets ställning i förhållande till förpliktelserna enligt konventionen.

Förut berörda samband mellan förmånen av ansvarsbegränsning och förpliktelsen att ställa säkerhet för ersättningsskyldighet kommer till synes, bland annat, genom föreskriften i konventionen art. 14 under b., att brukare av luftfartyg ej äger åberopa de bestämmelser i konventionen, som begränsa hans ansvarighet, om han icke anskaffat sådan säkerhet, som avses i konventionen, eller om anskaffad säkerhet icke är gällande eller icke täcker brukarens ansvarighet för uppkommen skada under de villkor och inom de gränser, som angivas i konventionen. Dessutom meddelas i samma artikel under a. den bestämmelsen, att rätten till ansvarsbegränsning är förverkad, om det visas att skadan härrör av grov vårdslöshet eller uppsåt hos brukaren eller hans folk, utan så är att brukaren av luftfartyget ådagalägger, att skadan beror av fel vid styrningen, förandet eller navigeringen eller ock, i fråga om fel av hans folk, att han vidtagit alla skäliga åtgärder för att undvika skadan.

Av det anförda lärer framgå, vilken central roll försäkring är avsedd att spela på detta område. Redan på nämnda lufträttskonferens i Rom visade sig emellertid dessvärre en stark meningsmotsättning i detta ämne föreligga mellan särskilt nordisk och schweizisk åskådning, å ena, samt engelsk-amerikansk uppfattning, å andra sidan, angående de invändningar, som kunna göras gällande mot en försäkrings giltighet. Å ena sidan framhölls sålunda, att åt stadgandet om försäkring borde givas den innebörden, att försäkringsgivaren

bleve lika ovillkorligt ansvarig gentemot de skadade som om hans förbindelse ingåtts direkt och personligen i förhållande till dessa. Med andra ord borde enligt denna uppfattning invändningar grundade på villkor i försäkringsavtalet eller på förhållandet mellan försäkringsgivare och försäkringstagare sakna betydelse gentemot de skadade. Från engelsk-amerikansk sida åter anfördes, att detta vore en alltför radikal utvidgning av den ansvarighet, som normalt följde av ett försäkringsavtal. Försäkringsgivaren borde i varje händelse kunna åberopa: 1. svek eller fördöljande av ett relevant faktum å försäkringstagarens sida; 2. att vid början av flygningen luftfartyget icke varit i luftvärdigt skick och vederbörligen utrustat; 3. överträdelse av en rättsregel, där sådant orsakat eller medverkat till skadan; 4. att i strid med försäkringsavtalet företagits ovanliga övningsflygningar (courses ou autres vols sportifs anormaux); 5. nattflygning utan tillstånd i försäkringsavtalet; samt 6. dolus eller överlagt felaktigt uppträdande (inconduite préméditée) av luftfartygets brukare.

Den sålunda förefintliga meningsskiljaktigheten ledde till att ifrågavarande konvention kunde avslutas endast genom att man upptog den svävande, förut berörda bestämmelsen i art. 14 under b. I samband därmed uttalade konferensen även önskningen, att den för luftprivaträttens utveckling verksamma Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C. I. T. E. J. A.) under fullföljande av sitt arbete på försäkringsområdet måtte undersöka frågan om försäkring av brukarens ansvarighet mot tredje man, i syfte att på denna punkt uppnå en enhetlig internationell reglering.

Arbete i sådant avseende har ock efter konferensen upptagits inom C. I. T. E. J. A. men har ännu icke slutförts. Innan detta arbete lett till avsett resultat, lära sannolikt ej tillräckligt många stater komma att ratificera konventionen för att densamma skall kunna träda i kraft. Uteslutet är naturligen icke heller, att den sålunda pågående utredningen av försäkringsfrågan kan medföra behov av vissa ändringar i konventionen. Anmärkas må ock, att inom C. I. T. E. J. A. sedan åtskillig tid tillbaka förarbeten pågå för en internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sammanstötning (abordage aérien). Förslag i ämnet är antaget vid en första läsning och avsett att slutligen behandlas på C. I. T. E. J. A.:s möte i Lissabon instundande höst för att under år 1936 kunna föreläggas den diplomatiska konferensen för luftprivaträtt. Denna konvention står i det sammanhang med tredjemansskadekonventionen, att modifikationer i den sistnämnda måhända icke äro helt uteslutna.

Under berörda innevarande år hållna nordiska möten hava, förutom försäkringsfrågan, jämväl övriga viktigare bestämmelser i tredjemansskadekonventionen, i den mån de kunna föranleda tvekan, dryftats av de delegerade. Sålunda hava diskuterats stadgandena om möjlighet att såsom säkerhet anlita deposition eller bankgaranti, om den auktorisation av vederbörande företag, vilken bör krävas för godtagande av säkerhet som av detsamma ställes, om det vitsord som må tillkomma certifikat samt om ansvarsgränserna. Vidare har uppmärksamhet ägnats frågan om det befogade i de avvikelser, som kon-

ventionen på vissa punkter företer i förhållande till luftbefordringskonventionen, såsom t. ex. beträffande frågan, under vilka förutsättningar brukare förlorar förmånen av ansvarsbegränsning i fall av dolus eller culpa lata å hans folks sida.

I betraktande av det i viss mån osäkra läge, vilket sålunda måste anses råda med avseende å tredjemansskadekonventionens framtida öde, hava de delegerade ansett sig icke böra för närvarande utarbeta de omfattande lagförslag angående dels ansvarighet för skada, genom luftfartyg tillskyndad tredje man på jordytan, dels ock trafikförsäkring å luftfartyg, vilka förslag erfordras för konventionens införlivande med nordisk rätt. Såsom ett ytterligare skäl för denna ståndpunkt kan anföras, att de nordiska staterna redan nu äga under nordiskt samarbete tillkomna någorlunda likformiga lagar beträffande den utomobligatoriska skadan. Erinras må om den svenska lagen den 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart. På motsvarande sätt lärer man, enligt vad de delegerade inhämtat, även i Tyskland komma att tillsvidare ställa sig avvaktande beträffande tredjemansskadekonventionen.

De delegerade hava utgått därifrån, att under det fortsatta internationella arbetet samverkan såväl rörande försäkringsspörsmålen som ock beträffande ifrågakommande ändringar i tredjemansskadekonventionen bör äga rum mellan de nordiska ländernas representanter i C. I. T. E. J. A. Det har även ifrågasatts, huruvida icke, på liknande sätt som skett i fråga om de internationella mötena på sjörättens område, de föreliggande spörsmålen lämpligen borde före mötena förberedas av de nordiska representanterna i C. I. T. E. J. A. under samverkan med dem av de nordiska lufträttsdelegerade, som icke tillhöra C. I. T. E. J. A. Såsom självklart har även förutsatts, att sedan läget något klarnat beträffande de förut angivna, i viss mån svävande frågorna och tredjemansskadekonventionen sålunda kan anses vara definitivt förd i hamn, arbetet med de för dess införlivande med nordisk lufträtt nödiga lagstiftningsåtgärderna kommer att återupptagas under nordisk samverkan.

Av de olika nordiska ländernas delegerade har det ansetts önskvärt, att förslaget till lag om befordran med luftfartyg får så snart lämpligen kan ske undergå behandling i lagrådet och att därefter slutlig överläggning rörande förslaget äger rum mellan ländernas delegerade.

Vad åter beträffar förslaget till lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg synes den fortsatta behandlingen lämpligen böra anstå tills det visat sig, huruvida konventionen i detta ämne vinner allmännare anslutning.

Underdånigst

BIRGER EKEBERG. HUGO WIKANDER.

Erik Hagbergh.

Stockholm den 29 juni 1935.

LAGFÖRSLAG.

Förslag
till
Lag
om befordran med luftfartyg.

Härigenom förordnas som följer:

Lagens tillämpningsområde.

1 §.

Denna lag gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller verkställes vederlagsfritt av lufttrafikföretag.

2 §.

Å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, äger denna lag icke tillämpning, ej heller å befordran, som verkställes av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, eller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

Befordringshandlingar.

I. Biljett.

3 §.

Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett innehållande följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han dock ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

II. Resgodsbevis.

4 §.

Vid befordran av resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (inskrivet resgods), skall denne utfärda resgodsbevis.

Resgodsbevis skall utfärdas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;
b. avgångsort och bestämmelseort;
c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;
d. biljettens nummer;
e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;
f. kollinas antal och vikt;
g. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket; samt
h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de i andra stycket under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han dock ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

III. Flygfraktsedel.

5 §.

Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och, med det undantag som följer av 9 §, underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen »för fraktföraren» och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas »för mottagaren»; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

7 §.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren det begär, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

d. avsändarens namn och adress;

e. den förste fraktförarens namn och adress;

f. om viss mottagare angives, hans namn och adress;

g. godsets art;

h. stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;

i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

9 §.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i 8 § a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

10 §.

Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan i följd av att uppgifter, vilka han upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

11 §.

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om god-

sets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande.

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet äge avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det från avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen; gälde dock avsändaren kostnad som därav kommer. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphöre, då godset framkommer till bestämmelseorten. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

13 §.

När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

14 §.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, vare ej gällande, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

16 §.

Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföre-

skrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet.

17 §.

Drabbas passagerare, ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, av skada å person, vare fraktföraren, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas, därför ansvarig.

18 §.

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods, medan det är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, vare fraktföraren, med nedan stadgade undantag, därför ansvarig.

Har på grund av befordringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befordran verkställts till lands eller sjöledes utanför flygplats, ligge å fraktföraren att visa att skada, som drabbat resgodset eller godset, ej uppkommit under den i första stycket avsedda tiden.

19 §.

För skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods vare fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

20 §.

Fraktföraren vare fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Samma lag vare, där vid befordran av inskrivet resgods eller gods skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget.

21 §.

Har den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, varde ersättningen jämkad efter ty skäligt prövas.

22 §.

Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till adertontusentvåhundrafemtio kronor i guld. Bestämmes ersättningen att utgå i form av ränta, må dennas kapitaliserade värde icke över-

skrida sagda gräns. Avtal må dock träffas om högre gräns för ansvarigheten.

Beträffande inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till trettiosju kronor i guld för kilogram. Har avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gälle det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

För resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, vare ansvarigheten begränsad till sjuhundratrettio kronor i guld för envar passagerare.

23 §.

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, vare ogiltigt.

24 §.

Där passagerare drabbats av skada å person, skall enligt de i strafflagen stadgade grunder bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas.

25 §.

Har skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

26 §.

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnande bort ske.

Anmärkning skall göras genom anteckning på fraktförarens exemplar av befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

27 §.

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

28 §.

Talan om ansvarighet skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

29 §.

Varder ej talan om ansvarighet anhängiggjord inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, vare rätten till talan förlorad.

30 §.

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, vare envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att skadan eller dröjsmålet inträffat, medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, svare de en för båda och båda för en.

Sammansatt befordran.

31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, vare denna lag tillämplig allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

Särskilda bestämmelser.

32 §.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i denna lag stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, vare det förbehåll 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 och skiljemannaförfarandet skall, inom stat som är ansluten till den i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses, äga rum antingen där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

33 §.

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, vad i 24 § stadgas dock allenast där enligt i allmänhet gällande regler svensk lag skall komma till användning. Har stat, som är ansluten till

den i 32 § omförmälda konventionen, avgivit sådan förklaring, som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skall lagen ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten.

34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran, äger Konungen meddela bestämmelser avvikande från vad i 3 § första stycket, 4 § andra stycket samt 8 § stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag

till

Lag

om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

Sedan Sverige tillträtt den i Rom den 29 maj 1933 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg, förordnas som följer:

1 §.

Kvarstad må ej läggas å:

a. luftfartyg, som äges eller uteslutande nyttjas av svenska staten eller som av främmande stat användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift;

b. luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg; eller

c. luftfartyg, som eljest är avsett för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, utan så är att kvarstaden avser gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit.

Vad i första stycket sägs skall ej gälla kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling.

2 §.

Kvarstad å luftfartyg skall, ändå att den ej är beviljad till säkerhet för fordran, upphöra, då pant eller borgen ställes.

Säkerhet till befrielse från kvarstad för fordran skall anses tillräcklig, där den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

3 §.

Vad i 1 och 2 §§ stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande skingringsförbud.

4 §.

Å utländskt luftfartyg äger denna lag tillämpning allenast såvitt Konungen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

MOTIV.

Inledning.

På inbjudan av den franska regeringen sammanträdde i Paris år 1925 den första diplomatiska konferensen för luftprivaträtt, »la Conférence Internationale de Droit Privé Aérien».

Under konferensen utarbetades ett förslag till konvention angående fraktförarens ansvarighet vid internationell befordran med luftfartyg. Konferensen uttalade tillika, att med hänsyn till vikten, omfattningen och den juridiskt-tekniska arten av de på luftprivaträttens område mötande spörsmålen en särskild sakkunnigkommitté borde utses att förbereda fortsättandet av den diplomatiska konferensens arbeten. Denna kommitté borde bestå av ett begränsat antal ledamöter och hava sitt säte i Paris. Konferensen anhöll i enlighet därmed hos den franska regeringen, att den ville sätta sig i förbindelse med de till konferensen inbjudna regeringarna för att undersöka möjligheterna att fullfölja detta förslag.

Konferensen förordade vidare, att de frågor, vilka först skulle undersökas av kommittén, bleve: skador orsakade genom luftfartyg på egendom och personer på jordytan; obligatorisk försäkring; upprättande av luftfartygsregister, äganderätt till luftfartyg, sakrätter, hypotek; kvarstad; lega av luftfartyg; sammanstötning i luften; luftfartygsbefälhavares rättsliga ställning; fraktsedel; samt enhetliga regler för bestämmande av luftfartygs nationalitet.

I överensstämmelse med konferensens förslag och på inbjudan av den franska regeringen sammanträdde därefter i Paris, den 17 maj 1926, sakkunniga utsedda av trettio stater.

Den sålunda konstituerade kommittén antog namnet »Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens» (förkortat, efter initialerna, till C. I. T. E. J. A.). Den fördelade mellan sina fyra underavdelningar (Commissions) efter ämnenas behov av skyndsam behandling och önskemål, uttryckta av 1925 års diplomatiska konferens, de luftprivaträttsliga ämnen som anförtrotts kommittén.

I enlighet med begäran av ett antal regeringar upptog kommittén till ytterligare behandling frågan om *fraktförarens ansvarighet vid internationell befordran med luftfartyg* och särskilt det konventionsförslag, som utarbetats av 1925 års förut omnämnda diplomatiska konferens för luftprivaträtt. Denna behandling fullföljdes inom C. I. T. E. J. A. åren 1926, 1927 och 1928.

Under loppet av detta arbete visade det sig emellertid nödvändigt att samtidigt med spörsmålen om fraktförarens ansvarighet vid internationell befordran behandla frågan om *fraktsedeln vid dylik befordran.* Vid möte i Madrid 1928 ansåg C. I. T. E. J. A., att det vore möjligt att i dessa ämnen antaga en

konventionstext, om vilken enighet uppnåtts inom C. I. T. E. J. A. Därvid fattade C. I. T. E. J. A. den resolutionen, att utkastet till konventionstext skulle överlämnas till den franska regeringen för kommunikation med alla regeringarna i och för sammankallande av den andra diplomatiska konferensen för luftprivaträtt.

I överensstämmelse därmed ägde konferens rum i Warschau den 4—den 12 oktober 1929. Följande stater voro därvid representerade, nämligen Amerikas förenta stater, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Danmark, Egypten, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Italien, Japan, Jugoslavien, Kina, Lettland, Luxemburg, Mexiko, Nederländerna, Norge, Polen, Rumänien, Schweiz, De socialistiska rådsrepublikernas union, Spanien, Storbritannien och Norra Irland, Sverige, Tjeckoslovakien, Tyskland, Ungern, Venezuela och Österrike. Därjämte voro företrädda Nationernas förbund och »Commission Internationale de Navigation Aérienne» (C. I. N. A.).

Vid konferensen antogs en av de nu föreliggande konventionerna: »Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international».

Denna konvention har biträtts av Amerikas förenta stater, Brasilien, Danzig, Frankrike, Italien, Jugoslavien, Lettland, Liechtenstein, Mexiko, Nederländerna, Polen, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Spanien. Storbritannien och Norra Irland, Tjeckoslovakien och Tyskland.

Sedan konventionen i Sverige remitterats till Kommerskollegium, har kollegium den 29 mars 1933, efter att hava berett Aktiebolaget Aerotransport tillfälle att yttra sig, anfört: Kollegium ville till en början understryka betydelsen av att, bland annat, de frågor rörande lufttrafiken, som berördes i konventionen, gjordes till föremål för internationell reglering. Det syntes angeläget, att från svensk sida verksamheten för lufträttens internationalisering i görligaste mån stöddes. Någon möjlighet att ernå ändringar i konventionen på annan väg än den, som konventionen själv — närmast i art. 41 — anvisade, stode ej till buds. Aerotransport hade tidigare anfört vissa betänkligheter rörande de ekonomiska konsekvenserna av konventionens tillämpning. Dessa betänkligheter ägde emellertid icke längre tillämpning, alldenstund bolaget redan nödgats fullgöra det försäkringstvång, som konventionen föranledde, för att täcka sig för det ökade ansvaret för passagerare, resgods och gods. Enligt skrivelse från bolaget den 2 september 1932 komme konventionens biträdande icke att medföra ökade krav på subvention av statsverket. Under sådana omständigheter syntes några statsfinansiella betänkligheter mot anslutning till konventionen icke kunna göras gällande. Då det vore önskvärt, att Sverige stödde arbetet för lufträttens internationalisering, ville kollegium för sin del hemställa, att konventionen måtte från svensk sida biträdas. Ett biträdande av konventionen från svensk sida syntes emellertid kräva ett ganska vidlyftigt lagstiftningsarbete på luftfrakträttens område, varvid en motsvarighet komme att vinnas till sjörättens lagstadganden angående befraktning.

I detta sammanhang må nämnas, att Luftfartsmyndigheten i skrivelse den 12 september 1933 till chefen för justitiedepartementet anfört: Aerotransport

hade gjort förnyad framställning, att luftbefordringskonventionen snarast möjligt måtte ratificeras. Detta hade motiverats med att Nederländerna tillträtt konventionen. Bolaget hade framhållit, hurusom till följd av det intima samarbete, som etablerats mellan bolaget och det nederländska lufttrafikbolaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, det vore synnerligen önskvärt, att jämväl Sverige ratificerade konventionen. Med erinran, att så många länder anslutit sig till konventionen och att jämväl Danmark — med vilket land Sverige samarbetade på luftfartens område — vore villigt att ratificera den, hemställde luftfartsmyndigheten, att departementschefen ville vidtaga åtgärder för att erforderlig proposition bleve avlåten till 1934 års riksdag.

På ett väsentligt senare stadium än de i luftbefordringskonventionen berörda spörsmålen behandlades upptog C. I. T. E. J. A. till reglering ämnet om *frihet* i viss utsträckning för luftfartyg *från kvarstad och vissa andra handräckningsåtgärder.*

Efter det uppmärksamheten på den stora betydelsen av en konvention i detta avseende flera gånger fästats av olika sammanslutningar, såsom International Air Traffic Association (I. A. T. A., Rom 1929), International Law Association (New York 1930) och Internationella handelskammaren (Washington 1931), ägde den förberedande kommissionsbehandlingen härutinnan rum inom C. I. T. E. J. A. åren 1931 och 1932. På dess möte i Stockholm 1932 antogs därefter ett utkast till konvention rörande kvarstad å luftfartyg. Tillika fattades den resolutionen, att utkastet till konventionstext skulle överlämnas till den franska regeringen för kommunikation med alla regeringarna i och för sammankallande av nästa diplomatiska konferens för luftprivaträtt.

Detta konventionsförslag blev därefter, jämte förslag till konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om skada genom luftfartyg tillskyndad tredje man på jordytan, föremål för behandling på den tredje diplomatiska lufträttskonferensen i Rom den 15—den 29 maj 1933. På denna konferens voro följande stater representerade, nämligen Albanien, Amerikas förenta stater, Belgien, Brasilien, Chile, Colombia, Cuba, Danmark, Dominikanska republiken, Ecuador, Finland, Frankrike, Grekland, Guatemala, Den Heliga stolen, Honduras, Italien, Japan, Jugoslavien, Kina, Litauen, Mexiko, Nederländerna, Nicaragua, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Salvador, San Marino, Schweiz, De socialistiska rådsrepublikernas union, Spanien, Storbritannien och Norra Irland, Sverige, Tjeckoslovakien, Turkiet, Tyskland, Ungern, Venezuela och Österrike. Vid konferensen antogs jämte tredjemansskadekonventionen »Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs».

Kvarstadskonventionen har ratificerats av Spanien och Tyskland. Därjämte har i Belgien den 13 mars 1935 framlagts proposition om dess godkännande.

Kommerskollegium har i anledning av remisser förklarat dels i yttrande den 29 mars 1933, att erinran från kollegii sida icke vore att göra mot C. I. T. E. J. A.:s förberörda Stockholmsutkast, dels ock i utlåtande den 9 februari 1934, att kollegium funnit sig ej böra avstyrka, det Sverige ratificerade konventionen. Konventionen såsom sådan har ock lämnats utan erinran i yttran-

den avgivna av Aerotransport, Handelskammaren i Göteborg, Skånes handelskammare, Sveriges industriförbund samt Sveriges fastighetsägareförbunds styrelse.

Sedan inom justitiedepartementet den 27 oktober 1933 upptagits frågan om beredning angående den lagstiftning, som kunde finnas påkallad i anledning av berörda konventioner rörande luftbefordran, tredjemansskada och kvarstad å luftfartyg, har chefen för justitiedepartementet i ämbetsskrivelse den 13 november 1933 till utrikesministern hemställt, att till de danska, finska och norska regeringarna måtte ställas förfrågan, huruvida å deras sida funnes benägenhet till samarbete för beredande av den lagstiftning, som krävdes för anslutning till ovanberörda konventioner, ävensom av de ändringar i nu gällande luftfartslagstiftning, som i detta sammanhang borde ifrågakomma.

Efter det dylik förfrågan skett, uttalade nämnda regeringar sin benägenhet för samarbete genom skrivelser, den danska regeringen den 3 januari 1934, den finska den 10 januari 1934 och den norska den 20 mars 1934.

Gemensamt nordiskt lufträttsmöte hölls därefter i Stockholm under tiden den 12—den 25 februari 1935. Under mötet upprättades, bland annat, utkast till dels lag om befordran med luftfartyg dels ock lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

Sedan förklarande anmärkningar utarbetats till de båda utkasten, remitterades dessa den 13 mars 1935 för avgivande av yttranden till Kommerskollegium, Luftfartsmyndigheten, Aerotransport samt Nordiska poolen för luftfärdförsäkring.

Efter det yttranden inkommit från dessa och yttrandena bearbetats, hölls ett nytt gemensamt nordiskt lufträttsmöte i Köpenhamn under tiden den 29 april—den 4 maj 1935. Under mötet upprättades slutliga *förslag* dels *till lag om befordran med luftfartyg* dels ock *till lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg*.

Förslag till lag om befordran med luftfartyg.

Förevarande förslag har, såsom av det redan anförda i viss mån framgår, i första hand till uppgift att möjliggöra införlivandet med svensk rätt av luftbefordringskonventionen.

Betydelsen av lufträttens internationalisering ligger i öppen dag. Redan i samband med den franska regeringens inbjudan till 1925 års diplomatiska lufträttskonferens framhölls, hurusom de särskilda staternas lagar vore ur stånd att tillfredsställande lösa alla de svårigheter som följde av den internationella luftfarten, vilken i praktiken vore den viktigaste. Varje internationell befordran framkallade frågan, vilken lag som skulle tillämpas. Borde — frågades det i detta sammanhang — avgörandet tilläggas lex loci contractus eller lagen i det land, där resan börjat, eller lagarna i de länder, över vilka flygningen ägt rum, eller lagen på bestämmelseorten? Eller borde man måhända i stället tillämpa luftfartygets eller passagerarens eller avsändarens nationella lag? Och vilken betydelse borde anses tillkomma parternas avtal om tillämplig lag? Samtidigt betonades, att de svårigheter, som uppkomme genom antydda lagkollisioner, skulle avsevärt minskas, om man kunde enas om den internationella privaträtten på detta område. En internationell konvention kunde i sådant syfte slutas i ämnet och fastställa, att det lufträttsliga fraktavtalet skulle regleras av t. ex. lagen på avgångsorten eller av luftfartygets nationalitetslag.

Såsom uppenbart framhölls emellertid tillika, att en dylik lösning dock icke vore helt tillfredsställande. Visserligen upphävdes därigenom ovissheten om vilken lag som vore att tillämpa. Kvar stode däremot den skilda rättsliga behandling, som bleve följden av olikhet mellan skilda materiella rättsregler. En dylik lösning verkade ej heller befordrande på den rättsliga utvecklingen på lufttransportens område. Därför vore utan tvivel att föredraga, att man utarbetade en internationell konvention, som bestämde vilka materiella regler vore att tillämpa i fråga om den internationella luftbefordringen.

Enligt de delegerades mening kan icke heller någon tvekan hysas om att fördelarna av att genom konventionens biträdande ernå överensstämmelse i ifrågavarande delar av lufträtten med de stora luftfartsidkande nationerna väsentligen överväga de betänkligheter, som i ett eller annat avseende ur svensk rätts synpunkt må kunna göras gällande mot konventionen.

I avseende å luftbefordringskonventionens införlivande med nordisk rätt hava två skilda tillvägagångssätt varit under övervägande. Å ena sidan har ett

försök gjorts att omstöpa konventionens innehåll i svensk lagstil. I sådant syfte har utarbetats ett utkast till luftbefordringslag, i vilket — i viss anslutning till 1935 års förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen *(1935 års sjölagsförslag)* — var för sig behandlats dels godsbefordran, med underavdelningar om godsets mottagande till befordran, om befordringens utförande och om förfogande över godset, om utlämnande av godset, om fraktförares ansvar för godset samt om dröjsmål å fraktförarens sida, dels ock passagerare- och resgodsbefordran, med underavdelningar om passagerarebefordran, om befordran av inskrivet resgods samt om befordran av handresgods. Å andra sidan har prövats det tillvägagångssättet att upptaga konventionens innehåll mera oförändrat i en i direkt anslutning till konventionen utarbetad lagtext. Med båda förfaringssätten äro uppenbarligen förbundna såväl fördelar som nackdelar. Under det att, särskilt å svensk sida, funnits vissa sympatier för det förra förfaringssättet, har å finsk och norsk sida stämningen avgjort varit för det senare förfaringssättet. När de svenska delegerade ansett sig, trots vissa lagtekniska betänkligheter, böra medverka till luftbefordringskonventionens införlivande med svensk rätt genom en lag i direkt anslutning till konventionen, hava i huvudsak enahanda synpunkter gjort sig gällande som de, vilka blevo avgörande, då 1935 års förslag till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement *(konossementslagförslaget)* utarbetades. Framför allt har beaktande ägnats det förhållandet, att våra domstolar på grund av luftfartens starkt internationella art företrädesvis torde få att bedöma befordringsavtal med direkt hänvisning till luftbefordringskonventionen. En i svensk lagstil företagen omstöpning av konventionens innehåll skulle i praktiken knappast få synnerligen stor betydelse. Man måste även räkna med att konventionen inom en måhända ej avlägsen framtid blir föremål för revision. Då det lufträttsliga befordringsavtalet ännu näppeligen i sin helhet kan anses moget för lagstiftning, är för övrigt utarbetandet av en systematiskt fullt tillfredsställande och uttömmande lag på nuvarande stadium knappast möjligt.

Såväl sistberörda förhållande som ock önskvärdheten av enhetliga regler hava föranlett, att man även för den inre lufttrafiken sökt direkt anslutning till konventionen, i vilket avseende må hänvisas till vad vid 33 § i förslaget anföres.

Angående förslagets allmänna läggning må ytterligare framhållas, att de svenska, danska och finska texterna i sak i allt väsentligt överensstämma med varandra. Mellan dessa och den norska texten till lag i ifrågavarande ämne föreligger däremot viss olikhet såtillvida, som bestämmelserna i de svenska, danska och finska texterna 3—16 §§ sakna full motsvarighet i det norska förslaget. Den reella skillnaden är dock ej så stor, som det vid första påseendet kan synas. Enligt det norska förslaget § 17 äger nämligen för internationell luftbefordran Konungen utfärda ytterligare föreskrifter »i henhold til overenskomst med fremmed stat»; och beträffande den inrikes luftbefordringen har å norsk sida erinrats om stadgandet i den norska lagen om luftfart den 7 december 1923 § 36, enligt vilken paragraf koncession skall innehålla

bestämmelse om att vederbörande departement har att godkänna de av koncessionsinnehavaren utfärdade reglementena för tjänsten och för befordran av personer och gods. Å andra sidan äger enligt 34 § i de svenska, danska och finska förslagen Konungen (resp. Ministeren for offentlige Arbejder och Regeringen) viss rätt att beträffande inrikes luftbefordran medgiva dispens från lagens regler. Skillnaden i förfaringssätt i nu förevarande avseende beror ytterst på att man å svensk, dansk och finsk sida förmenat innehållet i 3—16 §§ vara av sådan betydelse och även den inrikes luftfarten hava nått den utveckling, att reglering i civillagens form principiellt är önskvärd, låt vara att viss dispensrätt bör föreligga.

Beträffande den allmänna läggningen av förslaget har någon egentlig erinran ej framkommit från det praktiska livets sida. Kommerskollegium har emellertid ifrågasatt, huruvida det varit erforderligt och lämpligt att välja den föreslagna formen för konventionens införlivande med det svenska lagstiftningskomplexet. I fråga om den så kallade internationella lastlinjekonventionen den 5 juli 1930 hade tillämpats den förenklade ordningen, att konventionens bestämmelser förklarats skola omedelbart äga tillämplighet i svensk rätt (K. kung. den 9 december 1932 nr 568 § 33 och Kommerskollegii kung. den 28 december 1932 med nyttjandereglemente, § 36, och med fribordsbestämmelser). Då något behov av att bringa innehållet i konventionen till en större allmänhets kännedom knappast förelåge och de personer, som hade att skaffa med tillämpningen därav i praktiken, med lika stor fördel kunde begagna konventionstexten, skulle ett dylikt förenklat publicitetsförfarande knappast föranleda några praktiska olägenheter. Därtill komme, att vid överförande till svensk lagtext av en konventionstext alltid måste uppstå svårlösta spörsmål av formell art om lämpligheten att begagna hävdvunna svenska lagtekniska termer för att giva uttryck åt konventionstexten. Man löpte därvid lätt risken, att den svenska lagtexten komme att stå i bristande överensstämmelse med konventionstexten.

Då de delegerade valt ett från det av Kommerskollegium förordade något avvikande förfaringssätt, beror detta närmast på den centrala privaträttsliga betydelse, som tillkommer de i konventionen upptagna reglerna. Reglerna föreslås utsträckta även till intern trafik. De delegerade hava vidare förmenat, att det av Kommerskollegium förordade förfaringssättet icke skulle stå i full överensstämmelse med luftfartens nutida utveckling. Såsom av det förut anförda ock framgår, har hos de delegerade snarare förefunnits tvekan därom, huruvida icke konventionens innehåll lämpligen borde helt omstöpas i svensk lagform.

Anmärkas må slutligen, hurusom Nordiska poolen för luftfärdförsäkring, utan att på den grund avstyrka biträdande av konventionen, i sitt remissyttrande framhållit, att den vidsträckta ansvarighet för skador av olika slag, som enligt förslaget ålades fraktföraren, komme att för denne medföra ekonomiska konsekvenser, som kunde bliva mycket betungande. Det vore anledning antaga, att fraktförarna i flertalet fall komme att genom försäkring söka skapa garanti för att de skyldigheter att utgiva ersättning, som åvilade dem,

kunde fullgöras, utan att deras ekonomiska ställning äventyrades. Sådan garanti, vilken ur alla synpunkter måste anses önskvärd, syntes näppeligen stå att vinna utan betydligt ökade kostnader för fraktföraren, därest dennes ansvarsskyldighet, såsom förslaget innebure, väsentligt utvidgades.

Lagens tillämpningsområde.

1 §.

Motsvarande stadgande möter i luftbefordringskonventionen art. 1 stycket 1. Förutsättning för att lagen överhuvud skall bliva tillämplig är, att befordringen äger rum på grund av ett befordringsavtal; såsom passagererare är därför icke att anse hos fraktföraren anställd person, som befordras i tjänsten på grund av anställningsavtalet, exempelvis för att fungera på en annan plats. Men vidare är att märka, att befordringen måste antingen ske mot vederlag eller ock, om vederlag icke skall utgå, utföras av ett lufttrafikföretag. Utanför lagen faller således befordran, som utan vederlag företages av annan än lufttrafikföretag.

Lagen avser vidare principiellt blott befordran luftledes. Jämföras må angående så kallad accessorisk befordran 18 § andra stycket och beträffande så kallad sammansatt befordran 31 § i förslaget.

Angående vad konventionen i övrigt innehåller i art. 1 må jämföras 30 och 33 §§ i förslaget samt vad vid dessa paragrafer anföres.

2 §.

Stadgandet att lagen icke äger tillämpning å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, är hämtat från luftbefordringskonventionen art. 2 stycket 2. Undantaget gäller oberoende av om den avvikande regleringen skett genom ett statsfördrag eller genom en överenskommelse mellan postförvaltningar.

Vad åter angår bestämmelsen att lagen icke äger tillämpning å befordran, som verkställes av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, eller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik, äger denna motsvarighet i art. 34 i luftbefordringskonventionen. På en liknande tankegång vilar 6 § i konossementslagförslaget.

I samband med denna paragraf må erinras, att luftbefordringskonventionen i art. 2 stycket 1 uttryckligen fastslår konventionens tillämplighet jämväl å befordran, som utföres av stat, kommun, annan sådan menighet eller offentlig inrättning.[1] Sådant stadgande har däremot ansetts för svensk rätt vara obehövligt samt dessutom mindre lämpligt, då motsvarighet därtill saknas i

[1] Jfr tredjemansskadekonventionen art. 21.

sjölagen.[1] I detta sammanhang må ock anmärkas, att de nordiska länderna ansetts icke böra begagna den i tilläggsprotokollet till luftbefordringskonventionen stadgade möjligheten att göra förbehåll beträffande konventionens tillämplighet å luftbefordran utförd direkt av staten, en möjlighet varav ännu icke någon europeisk stat begagnat sig.[2] Jämföras må emellertid 33 § andra punkten i förslaget.

Befordringshandlingar.

I denna underavdelning hava upptagits luftbefordringskonventionens bestämmelser i art. 3—11 om befordringshandlingar: biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

I. Biljett.

3 §.

Genom *första stycket* — liksom enligt luftbefordringskonventionen art. 3 — ålägges fraktföraren att utfärda biljett med uppgift om ort och dag för utfärdandet, om avgångsort och bestämmelseort, om avsedda mellanlandningar, om fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress samt därom, att befordringen utföres under den ansvarighet som stadgas i förevarande lag. Liksom i konventionen uttalas även i förslaget, att det är fraktföraren obetaget att med avseende å mellanlandning förbehålla sig rätt till nödig ändring. Företagen ändring inverkar icke på befordringens karaktär av internationell i konventionens mening. Jämföras må 33 § i förslaget och vad i samband därmed anföres.

I *andra stycket* är, i överensstämmelse med luftbefordringskonventionen art. 3 stycket 2, angiven påföljden av att biljett ej utfärdats, icke har föreskrivet innehåll eller har förkommit. Sådant inverkar ej på avtalets giltighet; avtalet är nämligen ett konsensual-, ej ett formalavtal. Mottagandet av passagerare utan att handling utfärdats, som överhuvud kan betraktas som biljett,[3] medför emellertid för fraktföraren förlust av rätten att åberopa de bestämmelser i lagen, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet. Den sålunda stadgade påföljden — som äger strängare motsvarighet i reglerna om resgodsbevis och flygfraktsedel — har under de internationella förarbetena

[1] Vid införlivandet med svensk rätt av ansvarsbegränsnings- och sjöpanträttskonventionerna var liknande spörsmål föremål för lagstiftarens uppmärksamhet, enär nämnda konventioner innehålla stadgande, att de ej äga tillämpning i fråga om krigsfartyg eller sådana statens fartyg, som äro avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål, och sålunda indirekt utsäga, att konventionernas regler skola tillämpas på kommersiella statsfartyg. Särskilt stadgande ansågs emellertid då ej påkallat i ifrågavarande hänseende.

[2] Tilläggsprotokollet har närmast tillkommit på yrkande av England, vars delegation aktat nödigt göra reservation i detta avseende, då fråga vore om kronans prerogativ. England har emellertid ej begagnat reservationen, varemot Amerikas förenta stater vid sin ratifikation gjort reservationen »that the first paragraph of art. 2 of the convention shall not apply to international transportation that may be performed by the United States or any Territory or possession under its jurisdiction».

[3] Såsom ett minimum torde få anses angivande, mot vem rätten till befordran riktar sig och vad denna rätt innefattar.

ansetts som ett lämpligt medel att göra föreskriften om utfärdande av befordringshandling verksam.

II. Resgodsbevis.

4 §.

Motsvarande bestämmelser om resgodsbevisets innehåll möta i luftbefordringskonventionen art. 4.

Vad *första stycket* i paragrafen angår må anmärkas, att fraktförarens skyldighet att utfärda resgodsbevis avser blott resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (ej »les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde»). Skillnaden mellan de båda slagen av resgods är ej i konventionen bestämd genom objektiva kännetecken, utan får uppdragas i enlighet med vad befordringsavtalet innehåller.

Bland de i *andra stycket* upptagna bestämmelserna må särskilt framhållas den under e. mötande. Under de internationella förarbetena till luftbefordringskonventionen har beträffande denna bestämmelse betonats, att fraktföraren med laga verkan kunde återställa resgodset till resgodsbevisets innehavare; att detta bevis dock icke konstituerade en verklig åtkomsthandling för innehavaren; att fraktföraren, om han hyste tvivel med hänsyn till äganderätten, kunde neka att utan bevis därom utlämna godset; samt att den resande, å andra sidan, vid förlust av sitt resgodsbevis kunde begära framläggande av det andra exemplaret därav för att förebringa utredning om att han vore ägare. Betonats har ock fraktförarens skyldighet att vid utlämnandet förfara med en klok och förståndig mans omsorg. Jämföras må i detta sammanhang jämväl Bernkonventionen angående befordran å järnväg av resande och resgods art. 21 samt § 32 järnvägstrafikstadgan.

Med avseende å *tredje stycket* må hänvisas till det vid 3 § andra stycket anförda. Tilläggas må allenast, att den här upptagna föreskriften såtillvida är strängare än stadgandet om biljett, som de i 4 § andra stycket under d., f. och h. föreskrivna uppgifterna ovillkorligen måste förefinnas, såvida fraktföraren ej skall förverka förmånen att åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

III. Flygfraktsedel.

5 §.

Enligt *första stycket*, hämtat från luftbefordringskonventionen art. 5 stycket 1, uppställes rättighet dels för fraktföraren att av avsändaren fordra upprättande och avlämnande av flygfraktsedel, dels ock för avsändaren att fordra det sådan handling mottages av fraktföraren. Under det att biljett och resgodsbevis upprättas av fraktföraren, åligger det sålunda avsändaren att upprätta flygfraktsedeln.

Genom *andra stycket* i förevarande paragraf fastslås, liksom i luftbefordringskonventionen art. 5 stycket 2, att — i motsats till vad fallet är på järn-

vägsrättens område — utställandet av vederbörlig fraktsedel icke är väsentligt för förekomsten av ett giltigt befordringsavtal. Jämföras må vad vid 3 § andra stycket anförts.

Angående *sanktionerande* av fraktförarens och avsändarens plikter med hänsyn till upprättandet av vederbörlig fraktsedel må hänvisas till 9 och 10 §§ i förslaget.

6 §.

Med *första stycket* må jämföras luftbefordringskonventionen art. 6 styckena 1 och 2. Såsom av förevarande stycke framgår, äro av de tre originalexemplaren av fraktsedeln ett avsett för avsändaren, ett för mottagaren och ett för fraktföraren. Av dessa exemplar är det för avsändaren avsedda av särskild betydelse. Enligt 12 § andra stycket i förslaget gäller nämligen, att om fraktföraren utför avsändarens order om förfogande utan att avsändarexemplaret av flygfraktsedeln företes, fraktföraren är ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln. Avsändarexemplaret av flygfraktsedeln är sålunda avsett att få en uppgift motsvarande den, som enligt järnvägsrätten tillkommer fraktsedelsdubbletten.

Då alla tre exemplaren av fraktsedeln äro originalexemplar och sålunda principiellt likvärdiga, måste efter omständigheterna i det särskilda fallet avgöras, vilket av exemplaren bör tillerkännas vitsord, om de i något hänseende förete olikheter.

På sätt skett i luftbefordringskonventionen art. 6 styckena 3 och 4 uttalas i paragrafens *andra stycke*, att fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande och kan ersättas med stämpel samt att avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel. Jämföras må Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg art. 6 § 6 samt järnvägstrafikstadgan § 59 under 1. och 8.

Stadgandet i *tredje stycket* återgiver bestämmelsen i luftbefordringskonventionen art. 6 stycket 5, att där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, han, där ej annat styrkes, anses hava handlat för avsändarens räkning. En därmed nära överensstämmande bestämmelse möter i art. 39 i Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg.[1] Stadgandet medför, att avsändaren principiellt enligt 10 § har att svara för uppgifterna i fraktsedeln trots dess upprättande av fraktföraren.

7 §.

Enligt förevarande paragraf är — liksom enligt luftbefordringskonventionen art. 7 — avsändaren pliktig att, om befordringen avser flera kolli, på fraktförarens begäran upprätta särskilda flygfraktsedlar. Stadgandet är av betydelse, bland annat, med hänsyn till möjligen föreliggande behov för fraktföraren att sända godset med olika luftfartyg.

[1] Jfr Loening, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr s. 799.

8 §.

Gällande sjölag gör som bekant i 132 § en skarp skillnad mellan konossementets obligatoriska innehåll — vad konossement skall innehålla för att gälla som konossement — och dess fakultativa innehåll, med andra ord vad som skall inflyta däri på grund av särskilt äskande. I det förra hänseendet uppräknas: ort och dag för utfärdandet, utfärdarens underskrift, uppgift å fartyget, det inlastade godset och bestämmelseorten samt angivande av till vem godset skall i bestämmelseorten avlämnas. Jämföras må förevarande paragraf under a., b. och f. I det senare avseendet åter nämnas, bland annat: befälhavaren, när handlingen icke av denne utfärdats, avlastaren, fartygets hemort, huruvida det är ångfartyg eller segelfartyg, lastens art och beskaffenhet, vikt, mängd och märken samt den betingade frakten. I järnvägsrätten göres likaledes viss skillnad mellan obligatoriska och fakultativa uppgifter.

Även luftbefordringskonventionen skiljer i art. 8 mellan två olika slag av uppgifter, nämligen, å ena sidan, de i förevarande paragraf under a.—i. och q. upptagna och, å den andra, övriga i paragrafen berörda uppgifter. Skillnaden mellan olika slag av uppgifter genomföres emellertid på ett egenartat sätt, såsom framgår av stadgandet i art. 9 i konventionen.

Beträffande härefter de särskilda fraktsedelsuppgifterna må allenast följande anmärkas.

Vad angår den olikhet som förefinnes mellan luftbefordringskonventionen art. 8 e. och art. 3 stycket 1 d. såtillvida som det senare stadgandet omnämner fraktföraren eller fraktförarna, men det förra endast den förste fraktföraren, står denna i samband med konventionens olika regler angående mot vem talan må föras vid gods- och vid passagerarebefordran, i vilket avseende må hänvisas till vad vid 30 § anföres.

Avfattningen av f. har skett med tanke på ett i framtiden möjligen inträdande behov att använda fraktsedlar till order eller till innehavaren.

Beträffande uppgiften under g. har under förarbetena till luftbefordringskonventionen betonats särskilt dess betydelse med hänsyn till att i vissa länder kunde förekomma förbud med avseende å in- eller utförsel.

Vad angår uppgiften under j. må jämföras luftbefordringskonventionen art. 11 stycket 2 samt 11 § andra stycket i förslaget.

Enligt bestämmelsen under k. skall frakten angivas blott om den är bestämd. Dag och ort för betalningen skola däremot städse upptagas. Av vem den skall erläggas skall ock angivas.

Utav avfattningen av stadgandet under l. framgår, att detsamma äger tillämpning blott vid försändning mot efterkrav. Med uttrycket vederlaget (le prix) lärer vara att förstå den huvudsumma, som skall uppbäras genom efterkravet, t. ex. köpeskilling för försålt föremål eller del därav eller ock lega för förhyrt föremål.

Den under m. upptagna bestämmelsen har avfattats i överensstämmelse med art. 6 § 6 i Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg. Angående betydelsen av dylik deklaration av det intresse, som är förbundet med befordringen, må hänvisas till vad nedan anföres i samband med 22 §.

Enligt stadgandet under n. skall fraktsedeln innehålla uppgift i huru många exemplar den utfärdats. Ehuru, såsom av 6 § första stycket i förslaget framgår, fraktsedeln i regel utfärdas i tre exemplar, kunna flera sådana förekomma, ett ämne som dock icke närmare regleras av konventionen.

Med avseende å uppgifterna under p. må påpekas, att desamma äro av vikt med hänsyn till, bland annat, dels moraspörsmålen dels ock möjligheten att i vissa länder gods kan bliva utsatt för risken att drabbas av beslag.

I anslutning till vad i det föregående anmärkts må för övrigt framhållas, att man under förarbetena till luftbefordringskonventionen utgått från att jämväl andra uppgifter än de i 8 § nämnda kunna intagas i fraktsedeln. Det kunde t. ex. — har det anförts — i vissa fall vara nyttigt att angiva, med vilket befordringsmedel gods befordrades. Jämföras må ock art. 31 stycket 2 i luftbefordringskonventionen.

Slutligen må här anmärkas, att på den andra diplomatiska lufträttskonferensen framhölls lämpligheten av att hava en enhetlig avfattning av befordringsdokumenten för alla luftföretag samt uttalades den önskan, att dessa antoge de förebilder som utarbetats av C. I. T. E. J. A.

9 §.

Den i denna paragraf upptagna föreskriften att, om fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller om fraktsedeln icke innehåller de i 8 § a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, han icke äger åberopa de bestämmelser i lagen, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet, är hämtad från luftbefordringskonventionen art. 9. I förarbetena till denna artikel framhålles, att artikeln vore en kompromiss mellan olika betraktelsesätt för att uppnå ett enhälligt antagande av konventionen. Somliga länders representanter hade nämligen förmenat, att fraktavtalet obligatoriskt skulle fastställas genom fraktsedel, andra åter hade gjort gällande, att man i detta ämne borde lämna parterna fritt att själva bevaka sina intressen. Det antagna systemet innefattade ett minimum och tillmötesginge uppfattningen särskilt hos de tyska och engelska delegationerna. Hänvisas må för övrigt till vad ovan anförts vid 3 § andra stycket, 4 § tredje stycket och 5 § andra stycket.

10 §.

I förevarande paragraf hava återgivits föreskrifterna i luftbefordringskonventionen art. 10 angående avsändarens ansvar för riktigheten av de uppgifter, som han upptager i flygfraktsedeln. Motsvarigheter till denna bestämmelse förefinnas såväl i järnvägsrätten, t. ex. i art. 7 § 1 i Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg, som ock i sjörätten, i vilket avseende erinras om 115 § sjölagen samt 1924 års konossementskonvention art. 3 § 5 och art. 4 § 5.

Under förarbetena till luftbefordringskonventionen har förevarande ämne givit anledning till upprepade överläggningar. Man tänkte sig sålunda till en början att i konventionen uppställa en särskild regel för det fall, att avsändaren

gåve en veterligen falsk uppgift angående godsets art. Fraktföraren skulle i ty fall icke svara för förlust eller skada, med mindre avsändaren visade att hans oriktiga uppgift icke varit av beskaffenhet att tillskynda fraktföraren någon skada. Såväl genom den sålunda inrymda bevismöjligheten som ock därigenom, att regeln icke omfattade oriktiga värdeuppgifter, skilde sig densamma från liknande regel i konossementskonventionen. Även i sådant skick föranledde dock stadgandet erinringar. Dessa medförde, att den särskilda regeln om falsk uppgift uteslöts. Det framhölls därvid, att sådant stadgande, gående helt utanför den allmänna privaträtten, vore för strängt mot avsändaren; att vad som bibehållits vore tillräckligt; samt att huvudsyftet med ifrågavarande bestämmelser — att stadgandet komme att avse ej blott omedelbara påföljder utan jämväl mera avlägsna — nåddes redan genom en avfattning, som gjorde avsändaren ansvarig för alla följder av hans förklaringar. Man enades i enlighet härmed om att i konventionen art. 10 upptaga stadgande av det innehåll, att avsändaren är ansvarig för riktigheten av de uppgifter rörande godset, som han upptager i flygfraktsedeln, samt att avsändaren har att svara för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan på grund av att avsändarens uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga. Under förarbetena till konventionen ägde sålunda en förskjutning rum i riktning från konossementskonventionen.

Art. 10 företer i sin avfattning en, låt vara obetydlig, skiljaktighet mellan de båda styckena, i det att i det första men ej i det andra nämnes, att fråga skall vara om »indications et déclarations concernant la marchandise». Vid den sammanarbetning av de båda styckena, som företogs vid utkastets upprättande, upptogos i enlighet med artikelns första stycke orden uppgifter »rörande godset» i förevarande paragraf. I anledning härav har emellertid Aerotransport — med instämmande av Kommerskollegium — yttrat, att det syntes kunna ifrågasättas, om icke även andra uppgifter, som lämnades av avsändaren i flygfraktsedeln, borde för honom medföra ansvar. Sakligt sett borde oriktigheter eller ofullständigheter i det ena som i det andra fallet medföra samma påföljder. Att icke endast uppgifter angående godset kunde orsaka skada vore tydligt. Det behövde endast erinras om betydelsen av att adressuppgifter vore korrekta. Felaktigheter därutinnan kunde för fraktföraren medföra åtskilligt besvär vid efterforskningar samt tvinga honom att under längre eller kortare tid omhändertaga godset. Luftbefordringskonventionen art. 10 stycket 2 syntes även närmast avse dylika omständigheter, medan 10 § i dess lydelse enligt utkastet endast motsvarade artikelns stycke 1.

De delegerade hava väl alltjämt antagit, att andra stycket i artikeln måste tolkas i överensstämmelse med det första och att således orden »rörande godset» där äro underförstådda. Då emellertid erforderlig begränsning av stadgandets räckvidd synts ligga däri, att fråga skall vara om sådana uppgifter som avsändaren upptagit eller bort upptaga i flygfraktsedeln, har man ansett sig kunna i förslaget utesluta orden »rörande godset». Denna inskränkning saknas ock i motsvarande järnvägsrättsliga bestämmelser.

Med avseende å paragrafens innehåll må för övrigt påpekas, att ansvarig-

heten gäller i förhållande ej blott till fraktföraren, utan även till tredje man, passagerare, lastägare, och så vidare. Den inträder oberoende av fel eller försummelse samt utan begränsning till beloppet. Regelns i vissa avseenden stora stränghet finner sin naturliga förklaring i de särskilda risker, som vid lufttrafik äro förenade med att uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga. Givet torde vara, att vid bedömande av avsändarens ansvarighet måste tagas i betraktande huruvida vållande å fraktförarens sida medverkat.

Det i 10 § upptagna stadgandet torde per analogiam lämna viss ledning för bedömandet av passagerarens ansvarighet beträffande uppgifter, som han lämnat om sitt resgods.

11 §.

I denna paragraf hava, i överensstämmelse med luftbefordringskonventionen art. 11, upptagits föreskrifter om flygfraktsedelns bevisvärde. Härigenom tages ståndpunkt till ett av frakträttens mest omdebatterade spörsmål, nämligen om befordringshandlingens rättsliga natur.

I detta avseende intaga sjörätten och järnvägsrätten väsentligen olika ståndpunkter. Enligt de skandinaviska sjölagarna 144 § gäller, att konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och lastemottagaren och att lasten förty skall i överensstämmelse med konossementet till den sistnämnde utlämnas. Såsom ofta framhållits, är konossementet enligt skandinavisk sjörätt icke längre ett bevismedel angående rättsförhållandet mellan avlastare och bortfraktare, utan har i stället blivit en utfästelse av bortfraktaren till lastemottagaren, den till vilken lasten skall avlämnas. Konossementet avlöser befraktningsavtalet såsom grundval för detta rättsförhållande. Bortfraktaren är — som det ock sagts — med hänsyn till det i konossementet upptagna godset förpliktad »non quia recepit, sed quia scripsit». Hans förpliktelse i detta hänseende bedömes med andra ord efter konossementets lydelse.

Vad angår järnvägsrätten, innehåller Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg i art. 8 i detta avseende, att sedan järnvägen å fraktsedeln anbragt sin stämpel, fraktsedeln tjänar såsom bevis om fraktavtalet; att i fråga om gods, vars lastning åligger avsändaren enligt taxebestämmelser eller särskilt med honom träffat avtal, därest sådant avtal är tillåtet vid avsändningsstationen, fraktsedelns uppgifter om vikt eller antal kolli icke utgöra något bevis mot järnvägen, såvitt icke järnvägen fastställt vikten eller kolliantalet och å fraktsedeln tecknat intyg därom; att järnvägen är skyldig att å fraktsedelsdubbletten intyga godsets mottagande till befordran samt dagen för mottagandet; samt att dubbletten icke har samma verkan som ett konossement.

I detta sammanhang torde det förtjäna att erinras därom, att i konossementskonventionen art. 3 § 4 stadgas att konossementet utgör bevis, till dess motsatsen styrkes, att bortfraktaren mottagit godset sådant, som det beskrivits i överensstämmelse med § 3 a., b. och c. Konossementskonventionens stad-

gande i detta avseende har liksom dess innehåll i övrigt tillkommit med den engelska rätten som bakgrund. I motsats till de nordiska sjölagarna samt exempelvis den tyska sjörätten uppfattar nämligen den engelska rätten principiellt konossementet blott som ett prima-facie-bevis, ehuru på grund av det så kallade estoppel-institutet i viss utsträckning möjligheten att föra motbevis mot konossementsuppgifterna avskäres.

I valet mellan den tysk-nordiska konossementsuppfattningen och den järnvägsrättsliga fraktsedelskonstruktionen har luftbefordringskonventionen anslutit sig till den senare. I enlighet därmed föreskrives i dess art. 11, att flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen; att uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord; samt att annan uppgift[1] om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd ej äger vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt den och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd. Visserligen hava under förarbetena till konventionen icke helt saknats strävanden att genomföra den tysk-nordiska konossementsuppfattningen. En övervägande uppfattning har emellertid förefunnits i den motsatta riktningen, nämligen att järnvägsrättens uppfattning här förtjänar företräde.

Till det sagda må läggas, att den distinktion, som man i ifrågavarande artikel gjort mellan uppgifter, beträffande vilka fraktsedeln utan vidare har ett — låt vara ej avgörande — vitsord, och andra sådana, har sin grund i hänsynstagande till den större eller mindre möjligheten att vid brådskan på en flygplats kontrollera en uppgift. Luftbefordringskonventionen står, vad angår uppgifter av det förra slaget, såsom ock av det förut anförda framgår, i väsentlig överensstämmelse med konossementskonventionen. Huruvida motbevis kan föras mot uppgifter av det senare slaget, därest vitsord överhuvud föreligger beträffande dem, bestämmes icke i konventionen. Svaret torde emellertid böra bliva jakande.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande.

I denna avdelning av förslaget, omfattande dess 12—16 §§, äro sammanförda luftbefordringskonventionens huvudsakliga bestämmelser om rätt att förfoga över det befordrade godset samt om dess utlämnande.

Utgångspunkt för dessa regler hava varit järnvägsrättens stadganden om »rätt att ändra fraktavtalet» (droit de modifier le contrat de transport — Recht zur Abänderung des Frachtvertrags — diritto di modificare il contratto di trasporto). Enligt Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg art. 21 äger avsändaren ensam rätt att ändra fraktavtalet genom att bestämma,

[1] Även uppgift om vikt, mått eller stycketal lärer kunna anses som en uppgift om »myckenhet eller rymd».

att godset skall återlämnas å avsändningsstationen; att det skall stoppas under vägen; att utlämningen skall uppskjutas; att det skall å bestämmelseorten eller å vilken som helst annan ort, framför eller bortom bestämmelseorten, utlämnas till den i fraktsedeln angivna mottagaren eller till annan person; eller slutligen att godset skall återsändas till avsändningsstationen. Järnvägen må dessutom på avsändarens begäran medgiva, att fraktavtalet ändras genom påläggande, höjning, minskning eller återkallande av efterkrav ävensom genom förutbetalning av frakt för godset. Järnväg, som efterkommit avsändarens föreskrift utan att fordra fraktsedelsdubblettens företeende, är ansvarig för den skada, som därigenom må tillfogas den mottagare till vilken avsändaren kan hava översänt dubbletten. Vad angår den först omförmälda gruppen av »ändrade förfoganden», stadgas vidare i konventionen, att järnvägen icke får förvägra eller fördröja utförandet eller utföra förfogandena på ett mot deras lydelse stridande sätt, såvitt icke: a) utförandet icke längre är möjligt vid den tidpunkt, då förfogandena komma järnvägen tillhanda; b) utförandet skulle inverka störande på den regelbundna transporttjänsten; c) utförandet står i strid med lagar och reglementen; d) godsets värde, då fråga är om ändring av bestämmelsestation, efter omständigheterna att döma må antagas icke täcka alla de fraktkostnader, som vid framkomsten till den nya bestämmelsestationen skulle komma att vila på detsamma, samt dessa kostnader icke omedelbart erläggas eller säkerhet därför ställes. I samtliga dessa fall skall avsändaren snarast möjligt underrättas om förefintliga hinder för utförandet av hans förfoganden. Jämte det regler givas om fraktberäkningen i ifrågavarande fall bestämmes slutligen, att järnvägen äger rätt att fordra ersättning för kostnader, som uppstått genom utförandet av först omförmälda slags förfoganden, såvitt icke dessa kostnader bero på någon järnvägens försummelse. Bernkonventionen innehåller slutligen bestämmelser, huru länge rätten att ändra fraktavtalet tillkommer avsändaren. Det stadgas härutinnan, att även om avsändaren är i besittning av fraktsedelsdubbletten, hans rätt att ändra fraktavtalet upphör, så snart fraktsedeln utlämnats till mottagaren eller denne jämlikt art. 16 § 3[1] gjort sina av fraktavtalet härrörande rättigheter gällande, från vilken tidpunkt det åligger järnvägen att rätta sig efter mottagarens föreskrifter, vid risk att eljest, jämlikt bestämmelserna i konventionens avdelning III, bliva honom ansvarig för följderna av att hans föreskrifter icke utföras. Vägrar mottagaren att mottaga godset, äger emellertid avsändaren rätt att förfoga över detsamma, och detta även om han icke kan förete fraktsedelsdubbletten.

En befogenhet i viss mån påminnande om avsändarens nu berörda rättigheter enligt nämnda konvention erkännes ock på sjörättens område. Detta är sålunda fallet i de skandinaviska sjölagarnas 126 och följande §§, låt vara med

[1] Enligt denna artikel gäller, att sedan godset ankommit till bestämmelsestationen, mottagaren är berättigad att fordra, att järnvägen till honom utlämnar fraktsedeln och godset. Har godset icke ankommit vid tiden för utgången av viss i konventionen närmare angiven frist, är mottagaren, vare sig han handlar i eget eller annans intresse, berättigad att efter utgången av nämnda frist i eget namn göra de av fraktavtalet härrörande rättigheterna gällande gentemot järnvägen, under villkor att han dessförinnan fullgör de skyldigheter som avtalet ålägger honom.

där upptagna säregna fautfraktregler. I närmare överensstämmelse med allmänna privaträttsliga regler är sådan rätt erkänd i 1935 års sjölagsförslag, då dels 131 och 132 §§ i förslaget reglera påföljderna av att befraktaren frånträder fraktslutet innan lastningen börjat eller underlåter att avlämna gods till den i avtalet bestämda myckenhet, dels dess 133 § stadgar, att sedan lastning skett, fraktslutet icke må, i lastningshamnen eller under resan, frånträdas, såvitt genom lossning av godset väsentlig olägenhet skulle uppkomma för bortfraktaren eller skada tillskyndas befraktare, ävensom reglerar bortfraktarens rätt att njuta ersättning för skada och att häva fraktslutet i dess helhet. Att den befraktaren sålunda enligt sjölagen inrymda rätten kan vara honom betagen framgår emellertid av, bland annat, den i 126 och 128 §§ samma lag gjorda hänvisningen till dess 141 §.

En jämförelse mellan berörda sjö- och järnvägsrättsliga bestämmelser giver vid handen, att dem emellan, som naturligt är, i sak — trots det väsentligt skilda uttryckssättet — föreligger principiell överensstämmelse i betydande delar. Påfallande är detta vad angår rätten att återtaga godset i avgångsorten eller under resan i samband med uppehåll. Ofta betonad samt i lagstiftningen beaktad är ock fraktsedelsdubblettens mot konossementets i någon mån svarande betydelse för omsättning av gods. Däremot förefinnas, såsom av det anförda framgår, dem emellan i andra avseenden väsentliga olikheter. Järnvägsrätten reglerar sålunda åtskilliga ämnen med avseende å »ändring» av fraktavtalet, som av sjölagarna ej äro reglerade. Fraktsedeln är vidare icke i samma mån som konossementet — för att använda en om det sistnämnda ofta brukad bild — »den nyckel, som ensam kan öppna tillgång till varornas gömma». I samband därmed står åter den reglering av förhållandet mellan avsändarens och mottagarens rätt, som vid järnvägstrafiken varit särskilt påkallad.

Framhållas må slutligen den allmänt privaträttsliga bakgrunden för dessa stadganden, nämligen att en arbetsgivare äger, mot en på ett eller annat sätt bestämd ersättning, häva eller uppsäga arbetsbetingsavtal. I sitt kapitel om byggnads- eller annat arbetsbeting föreslog Lagkommittén, att om man betingat byggnad eller annat arbete men ville sedan betinget häva, man ägde makt därtill, ändå att byggnaden eller arbetet börjat blivit, men vore skyldig att gälda de kostnader och det arbete, som blivit gjorda, samt att ersätta den vinst, som den vilken åtagit sig arbetet eller byggnaden kunnat hava därav. Ofta citerad är även bestämmelsen i den tyska civillagen, att vid arbetsbeting arbetsgivaren, ända till arbetsproduktens fullbordande, kan när som helst »uppsäga» avtalet, därvid arbetstagaren är berättigad att fordra det avtalade vederlaget men tillika skyldig att låta gå i avräkning vad han i följd av avtalets hävande sparar i kostnader och vad han genom användande av sin arbetskraft på annat håll förvärvar eller med avsikt (böswillig) underlåter att förvärva.

12 §.

En blick på förevarande paragraf *första* och *andra styckena*, hämtade från luftbefordringskonventionen art. 12 styckena 1, 2 och 3, utvisar, att konven-

tionen i det väsentliga anslutit sig till den inledningsvis berörda järnvägsrättsliga uppfattningen. Under förutsättning att det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare föreligger sålunda ej blott rätt att återtaga godset från avgångsflygplatsen och att under befordringen stoppa det vid landning, utan även befogenhet att återtaga det å bestämmelseflygplatsen, att förordna att det på bestämmelseorten eller under resan skall utlämnas till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren samt att fordra dess återsändande till avgångsflygplatsen. I vissa avseenden är emellertid regleringen mindre fullständig än i järnvägsrätt och sjörätt. Sålunda fastslås blott förpliktelse för avsändaren att uppfylla alla ur befordringsavtalet härrörande skyldigheter och att ersätta fraktföraren uppkommande kostnader. Däremot besvaras ej spörsmålen angående plikt för fraktföraren att vidkännas avdrag för vad han i stället förtjänar eller underlåter att förtjäna, angående avståndsfrakt, och så vidare.[1]

Från järnvägsrätten upptaget är vidare stadgandet om fraktförarens underrättelseplikt, därest avsändarens order ej kan verkställas. Anslutning till järnvägsrätten föreligger ock i fråga om fraktsedelsdubblettens betydelse för rätt att utöva ifrågavarande befogenheter. Under förarbetena till luftbefordringskonventionen har väl varit ifrågasatt att i densamma reglera jämväl vad i fråga om konossementet plägar benämnas dess sakrättsliga verkningar. Å ena sidan har man förmenat en bestämmelse i stil med den sjörättsliga principen »celui qui a le connaissement en main devient le possesseur réel de la marchandise» ej vara påkallad. Man måste nämligen härvid — har det anförts — beakta dels luftbefordringens snabbhet dels ock att mottagarens rätt att utfå godset ej vore lika tryggad vid luftbefordran som enligt sjörätten. Å andra sidan åter har gjorts gällande, att fraktsedeln borde representera äganderätten till godset. Frågan har emellertid blivit ställd på framtiden och man har, såsom redan vid 6 § erinrats, inskränkt sig till att genom konventionen art. 12 åt avsändarexemplaret av flygfraktsedeln förläna en motsvarande uppgift som fraktsedelsdubbletten för närvarande äger i järnvägsrätten. Avsikten därmed har varit att bereda skydd för rätt innehavare av fraktsedeln mot att avsändaren, sedan han lämnat sitt exemplar från sig, vidtager förfoganden över godset. Erinras må exempelvis om grunderna för 16 § köplagen. Att den nu berörda frågan om fraktsedelns sakrättsliga verkningar icke sammanfaller med spörsmålet angående dess löpande eller icke-löpande natur behöver icke framhållas.

Någon begränsning av den ansvarighet, som i enlighet med det nyss anförda

[1] Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg stadgar i art. 22 § 2, att om avsändaren föreskrivit, att godset skall utlämnas å en mellanstation, frakt skall till denna station erläggas enligt den mellan avsändningsstationen och nämnda mellanstation gällande taxan. Om avsändaren föreskrivit att godset skall återsändas till avsändningsstationen, beräknas frakten: 1) till den station, där godset stoppats, enligt den taxa som gäller mellan denna station och avsändningsstationen; 2) från den station, där godset stoppats, till avsändningsstationen enligt den för denna sträcka gällande taxan. Har avsändaren föreskrivit att godset skall vidaresändas till annan station, beräknas frakten: 1) till den station, där godset stoppats, enligt den taxa som gäller mellan denna station och avsändningsstationen; 2) från den station, där godset stoppats, till den nya bestämmelsestationen enligt den mellan dessa stationer gällande taxan.

inträder för fraktföraren, därest han utför avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, uppställes icke av konventionen i detta sammanhang. I och för sig lärer visserligen ersättningsskyldigheten vara att bedöma efter de i 20 och följande §§ uppställda reglerna. Att efterkomma avsändarens order utan iakttagande av vad här föreskrives torde emellertid få anses vara en åtgärd av den beskaffenhet, att bestämmelsen i 25 § i förslaget blir tillämplig.

Tilläggas må slutligen, hurusom Aerotransport i detta sammanhang anfört: Avsändarens förfoganderätt finge enligt 12 § utövas endast där det kunde ske utan skada för fraktförare eller annan avsändare. Vid den tidpunkt, då avsändaren gjorde sin förfoganderätt gällande, kunde det emellertid mången gång vara för fraktföraren omöjligt att avgöra, om skada framdeles kunde uppkomma genom förfogandet eller ej. Det syntes icke rimligt, att fraktföraren skulle vara skyldig att på eget ansvar pröva detta. Prövningsrätten kunde, å andra sidan, icke gärna överlåtas åt avsändaren. Det syntes därför endast återstå att uppställa mindre stränga förutsättningar för fraktförarens rätt att vägra efterkomma avsändarens förfoganden. För sin del ville bolaget därför föreslå, att ordet »skada» ersattes med uttrycket »väsentlig olägenhet». En dylik ändring syntes icke stå i strid med konventionstexten.

Ändring i den sålunda ifrågasatta riktningen har emellertid av de delegerade ansetts icke vara förenlig med konventionen. Avsikten med ifrågavarande stadgande är uppenbarligen densamma som på järnvägsrättens område föranlett bestämmelsen om befrielse för järnväg från skyldighet att utföra »ändrat förfogande», där utförandet skulle inverka störande på den regelbundna transporttjänsten. Fara torde ej heller föreligga, att åt beteckningen skada gives en alltför inskränkt tolkning.

Genom *tredje stycket* i förevarande paragraf bestämmes slutligen, att avsändarens rätt upphör, då godset framkommer till bestämmelseorten. För upphörande av avsändarens rätt kräves icke, att mottagaren gjort gällande rätt på grund av fraktavtalet. Om mottagaren vägrar att mottaga fraktsedeln eller godset eller om han icke är att träffa, återgår till avsändaren rätten att förfoga över godset. Huruvida i sådant fall avsändaren, för att kunna förfoga över godset, behöver förete avsändarexemplaret av flygfraktsedeln, avgöres ej av konventionen.

13 §.

I viss anslutning till art. 16 i Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg regleras i luftbefordringskonventionen frågan, när mottagaren, det vill säga den som i flygfraktsedeln angivits som sådan, blir berättigad på grund av luftbefordringsavtalet. I art. 13 stycket 1, återgivet i förevarande paragraf *första stycket*, bestämmes sålunda, att när godset framkommit till bestämmelseorten, mottagaren principiellt äger fordra, att fraktföraren till honom utlämnar flygfraktsedeln och godset, mot det att han gäldar vad fraktföraren äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln. Aktuell blir sålunda i detta ögonblick den rätt, vilken så-

som latent förut skyddats såtillvida, som avsändarexemplaret av flygfraktsedeln skolat företes, för att avsändaren skulle kunna förfoga över godset.

Den inskränkning i mottagarens rätt, som gjorts genom orden »där ej annat föranledes av vad i 12 § stadgas», åsyftar dels ändrat förfogande av avsändaren dels ock upphörande av mottagarens rätt enligt 12 § tredje stycket andra punkten.

Till skydd för mottagaren har vidare i det från luftbefordringskonventionen art. 13 stycket 2 hämtade stadgandet i förevarande paragraf *andra stycket* upptagits bestämmelse om skyldighet för fraktföraren att underrätta mottagaren, så snart godset framkommit. Sådan skyldighet föreligger emellertid icke, om annat avtalats. Därjämte är naturligen dylik skyldighet utesluten, när mottagaren ej är känd, t. ex. vid en löpande flygfraktsedel.

I öppen dag ligger att, med den konstruktion som på järnvägs- och lufträttens områden givits åt fraktsedeln, ett angivande av när avsändarens rätt upphör och mottagarens börjar är vida mera påkallat än när befordring äger rum enligt ett dokument av den art, som konossementet utgör.

14 §.

I denna paragraf meddelas stadgande i överensstämmelse med luftbefordringskonventionen art. 13 stycket 3. Stadgandet innefattar en komplettering av den i 13 § upptagna regeln om mottagarens rätt med avseende å godsets utlämnande. Om fraktföraren vidgår, att godset förkommit, eller om godset ej framkommit senast inom sju dagar efter det att detsamma bort anlända, äger sålunda mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet. Frågan när godset bort anlända är tydligen att besvara med hänsyn till uttryckligen avtalad »leveransfrist» eller, vid saknad av sådant avtal, till den tid, som skäligen bort åtgå för befordringen.

Skulle vid utgången av berörda tid genom t. ex. förfrågan till mottagaren visa sig, att denne ej vill göra sin rätt gällande, eller är mottagaren icke att träffa, lärer i analogi med vad i 12 § tredje stycket stadgas ifrågavarande befogenhet böra anses tillkomma avsändaren.

Då, på sätt av det vid 15 § anförda framgår, art. 14 ej upptagits i förslaget, har, för bevarande av paragrafering i enlighet med konventionen, ifrågavarande stadgande upptagits i en särskild paragraf.

15 §.

I luftbefordringskonventionen *art. 14* är intaget stadgande därom, att avsändaren och mottagaren kunna, envar i eget namn, göra gällande alla dem enligt art. 12 och 13 tillkommande rättigheter, evad de handla å egna eller å annans vägnar, mot det att de uppfylla de förpliktelser, som avtalet ålägger dem. Bestämmelsen har tillkommit på grund av engelskt yrkande därom. Å andra sidan har emellertid å tysk sida framhållits, att stadgandet allenast uttalade något självklart. Då sistnämnda uppfattning förmenats vara den riktiga, har förslaget ansetts icke böra belastas med lagbestämmelse i ämnet.

I luftbefordringskonventionen *art. 15 stycket 1* föreskrives, att art. 12, 13 och 14 icke beröra förhållandet mellan avsändaren[1] och mottagaren, ej heller förhållandet till tredje man, vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren. Om art. 14 uttalar blott det självklara, att legitimation kan föreligga, även om vederbörande handlar å annans vägnar, torde det, å andra sidan, även i saknad av bestämmelse knappast falla någon in att förmena, att legitimationen i förhållande till fraktföraren skulle utan vidare förrycka den materiella rätten mellan avsändare och mottagare. En annan och därifrån skild sak är naturligen den förändring i rättsläget, som indirekt kan bliva en följd av mottagarens legitimation att utfå godset. Man beakte t. ex. förhållandena, då förutsättningarna föreligga för utövning av stoppningsrätt, men avsändaren icke kan tillfredsställande styrka detta mot fraktföraren.[2] Det kan naturligen icke vara meningen att åvälva den lufträttsliga fraktföraren en längre gående plikt att pröva det materiella förhållandet än den sjörättsliga eller järnvägsrättsliga fraktföraren. Vad ovan sagts om förhållandet mellan avsändare och mottagare gäller uppenbarligen även den, som härleder rätt från dem.

Med hänsyn till det anförda har särskilt lagstadgande i ämnet på grund av art. 15 stycket 1 ansetts icke vara påkallat.

Andra stycket av art. 15 innehåller slutligen, att förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i art. 12, 13 och 14, skall för att bliva gällande intagas i flygfraktsedeln. Stadgandet, som närmast föranletts av önskan att icke över hövan betunga fraktföraren med prövningsplikt med avseende å anspråk på godset exempelvis på grund av cession, har därutöver sin betydelse till undvikande av förvecklingar vad angår avsändarens och mottagarens rättsställning. I följd av detsamma framgår nämligen av en blick på fraktsedeln, huruvida en från art. 12—14 avvikande reglering ägt rum.

Stadgandet torde icke avse att avgöra, huru långt derogationsrätten går. Att medgiva sådan rätt även exempelvis i fråga om stadgandet i konventionen art. 12 stycket 3 lärer sålunda icke få anses vara konventionens mening. Därigenom skulle nämligen uppstå viss motsättning mot den tvingande regleringen av ansvarigheten för godset.

Mot ifrågavarande stycke svarande bestämmelse har i förslaget upptagits i förevarande paragraf.

16 §.

Paragrafen återgiver innehållet i luftbefordringskonventionen art. 16, att avsändaren är pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter

[1] I den officiella texten står, på grund av redaktionsfel, »transporteur», vilket redaktionsfel officiellt konstaterats.

[2] Jfr motiven till sjölagen: »Då emellertid innehav av ett konossementsexemplar icke är förutsättning för stoppningsåtgärdens befogenhet, kan det icke förmenas befälhavaren att på grund av säljarens order förhindra köparen att utbekomma lasten; men någon skyldighet att efterkomma en dylik föreskrift eller att utan sådan bevaka säljarens rätt med äventyr attådraga sig själv och redaren ersättningsskyldighet kan icke skäligen åläggas befälhavaren.»

må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren; att avsändaren är pliktig att ersätta skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last; samt att fraktföraren icke är pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Ifrågavarande artikel står i sin ordning i nära överensstämmelse med Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg art. 13. En liknande skyldighet anses ock enligt sjörätten åligga avlastare. Sålunda föreskrives i 96 § i 1935 års sjölagsförslag, bland annat, att om fartygets avgång fördröjes utöver lastningstiden, enär avlastaren underlåtit att i tid tillhandahålla bortfraktaren alla nödiga, lasten rörande handlingar, bortfraktaren äger undfå dels ersättning såsom för överliggetid, dels ock dessutom gottgörelse för skada, som ej täckes av sådan ersättning, nämligen där ej antagas må att underlåtenheten icke beror av fel eller försummelse av avlastaren eller någon för vilken han svarar.

Fraktförarens ansvarighet.

I förevarande avdelning av förslaget hava upptagits ett antal bestämmelser om fraktförarens ansvarighet för skada å person, för förlust eller minskning av eller skada å resgods eller gods samt för mora (dröjsmål). Såsom av Inledningen framgår, äro här mötande spörsmål av den centrala betydelse, att de framför andra manat till strävan att genom en internationell konvention på lufträttens område uppnå ensartade materiella regler.

På vissa angränsande rättsområden innehåller den svenska rätten för närvarande en ingående reglering. I de nu gällande med varandra i det väsentliga överensstämmande skandinaviska sjölagarna intaga reglerna om bortfraktarens ansvarighet en synnerligen dominerande plats i befraktningskapitlen. Enahanda är förhållandet med 1935 års sjölagsförslag och med konossementslagförslaget av samma år. Liknande gäller ock på järnvägsrättens område. Detta är sålunda fallet såväl vad angår den internationella trafiken, för vilken gälla de i Bern den 23 oktober 1924 avslutade konventionerna angående godsbefordran å järnväg samt angående befordran å järnväg av resande och resgods, som ock vad beträffar den med avseende å den inre trafiken gällande järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925. Till detaljerna i regleringen av fraktförarens ansvarighet på sjörättens och järnvägsrättens områden få de delegerade anledning att i det följande återkomma vid olika tillfällen, då en jämförelse synts ägnad att kasta ljus över luftbefordringskonventionens bestämmelser. I detta sammanhang må för övrigt erinras, hurusom på ett med frakträtten nära sammanhörande rättsområde, upplagshusverksamheten, upplagshållarens vårdnadsskyldighet fått sin rättsliga reglering genom lagen den 21 maj 1931 om upplagshus och upplagsbevis.

Frånsett de regler, som gälla om det posträttsliga fraktavtalet, saknas däremot i svensk rätt för närvarande i det stora hela lagbestämmelser om övriga befordringsavtal. Detta gäller även luftbefordringsavtalet. Under förarbe-

tena till lagen den 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart var visserligen ifrågasatt ersättningsskyldighet för skada å person vid yrkesmässig trafik. Sådant stadgande blev emellertid ej slutligen upptaget, enär — enligt vad som anfördes — luftfartyget ännu icke kunde betraktas som ett ordinärt transportmedel, varför det syntes vara naturligt att låta den enskilde passageraren, som anlitade transportmedlet, själv svara för risken. Vid avsaknaden av särskilda lagbestämmelser är man sålunda för närvarande hänvisad till att, i den mån det är möjligt, hämta ledning dels från privaträttens regler om inlag och arbetsbeting dels ock från sjö- och järnvägsrätt med deras dock stundom från allmän privaträtt avvikande och av särskilda förhållanden färgade bestämmelser.

I enlighet med det anförda innefattar förevarande avdelning av förslaget en komplettering av lagen den 26 maj 1922 angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, vilken, såsom redan antytts, principiellt icke avser skada, på grund av luftfartygs begagnande i luftfart tillfogad person eller egendom som befordras med luftfartyget.

17 §.

Genom förevarande paragraf fastslås i överensstämmelse med luftbefordringskonventionen art. 17 fraktförarens principiella ansvarighet för dödsfall eller kroppsskada (skada å person), nämligen såvida den skadeorsakande händelsen timar medan passageraren är ombord eller vid påstigning eller avstigning (à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement).[1] Enligt paragrafen blir sålunda fraktföraren, om passageraren under en mellanlandning lämnar fartyget, ej ansvarig under den tidsperiod, som passageraren sålunda är borta från fartyget.

Att tidrymden för fraktförarens ansvarighet bestämts något olika här mot vad fallet är vid godsbefordran har under förarbetena till luftbefordringskonventionen motiverats därmed, att passageraren hade sin frihet och att han, då han ännu ej gått ombord eller vid ett uppehåll lämnade fartyget, ej vore föremål för uppfyllande av befordringsavtalet.

Angående fraktförarens befrielse i vissa fall från ansvarsskyldighet må jämföras 20 och 21 §§ i förslaget. Genom den befrielse från ansvarighet, som enligt 20 § inträder, då fel eller försummelse ej ligger fraktföraren eller hans folk till last, lärer även åtminstone i huvudsak tillgodoses det önskemål, som Nordiska poolen för luftfärdförsäkring uttalat därom, att under stadgandet i 17 § om skada å person måtte innefattas allenast skada genom olycksfall. Av allmänna rättsregler följer ock, att uppkommen skada, för att bliva föremål för ersättning, måste stå i ett adekvat orsakssammanhang med luftbefordringen.

18 §.

Enligt 18 § *första stycket* — hämtat från luftbefordringskonventionen art. 18 styckena 1 och 2 — är vid befordran av inskrivet resgods eller gods med

[1] Jfr tredjemansskadekonventionen art. 22.

luftfartyg fraktföraren principiellt ansvarig för förlust, minskning eller skada, uppkommen medan godset är i hans vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, i händelse av landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig.

I konventionen art. 18 stycket 3, som föranlett stadgandet i förevarande paragraf *andra stycket*, förklaras åter, att luftbefordringen icke omfattar befordran till lands eller sjöledes utanför flygplats, men att om jämlikt luftbefordringsavtalet sådan befordran utföres vid lastning, avlämnande eller omlastning, uppkommen skada dock skall, där ej annat styrkes, anses härröra av händelse, som inträffat under den i första stycket avsedda tiden.

Såsom i förarbetena till konventionen framhålles, angår stadgandet ett slags sammansatt befordran och innebär presumtion, tills motsatsen visas, att förlust, minskning eller skada uppkommit under den del av befordringen, som regleras av konventionen. Man hade härvid tänkt på fall av obetydligare transport till avgångsflygplatsen eller från bestämmelseflygplatsen. Bestämmelsen avsåge alltså icke utan vidare det fallet, att en befordran verkställdes med flera olika transportmedel och blott delvis luftledes. Presumtionen har sin grund i de stundom förekommande svårigheterna att klargöra, om skada inträffat under den i första stycket angivna tiden eller under den accessoriska transporten. På sätt Aerotransport erinrat skall sålunda, om t. ex. vid lastning på flygplatsen fel på godset upptäckes, felet enligt presumtionsregeln antagas uppkommet under sådan tid, att förslagets ansvarighetsregler bliva tillämpliga, och icke under exempelvis automobiltransporten ut till flygplatsen.

Beträffande sammansatt befordran må för övrigt hänvisas till 31 § i förslaget och motiven därtill.

Grunden till att tidsperioden för fraktförarens ansvarighet är reglerad något olika beträffande godsbefordran och personbefordran framgår av vad vid 17 § anförts.

Angående fraktförarens befrielse i vissa fall från ansvarsskyldighet hänvisas till 20 och 21 §§ i förslaget.

19 §.

Under förarbetena till luftbefordringskonventionen har det ansetts angeläget att reglera ej blott det kontraktsbrott som består i skada å person eller i förlust eller minskning av eller skada å inskrivet resgods eller gods, utan jämväl det vilket utgöres av dröjsmål å fraktförarens sida. I enlighet därmed förklaras fraktföraren i konventionen art. 19 ansvarig för den skada,[1] som uppkommer i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods.

Under förarbetena till konventionen har framhållits, att man ansett viktigt betona det fraktföraren ej ägde avlämna godset efter sitt godtycke. Om särskild tid ej avtalats, måste han sålunda fullgöra sina förpliktelser inom »skälig tid». Vad därmed förstodes kunde ej avgöras genom någon allmän

[1] Frågorna om hävningsrätt vid dröjsmål och om verkan av att fraktföraren helt eller delvis underlåter att fullgöra befordringsavtalet besvaras däremot icke av konventionen.

formel utan vore en omdömesfråga som finge besvaras av domaren i det särskilda fallet. Naturligtvis måste emellertid, för att fraktföraren skulle iråka ansvarighet, skada verkligen hava orsakats genom dröjsmålet. Fraktföraren kunde ock göra förbehåll, att han ej garanterade tiden, i vilken händelse dröjsmål ej finge anses inträda förr än vid en exceptionell och oskälig förskjutning av tiden. Med det anförda må jämföras vad ovan vid 14 § yttrats.

Dröjsmål vid luftbefordran måste städse anses föreligga, om fartyget icke är i rätt tid på bestämmelseorten. Likgiltigt är ur denna synpunkt, om förseningen beror på att fartyget icke avgått i rätt tid, på otillräcklig fart under flygningen eller på ej medgivna avbrott under resan.

Motsvarighet till 18 § andra stycket såvitt angår dröjsmål har icke upptagits i konventionen, ehuru en liknande regel här kunde synas befogad och varit ifrågasatt.

Angående fraktförarens befrielse i vissa fall från ansvarighet må jämföras 20 och 21 §§ i förslaget. Beträffande viss begränsning av skadeståndsskyldighetens omfång hänvisas till 22 § första stycket i förslaget. Därjämte bliva naturligen allmänna rättsregler av betydelse. Att därutöver, såsom Nordiska poolen för luftfärdförsäkring ifrågasatt, begränsa ersättningsskyldighetens omfång har ansetts icke vara förenligt med konventionens nuvarande innehåll. Osannolikt är emellertid icke, att morareglerna bliva föremål för omarbetning vid en blivande revision av luftbefordringskonventionen.[1]

20 §.

I denna paragraf besvaras, i anslutning till luftbefordringskonventionen art. 20, spörsmålet, vilka omständigheter fraktföraren äger åberopa till sitt fritagande från ansvarighet, och regleras bevisskyldigheten i fråga om ansvarigheten.

Första stycket upptager den allmänna regeln härutinnan. Enligt luftbefordringskonventionen skall sålunda fraktföraren vara fri från ansvarighet, om han visar att han och hans »préposés» vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att detta varit dem omöjligt. Vid konventionens införlivande med svensk rätt har uttrycket »préposés» ansetts lämpligen kunna återgivas med beteckningen »folk».[2] Fattades uttrycket mera inskränkt,[3] skulle nämligen viss motsättning inträda med avseende å fraktförarens ansvarighet enligt lufträtten, å ena, samt järnvägs- och sjörätten, å andra sidan. Enligt Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg art. 39 gäller,

[1] Vad angår järnvägsrätten har i Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg synnerligen ingående uppmärksamhet ägnats jämväl morainstitutet. Särskilt erinras om dess uppställande av så kallade leveransfrister. I konventionen är emellertid den begränsningen gjord av ersättningsskyldighetens omfång, att — bortsett från uppsåt och grov vårdslöshet samt deklaration av leveransintresse — ersättningen ej må överstiga hela fraktens belopp.

[2] Den schweiziska och tyska översättningen av konventionen lyder i detta avseende, »dass er und seine Leute alle erforderlichen Massnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder dass sie diese Massnahmen nicht treffen konnten». Den engelska översättningen åter är följande: »that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures».

[3] Jfr i detta sammanhang även art. 25 samt tredjemansskadekonventionen art. 14.

att järnvägen är ansvarig för i dess tjänst anställda personer ävensom för andra personer, av vilka den betjänar sig vid utförandet av åtagna transporter. I samma riktning går även det allmänna sjörättsliga stadgandet, att för skada, som av befälhavare eller någon av besättningen genom fel eller försummelse i tjänsten åstadkommes, redaren häftar med fartyg och frakt, samt att detsamma gäller, om skadan åstadkommes av någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag förrättar skeppstjänst eller utför arbete ombord. Erinras kan ock om stadgandet i konossementskonventionen art. 4 § 2 q. angående bortfraktarens ansvarsfrihet vid förekomsten av en »cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier».

Vad luftbefordringskonventionen vidare stadgar om ansvarsfrihet för fraktföraren, om han visar att han och hans folk vidtagit »alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att detta varit dem omöjligt», har man i överensstämmelse med gängse nordisk terminologi ansett sig böra återgiva med bestämmelse om ansvarsfrihet, då skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Vid upptagandet av konventionens stadgande om den bevisbörda, som åvilar fraktföraren om han vill åtnjuta frihet från ansvarighet, har liksom t. ex. i 142 § sjölagen begagnats termen »antagas må» för att därmed måtte antydas den fria prövning av beviset, som här är påkallad.

I enlighet med det anförda föreslås sålunda i förevarande stycke, att fraktföraren skall vara fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Genom *andra stycket* i 20 § medgives beträffande befordran av inskrivet resgods och gods en ytterligare exculpationsgrund. I viss anslutning till sjörätten stadgar luftbefordringskonventionen vid sådan befordran ansvarsfrihet för fraktföraren, »s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage». Under förarbetena till konventionen har framhållits, att fraktföraren visserligen i princip borde svara för fel av sina underlydande. Det hade dock, anfördes det, synts nödvändigt att därutinnan göra en inskränkning. Man borde skilja mellan tekniska åtgärder, rörande fartygets trafik, och kommersiella åtgärder. Beträffande de senare funnes ej anledning fritaga från ansvarighet. Annat vore förhållandet med avseende å de förra. Besättningen borde hava känslan av eget ansvar. Luftfarten medförde för närvarande vissa risker liggande i detta befordringssätts natur, med vilka avsändaren borde räkna och i vilka han hade att taga del. Särskilt har å engelsk sida under förarbetena förordats att utsträcka principerna i konossementskonventionen[1]

[1] Jämföras må stadgandet i konossementskonventionen art. 4 § 2 a. om ansvarsfrihet för skada på grund av »des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés ('servants') du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire».

till lufträttens område, i det att förarens läge i båda fallen vore mycket likartat.

Av förarbetena till konventionen framgår vidare, att orden »faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation» ansetts åsyfta tre kategorier av personer, medverkande vid luftfartygets rörelser, nämligen »le pilote, le commandant et le navigateur». För vinnande av överensstämmelse med den terminologi, som kommit till användning i 122 § i 1935 års sjölagsförslag ävensom i 4 § 2 mom. i konossementslagförslaget, har visserligen ifrågasatts att i lagtexten tala blott om navigering.[1] Med den metod, som man valt för konventionens införlivande med nordisk rätt, har emellertid ansetts lämpligast att härutinnan nära ansluta sig till luftbefordringskonventionens uttrycksätt.

Att i nu ifrågavarande fall bevisbördan åligger fraktföraren har ansetts ej behöva uttryckligen utsägas i lagtexten. Ej heller har särskilt stadgande om prövningen av beviset synts här vara påkallat.

I enlighet med det anförda föreslås i förevarande stycke, att fraktföraren vid befordran av inskrivet resgods eller gods skall vara fri från ansvarighet, där skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget.

I detta sammanhang må slutligen anmärkas, att meningarna under förarbetena till luftbefordringskonventionen varit delade i frågan, huruvida i förevarande avseende skillnad borde göras mellan passagerarebefordran och annan befordran. Under det att å ena sidan förordats likställande av gods- och personbefordran, har å andra sidan, särskilt från tyskt håll, gjorts gällande, att det förelåge en alltför begränsad garanti med hänsyn till de resande, därest man även beträffande dem uteslöte ansvarighet för fel vid navigeringen eller framförandet av fartyget. Den i konventionen slutligen intagna ståndpunkten har ock tillkommit kompromissvis. Samtidigt med att regeln i förevarande stycke har begränsats till att gälla inskrivet resgods och gods har man nämligen tillerkänt fraktföraren den lättnad beträffande hans ansvarighet som består däri, att i konventionen ej upptagits någon särregel beträffande dolda fel (vice propre) i befordringsmedlet, i följd varav allmänna regler bliva avgörande i sådant hänseende.[2]

21 §.

Under förarbetena till luftbefordringskonventionen hava i viss mån olika uppfattningar gjort sig gällande beträffande frågan om jämkning av skadeståndsskyldigheten. Medan å t. ex. tyskt håll den uppfattningen hävdats, att regler

[1] Den engelska översättningen av luftbefordringskonventionen talar om »negligent pilotage», »negligence in the handling of the aircraft or in navigation».

[2] Jämföras må bestämmelserna i 3 § 1 mom. i konossementslagförslaget, att bortfraktaren, innan resan börjar, skall sörja för att fartyget är i sjövärdigt skick; att det är behörigen bemannat, utrustat och provianterat; samt att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga delar av fartyget, i vilka gods lastas, äro i gott skick för dess mottagande, befordran och bevarande. Tillika bestämmes i 4 § 1 mom., att för förlust, minskning eller skada, som orsakas av bristande sjövärdighet, bortfraktaren och fartyget ej skola svara, där det visas att tillbörlig omsorg använts i de i 3 § 1 mom. nämnda avseenden.

om sådan jämkning borde givas, har jämväl den motsatta ståndpunkten blivit förfäktad. Vid den andra diplomatiska lufträttskonferensen år 1929 segrade den förra uppfattningen, såtillvida som i luftbefordringskonventionen art. 21 infogades stadgande, att om fraktföraren visar, att den, som lidit skadan, genom eget vållande orsakat densamma eller därtill medverkat, rätten skulle, i enlighet med sitt eget lands lag, jämka ersättningen. Tillägget av orden »i enlighet med sitt eget lands lag» (conformément aux dispositions de sa propre loi) medför emellertid, såsom ock under förarbetena framhållits, en högst betydande begränsning av rättssatsens räckvidd. Jämföras må tredjemansskadekonventionen art. 3. Man ansåg sig nämligen under förarbetena icke kunna ålägga domaren att i ämnet i förekommande fall tillämpa utländsk rätt.

Även ur svensk lagteknisk synpunkt har det ansetts vara riktigast att i lagtexten giva särskilt uttryck åt själva jämkningsmöjligheten. Att bevisbördan åligger fraktföraren har däremot synts tillräckligt framgå av 20 § i förslaget. Stadgandet i 33 § i förslaget giver vid handen, att svensk domstol har att företaga jämkningen med hänsyn till svensk rätts ståndpunkt i ämnet.

Den sålunda upptagna jämkningsmöjligheten torde stå öppen jämväl i de i konventionen art. 3, 4, 9 och 25 upptagna fallen, där fraktföraren principiellt icke kan åberopa konventionen till befrielse eller begränsning av sin ansvarighet.

22 §.

Såsom ett led i de lagstiftningsåtgärder, med vilka man under senare år genom uppställande av tvingande bestämmelser sökt rättvist skifta sol och vind mellan fraktförare och trafikanter, förekommer ofta en maximering av den ersättning, som fraktföraren kan kännas skyldig utgiva.

På järnvägsrättens område äro sålunda åtskilliga bestämmelser givna, genom vilka ersättningsskyldighetens omfattning bestämmes och begränsas. Jämte det Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg i art. 29 och 32 bestämmer, att ersättningen skall beräknas med ledning av godsets börspris men, om börspris saknas, efter marknadspriset samt, om båda dessa värden saknas, efter det allmänna värde, som gods av samma slag och beskaffenhet hade å avsändningsorten vid tiden för godsets mottagande till befordran, stadgar den tillika, att ersättningen i regel icke må överstiga 50 francs för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Möjlighet till »deklaration av leveransintresse» förefinnes emellertid. Enligt art. 35 gäller sålunda, att om skada förorsakats genom förlust eller minskning av eller skada å gods för vilket deklaration av leveransintresse ägt rum, järnvägen är skyldig betala ytterligare ersättning, dock högst det deklarerade beloppet.[1]

I konossementslagförslaget 4 § 5 mom. möter ock en i viss mån liknande bestämmelse. Enligt detta moment skola nämligen bortfraktare och fartyg

[1] Enligt Bernkonventionen angående befordran å järnväg av resande och resgods art. 28 gäller däremot, att järnvägens ansvarighet för det fall, att resande dödats eller skadats genom tågolycka eller att skada förorsakats genom försening eller inställande av tåg eller genom förfelad anslutning, bestämmes av lagar och reglementen i den stat, där händelsen tilldragit sig, och att bestämmelserna i konventionens avdelning om järnvägens ansvarighet sålunda icke äro tillämpliga i nu nämnda fall.

icke i något fall svara för förlust eller minskning av eller skada å gods eller för skada, som därmed sammanhänger, till högre belopp än 1 800 kronor i guld för varje kolli eller annan enhet av godset. Om högre värde å godset, jämte uppgift om dettas art, utan förbehåll upptagits i konossement eller annan handling enligt vilken godset befordras, skall detta värde emellertid gälla såsom gräns för bortfraktarens ansvarighet och, till dess annat visas, anses motsvara godsets verkliga värde. Genom avtal mellan bortfraktaren, befälhavaren eller agenten och avlastaren må gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än förut sagts.

På sätt sålunda i viss omfattning skett på järnvägs- och sjörättens områden bestämmer luftbefordringskonventionen[1] i art. 22 vissa maximibelopp för ansvarigheten, vilka principiellt endast i följd av särskilt avtal må överskridas. Det må i samband härmed ur förarbetena framhållas att man befarat, det ett obetingat förbud mot friskrivning skulle kunna medföra vägran att verkställa befordran. Det vore ock, anfördes det, billigt att fraktföraren kunde mäta vidden av de risker, som han iklädde sig. Konventionen förbjöde sålunda fraktföraren att helt friskriva sig eller att nedsätta sin ansvarighet under visst värde, men begränsade samtidigt maximum för fraktförarens ansvarighet, dock sålunda att detta kunde höjas genom särskild klausul. När man i viss omfattning hänfört sig till kilogram av godsets vikt, hade det, efter vad som betonades, skett för att möjliggöra för fraktföraren att noggrant beräkna omfattningen av sin risk med hänsyn till det viktmaximum, som han kunde befordra.

I luftbefordringskonventionen art. 22 stycket 1 — som återgivits i förevarande paragraf *första stycket* — begränsas fraktförarens ansvarighet vid befordran av passagerare för envar av dem till 125 000 francs. Tillika föreskrives, dels att om enligt lagen i det land, där målet är anhängigt, ersättningen kan bestämmas att utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke må överskrida sagda gräns, dels ock att genom avtal mellan fraktföraren och passageraren en högre gräns för ansvarigheten må bestämmas.

Med franc förstås enligt stadgande i luftbefordringskonventionen art. 22 stycket 4 fransk franc av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Beloppen må omräknas till annat lands mynt i runt tal. Med begagnande av detta medgivande har i första stycket, liksom i paragrafens övriga stycken, omräkning skett till svenska kronor i guld.[2] Att hänföra sig till guld har på grund av berörda stadgande varit oeftergivligt beträffande sådan internationell befordran, som åsyftas i konventionen. Med avseende särskilt å inrikes luftfart har däremot av Aerotransport ifrågasatts, huruvida den faktiska förhöjning av maximigränsen, som låge i dess bestämmande i guld, vore motiverad. Svenska undersåtar, vilka i regel vore de som komme i fråga vid inrikes luftfart, syntes principiellt icke vara berättigade till högre ersättning, endast därför att Sverige lämnat guldmyntfoten. Då svenska kro-

[1] Angående ansvarsgränser vid skada, genom luftfartyg tillskyndad tredje man på jordytan, må jämföras tredjemansskadekonventionen art. 8.

[2] Sveriges riksbank har på förfrågan i ämbetsskrivelse den 12 september 1934 meddelat, »att värdet av här berörda guldfranc är: 100 guldfrancs = 14,6196 svenska guldkronor».

nans köpkraft vore i det närmaste oförändrad, kunde från de svenska trafikanternas synpunkt ingen berättigad anmärkning riktas mot att för dem maximigränsen bestämdes utan hänsyn till guldvärdet. I anslutning härtill har ock Kommerskollegium uttalat, att vid lagtextens utformning borde »observeras, att för inrikes trafik francsbeloppen omräknas i kronor efter den före kronans devalvering gällande pariteten». Med hänsyn till det mindre tilltalande däri, att om t. ex. skada å person under en luftfärd från Stockholm samtidigt drabbar en resande till Köpenhamn och en resande till Malmö, ersättningen skulle utgå efter guld till den förre men ej till den senare, hava de delegerade emellertid trots det ur viss synpunkt befogade i nämnda bolags uppfattning ansett det vara att föredraga att icke göra åtskillnad mellan olika slag av trafik. Att när förslaget här talar om guld, därmed åsyftas nu gällande guldhalt må, med hänsyn till en av Kommerskollegium gjord erinran, här framhållas.

Med hänsyn till det i 33 § upptagna stadgandet har särskild bestämmelse ej varit påkallad i anledning av vad konventionen innehåller därom, att lex fori avgör huruvida ersättningen kan bestämmas att utgå i form av ränta.

Andra stycket i förevarande paragraf återgiver innehållet i luftbefordringskonventionen art. 22 stycket 2, att vid befordran av inskrivet resgods eller gods fraktförarens ansvarighet är begränsad till 250 francs för kilogram; att denna begränsning icke gäller, om avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift; samt att belopp, som sålunda uppgivits, gäller såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

Huruvida det intresse, som skall ersättas, kan avse — utom godsets materiella värde — även »intérêt particulier, moral etc.», är en fråga, vars besvarande under förarbetena förklarats bliva beroende av domstolarnas avgörande i de särskilda länderna. Erinras må i detta sammanhang om 120 § i 1935 års sjölagsförslag.

Enligt 8 § i förslaget skall flygfraktsedeln innehålla, bland annat, uppgift om ifrågavarande slags deklaration. Stadgandet är emellertid icke att förstå så, som om dess bristande iakttagande föranledde deklarationens ogiltighet. Däremot kan sådan underlåtenhet medföra bevissvårighet för den, som vill åberopa deklarationen.

I *tredje stycket* av 22 §, hämtat från luftbefordringskonventionen art. 22 stycket 3, bestämmes slutligen, att för resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, ansvarigheten är begränsad till 730 kronor (5 000 francs) för envar passagerare.

En blick på luftbefordringskonventionens ansvarighetsregler giver vid handen, att ifrågavarande stadgande är den enda bestämmelse däri, som direkt reglerar befordringen av handresgods (les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde). Under förarbetena har ock uttalats, att fraktförarens ansvarighet för handresgodset vore en ansvarighet enligt den allmänna privaträtten, och att bevisbördan beträffande culpa låge å resgodsets ägare. Med hänsyn härtill torde det, ehuruväl vissa artiklar i konventionens text i

och för sig äro så avfattade, att de skulle kunna anses vara tillämpliga jämväl beträffande handresgodset, vara riktigast att härutinnan tolka konventionen i restriktiv riktning.

Till jämförelse med den här upptagna bestämmelsen må vidare anmärkas, hurusom 1935 års sjölagsförslag 173 § i förevarande avseende intager den ståndpunkten, att om handresgods förkommer, minskas eller skadas, bortfraktaren är därför ansvarig allenast, där antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar; att stadgandena i 119—121 §§ angående rätt att, bland annat, lossa farligt gods samt angående beräkning av värdet hos gods och om reklamation skola äga motsvarande tillämpning; att bortfraktarens ersättningsskyldighet är begränsad till 1 800 kronor i guld för varje kolli eller annan enhet av godset; samt att bortfraktaren icke på grund av det sålunda stadgade är pliktig att ersätta penningar, värdepapper eller dyrbarheter.[1]

I samband med förevarande paragraf må slutligen framhållas, att under förarbetena till förslaget varit under övervägande, huruvida man, på sätt skedde vid tillkomsten av 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt, borde, i stället för att här angiva kronbeloppet med tillägget »i guld», meddela ett fristående stadgande svarande mot lagen den 18 maj 1928 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande begränsning av redareansvaret. Att förfara på sistnämnda sätt har emellertid ansetts mindre lämpligt med hänsyn till det sätt, som valts för luftbefordringskonventionens införlivande med svensk rätt, ävensom till de nu i mynthänseende rådande förhållandena.

23 §.

Genom denna synnerligen viktiga paragraf uppställes för det lufträttsliga befordringsavtalet i viss omfattning en så kallad Harter Act. Paragrafen återgiver luftbefordringskonventionen art. 23, som bestämmer att avtal i syfte att befria fraktföraren från hans ansvarighet eller att bestämma lägre gräns än enligt konventionen är ogiltigt, men att befordringsavtalet likväl är gällande och underkastat konventionens föreskrifter.

Såsom förbehåll innefattande inskränkning i fraktförarens ansvarighet måste anses jämväl bestämmelse, varigenom bevisbördan i strid mot reglerna i 20 § i förslaget lägges å den ersättningssökande.

Angående vissa andra inskränkningar i avtalsfriheten må hänvisas till 32 § i förslaget och vad i samband därmed yttras. Att å andra sidan talan om ansvarighet mot fraktföraren må föras endast under de villkor och med de begränsningar, som stadgas i förslaget, framgår av vad vid 24 § uttalas.

Erinras må för övrigt i detta sammanhang om stadgandena i art. 31 stycket 2 och art. 33 i luftbefordringskonventionen.

---

[1] Bernkonventionen angående befordran å järnväg av resande och resgods stadgar i art. 28, att beträffande handresgods och levande djur, om vilka den resande har att själv taga vård, järnvägen är ansvarig endast för sådan skada, som förorsakats genom järnvägens försummelse, samt att någon gemensam ansvarighet icke förekommer.

24 §.

I luftbefordringskonventionen *art. 24 stycket 1* föreskrives, att i fall som avses i art. 18 och 19 må talan om ansvarighet, på vad grund det vara må, föras endast under de villkor och med de begränsningar, som stadgas i denna konvention. Motsvarighet därtill har emellertid icke upptagits i lagtexten. Vad sålunda stadgas har nämligen synts med full tydlighet framgå av bestämmelsen i 25 §, som angiver i vilka fall reglerna om ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning ej äro bindande för den ersättningsyrkande. Motsvarighet till art. 24 stycket 1 saknas även i tredjemansskadekonventionen.

Beträffande skada å person gäller enligt luftbefordringskonventionen *art. 24 stycket 2* likaledes, att talan om ansvarighet, på vad grund det vara må, kan föras endast under de villkor och med de begränsningar, som stadgas i konventionen. Behov att uttryckligen uttala detta i lagtexten har ansetts lika litet föreligga här som vad angår stycket 1 i art. 24.

Enligt nyssberörda stycke 2 i art. 24 gäller vidare, att frågan vem rätt till ersättning tillkommer och om rättighetens innebörd ej beröres av konventionen. Med hänsyn till den växlande uppfattningen av denna fråga i skilda länder har det nämligen under förarbetena till konventionen visat sig omöjligt att uppnå enighet om en allmän regel härutinnan. Frågans besvarande har därför måst överlämnas till de särskilda staternas lagar.

För svensk rätt lärer ämnet böra bedömas enligt de i strafflagen stadgade grunderna. I förevarande paragraf föreslås sålunda, att där passagerare drabbats av skada å person, enligt nyss antydda grunder skall bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas. Angående maximering av ersättningen hänvisas till 22 § första stycket i förslaget.[1]

Då konventionen, som redan anförts, ej besvarar den i 24 § i förslaget upptagna frågan, blir spörsmålet när 24 § skall tillämpas naturligen att besvara enligt vanliga internationellt-privaträttsliga regler. Detta utsäges ock i 33 § första punkten i förslaget.

25 §.

I förevarande paragraf återgivas bestämmelserna i luftbefordringskonventionen art. 25 angående förverkande i vissa fall av rätten att åberopa bestämmelserna om uteslutande eller begränsning av ansvarigheten.

Inom såväl järnvägsrätten som sjörätten kommer den tanken ofta till uttryck, att den mot allmänna rättsregler i viss mån stridande förmånen av ansvarsbe-

[1] Bland lagstiftningsåtgärder, som föranletts av nu ifrågavarande art., må påpekas en den 15 december 1933 given tysk »Gesetz zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts». Nämnas må vidare, att den engelska Carriage by Air Act, 1932, innehåller en »second schedule»: »Provisions as to liability of carrier in the event of the death of a passenger». Däri beaktas jämväl problemet, huru ansvarsbegränsningen må göras effektiv. Jfr tredjemansskadekonventionen art. 9—11. Se även samma Act 1) under 4): »Any liability imposed by Article seventeen of the said First Schedule on a carrier in respect of the death of a passenger shall be in substitution for any liability of the carrier in respect of the death of that passenger either under any statute or at common law, and the provisions set out in the Second Schedule to this Act shall have effect with respect to the persons by and for whose benefit the liability so imposed is enforceable and with respect to the manner in which it may be enforced.»

gränsning icke bör komma fraktföraren till godo, därest dolus eller åtminstone visst slag av culpa ligger honom till last. Erinras kan sålunda t. ex. om art. 36 i Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg samt därom, att i 149 § sjölagen regeln om ersättnings bestämmande »efter ty i 200 och 201 §§ stadgas angående ersättande av gods i gemensamt haveri» är begränsad till det fall, att bortfraktare skall »jämlikt 142 §» ersätta felande, skadat eller minskat gods. Enligt vad i motiven till 149 § sjölagen uttryckligen erinras avser bestämmelsen endast »sådana fall, där ersättning skall utgå på grund av fraktförhållandet; vilar ersättningsskyldigheten på en grund, som är oberoende av detta förhållande, bestämmes ersättningsbeloppet efter de för skadestånd i allmänhet gällande grunder».

Under förarbetena till luftbefordringskonventionen har icke heller större meningsskiljaktighet förefunnits om det befogade i att beröva fraktföraren förmånen av befrielse från ansvarighet och av ansvarsbegränsning vid egen dolus eller culpa lata. Däremot hava meningarna varit långt mera delade vid besvarandet av spörsmålet, huru rättsläget borde bliva, då motsvarande förhållande — dolus eller culpa lata — föreligger blott hos fraktförarens »préposés». Skäl hava sålunda anförts till förmån för den uppfattningen, att sådant förhållande ej borde utan vidare försämra fraktförarens ställning. Så föreslogs vid den andra diplomatiska lufträttskonferensen 1929 att begränsa stadgandets tillämpning till skada uppkommen »d'un acte illicite intentionnel, accompli par le transporteur ou sur son ordre». De internationella förhandlingarna hava emellertid fört till att fraktföraren utan begränsning frånkänts omförmälda förmån, då skadan orsakats med dolus eller culpa lata »par un de ses préposés agissant dans l'exercise de ses fonctions».[1] I enlighet därmed har förevarande paragraf avfattats.

Konventionen begagnar i förevarande sammanhang beteckningen »sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där målet är anhängigt är att likställa med uppsåt». Att svensk domstol vid avgörandet av sådant spörsmål har att tillämpa svensk rätt framgår emellertid av 33 § i förslaget. Med hänsyn till den stora stränghet, som utmärker den i paragrafen uppställda regeln, lärer i rättstillämpningen grov vårdslöshet ej komma att antagas föreligga annat än i särdeles svårartade fall, en tolkning som ock överensstämmer med förarbetena till konventionen. I lagtexten har sålunda med uppsåt sidoordnats grov vårdslöshet.

Angående innebörden av uttrycket »préposés», i lagtexten återgivet med »folk», må hänvisas till det vid 20 § anförda. Jämföras må ock tredjemansskadekonventionen art. 14.

Då förslaget i anslutning till konventionen under de i paragrafen angivna förutsättningarna berövar fraktföraren förmånen att åberopa de lagens bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet, avses därmed i främsta rummet de i 20 och 22 §§ givna bestämmelserna. Fraktföraren blir sålunda i de i 25 § angivna fallen ansvarig även för navigationsfel, och ersättningsskyldigheten sträcker sig utöver de i 22 § angivna beloppen. Fraktföra-

[1] Jämföras må tredjemansskadekonventionen art. 14 under b.

ren lärer emellertid ej heller äga till sin befrielse åberopa vad i 27 och 29 §§ stadgas. Uppenbart torde däremot vara, att den i 21 § upptagna jämkningsrätten bör anses stå honom öppen.

Angående vissa andra fall, där fraktföraren icke äger åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet, må hänvisas till 3 § andra stycket, 4 § tredje stycket och 9 § i förslaget.

26 §.

Motsvarande bestämmelser återfinnas i luftbefordringskonventionen art. 26 styckena 1—3.

Utgångspunkt för luftbefordringskonventionens ifrågavarande bestämmelser hava i sin ordning varit stadgandena i konossementskonventionen art. 3 § 6. Dessa återgivas, såvitt nu är i fråga, i konossementslagförslaget sålunda: Har godset lossats och övergått i mottagarens vård utan att denne givit bortfraktaren eller hans agent i lossningshamnen skriftlig underrättelse om skada eller brist, som mottagaren märkt eller bort märka, samt om skadans eller bristens allmänna art, anses godset vara utlämnat oskadat och oförminskat, såvitt ej annat styrkes. Kunde skadan eller bristen ej märkas vid utlämnandet, vare lag samma, där underrättelsen ej givits senast tre dagar därefter. — Skriftlig underrättelse vare ej erforderlig, om godsets tillstånd i bortfraktarens och mottagarens närvaro fastställts vid utlämnandet. — — — Har minskning eller skada inträffat eller förekommer anledning att sådant antaga, skola bortfraktaren och mottagaren bereda varandra tillfälle att på lämpligt sätt besiktiga godset och förvissa sig om stycketalet.

Från vad konossementskonventionen åtminstone enligt sin ordalydelse innebär har man emellertid under förhandlingarnas gång avsevärt avlägsnat sig. Detta är sålunda till en början förhållandet såtillvida som enligt första stycket i art. 26, upptaget i *första stycket* i förevarande paragraf, den omständigheten att godset eller det inskrivna resgodset mottages utan anmärkning städse medför presumtion om godsets mottagande i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen, låt vara att presumtionen kan motbevisas. Den sålunda gjorda avvikelsen, för vilken man ivrade icke minst å engelsk sida, medför principiell överensstämmelse med den hos oss gällande sjö- och järnvägsrätten.[1] Meningarna lära ock kunna vara delade mindre om det befogade i att på förevarande punkt avvika från konossementskonventionen än angående behövligheten överhuvud av stadgande om bevisbördan i ifrågavarande avseende.

Genom *andra stycket* i förevarande paragraf stadgas beträffande befordran av inskrivet resgods eller gods reklamationsskyldighet för bevarande av

[1] I 1864 års sjölag föreskrevs i 107 §, att om mottagaren utan anmärkning mottagit godset men ville framställa ersättningsanspråk, han hade att visa, det »skadan icke efter lossningen varan åkommit». Detta stadgande upptogs ej vid tillkomsten av gällande sjölag bland annat av det skälet, att det, enligt vad som anfördes, låge i sakens natur, att en ersättningstalan ej kunde bifallas, såvida tvivel förelåge i angivna hänseende. Bernkonventionen rörande godsbefordran å järnväg fastslår åter vid sidan av en sträng reklamationsplikt, till vilken nedan återkommes, skyldighet att visa, det skadan uppstått under tiden mellan godsets mottagande till befordran och dess utlämnande.

talerätt i händelse av skada, minskning eller dröjsmål. Något motsvaramde gäller däremot icke vid godsets eller resgodsets totala förlust.

Även detta stycke skiljer sig väsentligt från konossementskonventionens ordalydelse. Av denna synes nämligen framgå, att underlåten anmärkning medför allenast en omkastning av bevisbördan. Under förarbetena till luftbefordringskonventionen har emellertid — särskilt å engelsk sida — framhållits, att av allmänna regler om reklamation bleve en följd att sådan måste ske inom skälig tid, vid äventyr att all talerätt upphörde. På grund av, framför allt, Englands mycket bestämda hållning i detta hänseende har luftbefordringskonventionen fått sin nuvarande avfattning, vilken överensstämmer vida mera med kontinental åskådning än vad händelsen är med konossementskonventionens förut anförda bestämmelser. Luftbefordringskonventionen har därjämte vissa motsvarigheter på järnvägs- och sjörättens områden. I art. 44 i Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg stadgas sålunda, att ersättningsanspråk på grund av utifrån icke synliga skador, som fastställts sedan godset utlämnats, kunna framställas blott under förutsättning, bland annat, att anhållan om skadans fastställande gjorts omedelbart efter skadans upptäckt och senast å sjunde dagen efter godsets utlämnande. Delvis under påverkan av den tolkning av konossementskonventionen, som under förarbetena till luftbefordringskonventionen förfäktats å engelsk sida, ävensom av upplagsbevislagens ståndpunkt i ämnet hava i 121 § av 1935 års sjölagsförslag upptagits bestämmelser av innehåll att om mottagaren vill framställa ersättningsanspråk, han har att giva bortfraktaren meddelande därom utan oskäligt uppehåll efter det han märkt eller bort märka förlusten, minskningen eller skadan samt att, om det försummas, han är sin talan förlustig, där ej bortfraktaren eller någon för vilken han svarar förfarit svikligen eller visat grov vårdslöshet.[1]

Tredje stycket slutligen reglerar sättet för framställande av reklamation. Anmärkning skall göras genom anteckning på befordringshandlingen eller eljest i skrift avsänd inom den i andra stycket stadgade tiden.

27 §.

I förevarande paragraf har upptagits en från luftbefordringskonventionen art. 26 stycket 4 hämtad föreskrift, att om anmärkning enligt 26 § icke framställts inom den där föreskrivna tiden, rätten till talan mot fraktföraren skall vara förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

Såsom vid 25 § anförts, lärer fraktföraren icke äga åberopa vad här stad-

[1] I viss mån avvikande är regleringen i 148 § sjölagen. Därest gods utan förutgången besiktning blivit utlämnat till lastemottagaren och han vill göra anmärkning angående godsets tillstånd, åligger det honom att före utgången av nästa söckendag efter utfåendet anordna besiktning å godset. Påföljden av att detta försummas blir enligt lagrummet, att mottagaren ej äger fordra ersättning för skada eller minskning, som icke bevisligen tillkommit genom fel eller försummelse av bortfraktare, befälhavare eller besättning. Av intresse är särskilt motiveringen för denna undantagsbestämmelse. Den stadgade »preskriptionstiden» hade — anföres det i motiven till sjölagen — icke tillämpning å annan ersättningstalan än den, som grundades endast på fraktavtalet. Kunde det ådagaläggas, att skadan härledde sig från fel eller försummelse av redaren själv eller hans folk, så finge »preskriptionstiden» icke åberopas.

gas, om skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av honom själv eller av hans folk i tjänsten. På liknande sätt gäller t. ex. enligt 53 § köplagen, att förlust av rätt enligt dess 52 § ej inträder, där säljaren förfarit svikligen eller ock visat grov vårdslöshet och felet eller bristen länder köparen till märklig skada.

Att förevarande stadgande upptagits i en särskild paragraf sammanhänger med att förslaget ej innehåller motsvarighet till luftbefordringskonventionen *art. 27* och att man velat i möjligaste mån bevara paragrafering i enlighet med konventionen. Luftbefordringskonventionen art. 27, som tillkommit med hänsyn till egendomligheter i engelsk rätt, innehåller blott den för oss självklara bestämmelsen, att om gäldenären avlidit, talan om ersättning enligt konventionen må föras mot hans rättsägare.[1] Bestämmelsen har med hänsyn till det anförda ansetts icke böra belasta den svenska lagtexten. Jämlikt grunderna för 33 § i förslaget är berörda, för den svenska rätten självklara grundsats att tillämpa även vid internationell befordran.

28 §.

Genom förevarande paragraf återgives innehållet i luftbefordringskonventionen art. 28 stycket 1, enligt vilket käranden äger välja mellan fraktförarens forum domicilii, forum för hans huvudkontor, forum för det kontor, genom vars medverkan avtalet slutits, samt bestämmelseortens forum. Stadgandet företer vissa olikheter i förhållande till art. 16 i tredjemansskadekonventionen.[2]

Luftbefordringskonventionen bestämmer emellertid vidare i art. 28 stycket 1, att talan skall föras inom en av de höga fördragsslutande staternas territorium. Särskilt stadgande i anledning därav har icke funnits påkallat i förevarande lagförslag. Luftbefordringskonventionen reglerar nämligen ej frågan om erkännande och verkställighet av utländsk dom.

Att förevarande stadgande avser allenast fraktförarens ansvarighet för skada å person samt för förlust eller minskning av eller skada å inskrivet resgods eller gods ävensom för mora framgår av stadgandets placering.

Angående spörsmålet om den tvingande karaktären av den här upptagna forumregeln må hänvisas till vad vid 32 § anföres.

Bestämmelsen i luftbefordringskonventionen *art. 28 stycket 2* att förfarandet skall regleras genom lagen för den domstol, där anhängiggörande skett, har ansetts vara självklar och på den grund ej upptagits i förslaget.

29 §.

Liksom å sjö- och järnvägsrättens områden vid sidan av bestämmelser om reklamationsplikt uppställts regler om förlust av talerätt eller preskription,[3]

[1] Jfr art. 18 i tredjemansskadekonventionen.

[2] Jfr 323 § sjölagen och 93 § järnvägstrafikstadgan.

[3] Jfr Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg art. 45 samt 284 § första stycket 3. sjölagen, sådant lagrummet lyder enligt lagen den 18 maj 1928. Sistnämnda stadgande står i överensstämmelse med och är influerat av konossementskonventionen art. 3 § 6, att i varje fall fraktföraren och fartyget skola vara frikallade från varje ansvarighet för förluster eller skador, såvida icke talan anhängiggjorts inom ett år från varornas avlämnande eller från det avlämnande bort äga rum.

har så skett jämväl i luftbefordringskonventionen, från vars art. 29 är hämtat stadgandet i förevarande paragraf, att rätten till talan skall vara förlorad, där talan om ansvarighet ej anhängiggjorts inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts.

Något undantag är i paragrafen ej gjort för den händelse att det föreligger uppsåt eller grov vårdslöshet. Erinras må emellertid om stadgandet i 25 § i förslaget och motiven därtill.

Utom det i paragrafen upptagna stadgas i luftbefordringskonventionen art. 29 jämväl, att tiden räknas enligt lagen i den stat, där målet är anhängigt. Enligt vad av förarbetena framgår har man därmed i främsta rummet åsyftat bestämmandet av när talan bör anses vara rätteligen anhängiggjord, något som förmenats icke påkalla särskilt stadgande i svensk lag. Av förarbetena till luftbefordringskonventionen framgår därjämte, att de särskilda staterna ej ansetts behöriga att genom sina lagar medgiva avbrott i den tid, inom vilken talan skall anhängiggöras. Olikhet föreligger i sådant avseende i jämförelse med art. 17 i tredjemansskadekonventionen.

30 §.

I den moderna frakträtten intager som bekant den så kallade genomgående befordringen en mycket framskjuten plats. Detta förhållande kommer starkt till synes ej minst på järnvägsrättens område. I Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg har ock detta slags befordran föranlett ett flertal bestämmelser. Enligt art. 26 i konventionen gäller sålunda, att den järnväg, som till befordran mottagit godset jämte fraktsedeln, ansvarar för transportens utförande över hela transportsträckan ända till dess godset utlämnas samt att varje efterföljande järnväg genom själva övertagandet av godset jämte den ursprungliga fraktsedeln inträder i fraktavtalet, sådant detta är bestämt i fraktsedeln, och ikläder sig därav härrörande skyldigheter. I konventionen art. 42 stadgas vidare, att rättegång angående andra anspråk på grund av fraktavtalet än på återbetalning av erlagt belopp och efterkrav kan anhängiggöras endast mot avsändnings- eller bestämmelsejärnvägen eller den järnväg, å vilken den omständighet inträffat varå anspråket grundas; att rättegång kan anhängiggöras mot bestämmelsejärnvägen, även om den icke mottagit godset; samt att käranden äger rätt att välja mellan nämnda järnvägar, men att denna rätt upphör, så snart stämning uttagits. Slutligen må nämnas, att i Bernkonventionen äro upptagna jämväl ingående bestämmelser beträffande regressrätt i fråga om dels ersättning för förlust eller minskning av eller skada å gods dels ock ersättning för den så kallade leveransfristens överskridande.

Beträffande sjörätten må i detta sammanhang allenast erinras om stadgandena i 123 och 168 §§ i 1935 års sjölagsförslag.[1]

[1] Ett i detta sammanhang ofta citerat stadgande är bestämmelsen i den nya nederländska sjölagen art. 517 v: »Den fraktförare, som på en plats, vilken icke ingår i den av honom uppehållna linjen, mottager gods till befordran eller ock mottager gods till befordran till

Jämväl luftbefordringskonventionen har, om ock blott endels, tagit ståndpunkt till de spörsmål, som möta i ifrågavarande avsende. Detta är, bland annat, förhållandet såvitt angår »les cas de transport régis, par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs», d. v. s. sådan befordran som skall utföras av flera luftfraktförare, var efter annan, och som av parterna betraktats som en enhet, vare sig beträffande befordringen slutits ett enda eller flera avtal. Beträffande sådan befordran hava nämligen vissa bestämmelser upptagits i konventionen art. 30.

Angående den allmänna uppfattning, som varit vägledande vid utarbetandet av konventionens bestämmelser, framhålles i förarbetena till densamma, bland annat: Den normala principen syntes böra vara, att ansvarigheten åvilade den fraktförare, på vars sträcka skadan uppkommit. Vid godsbefordran kunde emellertid denna regel icke helt upprätthållas. Det vore till en början ej alltid lätt att bestämma, när en skada uppkommit. Vidare kunde en fraktförare kontrollera godsets synliga tillstånd, då han toge det i besittning. Slutligen förelåge ett uppdrag, vars föremål vore godset och som skapade en fraktförarnas gemensamma och solidariska ansvarighet. Till förekommande av varje sammanblandning och missbruk bestämde emellertid konventionen, att vederbörande ägde vända sig, avsändaren mot den förste fraktföraren, mottagaren mot den siste och båda mot den fraktförare, på vilkens sträcka skadan uppkommit. De skäl, som föranlett att vid godsbefordran vid sidan av den fraktförare, under vars befattning med godset skadan timat, jämväl den förste eller den siste fraktföraren gjordes ansvarig, hade däremot under förarbetena till konventionen ansetts icke göra sig gällande med avseende å passagerarebefordran. Det av konventionen upptagna systemet överensstämde med vad redan praktiserades i det verkliga livet.

Åt de i enlighet härmed i art. 30 uttalade reglerna har i förslaget givits uttryck i förevarande paragraf. I dess *första stycke* uttalas sålunda den allmänna regeln, att vid ifrågavarande slags genomgående befordran en var av fraktförarna, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, är ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom. Den ytterligare ansvarighet, som vid befordran av inskrivet resgods eller gods inträder i förhållande till avsändare och den som äger utfå godset, framgår av paragrafens *andra stycke*. I samband därmed har ock återgivits konventionens stadgande om solidariskt ansvar.

Att, på sätt skett i konventionen *art. 30 stycket 2*, särskilt uttala, att vid

---

en plats, som icke ingår i hans linje, är, ändå att en del av befordringen ej sker till sjöss, som fraktförare ansvarig för hela befordringen i enlighet med den för varje del av befordringen tilämpliga rätten. — Har han i befordringsavtalet eller i det av honom utfärdade konossementet betingat sig, att hans ansvar för befordringen skall vara begränsat till hans egen linje, är han skyldig ombesörja, att den föregående eller den efterföljande befordringen sker i enlighet med bestämmelserna i befordringsavtalet eller konossementet samt att de dokument, av vilka detta framgår, tillställas motparten eller därför anvisad person. Avse dessa dokument den efterföljande befordringen, skall av dem tillika framgå, att godset å bestämmelseorten skall avlämnas till den i avtalet anvisade personen eller till innehavaren av genomgångskonossementet.»

personbefordran den förste fraktföraren på grund av uttryckligt åtagande kan vara ansvarig för befordringen i dess helhet har förmenats icke vara påkallat.

I motsats till vad fallet är på järnvägsrättens område har i konventionen icke uttryckligen reglerats spörsmålet om regressrätt mellan de olika fraktförarna.

Sammansatt befordran.

31 §.

De frågor, som sammanhänga med vad man plägar kalla sammansatt befordran eller kombinerad transport, besitta för närvarande en mycket hög grad av aktualitet. Frånsett stadgandet i art. 18 stycket 3 inskränker sig emellertid luftbefordringskonventionen till att därom i art. 31 meddela tvenne bestämmelser.

Enligt art. 31 stycket 1, som föranlett *första stycket* i förevarande paragraf, gäller, att vid befordran, som skall försiggå blott delvis luftledes men i övrigt till lands eller sjöledes, konventionen är tillämplig endast vad angår luftbefordringen. Vad där uttalas lärer visserligen få anses vara allenast en konsekvens av vad i 1 § sägs, varför särskilt stadgande i och för sig knappast torde vara påkallat. Bestämmelsen har dock förmenats försvara sin plats såsom i viss mån av klargörande art.

I konventionen art. 31 stycket 1 uppställes vidare den förutsättningen för konventionens tillämpning, att luftbefordringen såsom sådan skall uppfylla villkoren i art. 1. En inom ett visst land försiggående luftbefordran blir i enlighet därmed icke internationell i konventionens mening på den grund, att till densamma ansluter sig t. ex. en över landets gräns gående järnvägsbefordran. Att stadgande i detta avseende ej upptagits i förslaget beror på den ståndpunkt angående dess tillämpningsområde, som intagits i dess 33 §.

Genom *andra stycket* i förevarande paragraf, hämtat från luftbefordringskonventionen art. 31 stycket 2, klargöres att vid sammansatt befordran i befordringshandlingen kunna upptagas från konventionen avvikande villkor, såvitt nämligen fråga är om befordran med annat befordringsmedel än luftfartyg.

I samband med ifrågavarande artikel i luftbefordringskonventionen må anmärkas, att frågan om reglerande av den sammansatta befordringen senare år upptagits till ytterligare behandling inom såväl järnvägs- som lufträtten.

I Bernkonventionen angående godsbefordran å järnväg beröres ämnet i art. 2 §§ 1—3 såvitt angår »regelbundna automobil- och sjöfartslinjer». Denna artikel passar emellertid icke helt samman med utvecklingen under det senaste decenniet. Beaktande har däri överhuvud icke skänkts åt luftfarten, och även beträffande sjöfart och automobiltrafik utgår artikeln från att sådant befordringsmedel blott kompletterar järnvägstrafiken. Härmed står i överensstämmelse, att enligt nämnda artikel med avseende å sådant befordringsmedel skall tillämpas den järnvägsrättsliga ansvarighetsregleringen. Vid den revision, som godsbefordringskonventionen undergick år 1933, var det därför, bland annat, oeftergivligt att taga hänsyn till luftbefordringskonventionen med dess i

åtskilliga avseenden avvikande bestämmelser om ansvarigheten. Därav följde åter nödvändighet att skapa full jämnbördighet mellan de olika befordringssätten och att, till undvikande av rättsliga friktioner, bereda möjlighet att uppställa samma befordringsvillkor och att begagna samma befordringshandlingar för alla i den sammansatta befordringen ingående transporter. Med hänsyn härtill infogades ock i godsbefordringskonventionen art. 2 en ny paragraf av innehåll: »Pour les transports internationaux empruntant à la fois des Chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.» Möjlighet finnes alltså att vid den sammansatta befordringen även med avseende å järnvägstransporten bringa i tillämpning från godsbefordringskonventionen avvikande bestämmelser, såvitt nämligen fråga ej är blott om sådan accessorisk transport, som omhandlas i art. 2 § 1 i nyssnämnda konvention.

Ungefär samtidigt med revisionen av Bernkonventionen om godsbefordran å järnväg voro de problem, som den sammansatta befordringen erbjuder, föremål för överläggningar inom C. I. T. E. J. A. Vid denna kommittés plenarmöte oktober 1933 fattades nämligen en resolution innehållande, bland annat, att art. 2 § 1 i Bernkonventionen icke lämpligen kunde utsträckas till luftrafikföretag, »qui ne doivent pouvoir effectuer les transports qui leur sont confiés que sous le régime propre à la navigation aérienne». Tillika uttalades beträffande sammansatt befordran, utförd dels luftledes dels medelst ett annat befordringsmedel (järnväg, automobil eller fartyg), att det vore mindre tillfredsställande att antaga en reglering, som vore tillämplig blott på luftbefordringen; att problemet borde undersökas i hela sin vidd och i sitt samband med andra befordringsmedel; samt att det borde behandlas under samverkan med kompetenta sakkunniga rörande alla ifrågakommande befordringsmedel.

Särskilda bestämmelser.

32 §.

Såsom redan anmärkts, kompletterar luftbefordringskonventionen art. 32 i viss omfattning dess art. 23.

I art. 32 förklaras till en början som ogiltig bestämmelse i befordringsavtalet och annan överenskommelse som träffats innan skadan timat, varigenom avvikelse skett från konventionen genom bestämmelse om tillämplig lag eller om domstols behörighet. Stadgande i enlighet därmed har upptagits i förevarande paragraf *första stycket*. Att, såvitt fråga är om en tvingande bestämmelse i förslaget, parterna icke kunna kringgå dess 23 § genom att upptaga ett förbehåll om tillämplig lag vilket avviker från konventionen torde visserligen vara självklart. Konventionens ifrågavarande förbud lärer emellertid

böra antagas avse även bestämmelse i densamma, som ej är av tvingande art. I följd därav har stadgande i förevarande fråga synts vara erforderligt. Vad åter angår domstols behörighet stadgas visserligen i 10 kap. 32 § rättegångsbalken, att avtal, varigenom någon utfäst sig att svara vid annan än rätt domstol, är utan verkan. Med hänsyn särskilt till den valrätt mellan olika fora, som enligt konventionen tillkommer den ersättningssökande, hava de delegerade emellertid ansett särskilt lagstadgande böra upptagas jämväl därom, att förbehåll om domstols behörighet vilket innefattar avvikelse från vad i denna lag stadgas skall vara utan verkan.

Lagstadgande har vidare varit av nöden med hänsyn till luftbefordringskonventionens bestämmelse om villkoren för skiljeavtals giltighet. I detta avseende stadgar art. 32 i konventionen att, såvitt angår befordran av gods, skiljeavtal inom gränserna för konventionen — det vill säga med tillämpning av dess bestämmelser — utan hinder av vad förut i konventionen sagts är gällande, såvida skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i art. 28 första stycket avsedd domstols domvärjo. Eljest är skiljeavtalet ogiltigt, såvida det träffats innan skadan timade. Stadgande av sålunda angivet innehåll har upptagits i förevarande paragraf *andra stycket*. Av dess formulering följer, dels att skiljeavtal måste under de i paragrafen angivna förutsättningarna respekteras oberoende av om skiljemannaförfarandet skall äga rum i Sverige eller annan konventionsstat, dels ock att skiljeavtal frånkännes verkan, om skiljemannaförfarandet skall äga rum i icke-konventionsstat. Stadgandet innefattar för ifrågavarande specialområde en viss komplettering av bestämmelserna dels i lagen den 14 juni 1929 om skiljemän ,dels ock i lagen samma dag om utländska skiljeavtal och skiljedomar.

I samband med denna paragraf må slutligen anmärkas, att luftbefordringskonventionen art. 33 och 35 ej upptagits i förslaget.

Art. 33 innehåller, att utan hinder av konventionen fraktförare äger vägra att sluta befordringsavtal, så ock fastställa befordringsvillkor som ej stå i strid med konventionen. Detta stadgande, som tillkommit på engelskt yrkande, torde hava sin grund i engelsk åskådning om en så kallad common carrier. För nordisk uppfattning lärer däremot dess innehåll vara alltför självklart för att upptagande av lagstadgande skulle vara motiverat.

Självklart synes likaledes enligt nordisk uppfattning vara det på engelskt yrkande tillkomna stadgandet i *art. 35* att med dagar förstås löpande dagar och icke arbetsdagar. Angående själva terminologien må hänvisas till exempelvis 120 § sjölagen, där det i fråga om överliggedagar begagnade uttrycket »löpande dagar» till sin innebörd förklaras genom och sättes i motsättning mot stadgandet i 119 § tredje stycket sjölagen, att såsom liggedagar icke räknas sön- och helgdagar.

Att om tid, då enligt den föreslagna lagen åtgärd sist skall företagas, infaller å söndag eller annan allmän helgdag eller å påskafton, midsommarafton eller julafton, åtgärden jämlikt lagen den 30 maj 1930 om beräkning av lagstadgad tid må företagas å nästa söckendag, därom skall här allenast erinras.

33 §.

De delegerade hava redan ovan berört frågan om den föreslagna lagens tillämpningsområde.

Enligt luftbefordringskonventionen föreligger förpliktelse allenast att göra densamma tillämplig på internationell befordran. Detta begrepp definieras i dess art. 1 styckena 2 och 3 sålunda: »Såsom internationell anses i denna konvention befordran, då enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten — oavsett om befordringsavbrott eller ombyte av fartyg förekommer eller ej — ligga på två höga fördragsslutande parters territorier. Äro både avgångsorten och bestämmelseorten belägna på en enda hög fördragsslutande parts territorium, anses befordringen jämväl såsom internationell, såframt mellanlandning skall äga rum på territorium, som är underkastat annan stats suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, ändå att denna stat icke är fördragsslutande. Befordran, som utan sådan mellanlandning företages mellan territorier underkastade en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, anses icke såsom internationell i denna konvention.» — »Befordran, som skall utföras av flera luftfraktförare var efter annan, anses, vare sig beträffande befordringen slutits ett enda eller flera avtal, vid tillämpning av denna konvention såsom en enhet, där den av parterna så betraktats; befordringen förlorar icke på den grund sin internationella karaktär, att ett eller flera av avtalen skola i sin helhet fullgöras inom territorium, som är underkastat en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet.»[1]

Ehuru, såsom redan förut framhållits, förevarande lagstiftnings huvudsakliga syfte är att möjliggöra de nordiska ländernas tillträde till luftbefordringskonventionen och i följd därav internationell luftbefordran i konventionens förut angivna bemärkelse trätt i förgrunden vid förslagets utarbetande, hava emellertid jämväl två andra spörsmål här krävt beaktande, nämligen dels huruvida konventionsreglerna borde bringas i tillämpning beträffande inrikes befordran, dels ock vilken ställning förslaget borde intaga till sådan internationell befordran, som ej avses i konventionen.

I utlandet har man vid biträdande av konventionen förfarit olika.

I England har sålunda valts den vägen, att genom »Carriage by Air Act, 1932,» dels konventionen upphöjts till lag vad angår i densamma avsedd internationell befordran, dels ock Konungen medgivits befogenhet att utsträcka dess tillämpning till övrig befordran. Beträffande det förra slaget av befordran förordnas i berörda Act, bland annat, att efter luftbefordringskonventionens ikraftträdande dess bestämmelser skola »so far as they relate to the rights and liabilities of carriers, passengers, consignors, consignees and other persons and subject to the provisions of this section, have the force of law in the United Kingdom in relation to any carriage by air to which the Convention applies, irrespective of the nationality of the aircraft

[1] Angående tredjemansskadekonventionens tillämplighet jfr dess art. 20.

performing that carriage». Tillika uppdrages åt Konungen att, genom Order in Council, från tid till annan förklara, vilka som äro fördragsslutande parter, med avseende å vilka territorier de äro parter och i vilken utsträckning de begagnat sig av bestämmelserna i tilläggsprotokollet till konventionen, skolande sådan Order »except in so far as it has been superseded by a subsequent Order, be conclusive evidence of the matters so certified». Med avseende å övrig befordran förklaras åter i samma Act, att »His Majesty may by Order in Council apply the provisions of the First Schedule[1] to this Act and any provision of section one of this Act to such carriage by air, not being international carriage by air as defined in the said First Schedule, as may be specified in the Order, subject however to such exceptions, adaptations and modifications, if any, as may be so specified».

I t. ex. Tyskland, som äger en även luftbefordringsavtalet rörande, den 1 augusti 1922 given »Luftverkehrsgesetz», har man däremot, om ock med tvekan,[2] valt det motsatta förfaringssättet och upphöjt konventionen till lag blott vad angår sådan internationell befordran, som avses i konventionen. På liknande sätt har ock förfarits i Schweiz.[3]

Under de nordiska förarbetena till förevarande förslag har man, såsom redan i ingressen till motiven berörts, å svensk sida, liksom å dansk och finsk, utgått därifrån, att konventionen, förutom å sådan internationell befordran som avses i densamma, principiellt borde göras tillämplig jämväl å inrikes luftbefordran. Att därvid inrymmes viss befogenhet att medgiva dispens från förslagets regler framgår emellertid av 34 § i förslaget.

Vad åter beträffar övrig befordran lärer frågan om förslagets tillämpning därå äga övervägande teoretiskt intresse. Luftbefordringskonventionen har numera vunnit sådan tillslutning, att den snart nog torde reglera all den internationella luftbefordran, som för vårt land kan vara av betydelse. I samma riktning verkar även, att International Air Traffic Association's befordringsvillkor äro uppgjorda på grundval av luftbefordringskonventionen. Även om frågan om lagens utsträckning jämväl till nu ifrågavarande område sålunda ej är av något större praktiskt behov påkallad, har man emellertid förmenat det vara mindre lämpligt att begränsa dess tillämpning till internationell befordran i konventionens mening och intern befordran. Detta skulle nämligen medföra, att lagregler saknades vid möjligen förekommande befordran mellan Sverige och en icke-konventionsstat. I enlighet därmed gives i förevarande paragraf första punkten åt förslaget principiellt allmän giltighet.

[1] Översättning av konventionen.

[2] I »Begründung» till den tyska lagen den 15 december 1933 »zur Durchführung des Ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts» yttras: »Für die innere Rechtseinheit ist es erwünscht, diese Regeln auch auf den Verkehr mit dem Vertragsausland und den rein innerdeutschen Luftverkehr auszudehnen. Doch wird zweckmässig zunächst abzuwarten sein, wie sich die neuen Regeln in der Praxis bewähren.»

[3] Även i den schweiziska »Botschaft» uttalas tvekan om det riktiga svaret på frågan, huruvida man borde upptaga luftbefordringskonventionen som intern schweizisk rätt »und ihm dadurch nicht nur für die ausschliesslich im Innern der Schweiz ausgeführten, sondern auch für diejenigen Lufttransporte Geltung zu verschaffen, für die nach den Regeln des internationalen Privatrechtes schweizerisches Recht anwendbar ist, d. h. insbesondere für die in der Schweiz abgeschlossenen Verträge über die Beförderung nach Staaten, die am Warschauer Abkommen nicht beteiligt sind.»

Om sålunda reglerna utsträckas till även annan internationell befordran än den i konventionen avsedda, är naturligen den möjligheten ej helt utesluten, att genom bristande ömsesidighet fraktförarens ansvarighet blir i den främmande staten bedömd på annat sätt än enligt konventionen. På grund därav har övervägts, huruvida icke beträffande sådan internationell luftbefordran, som ej avses i luftbefordringskonventionen, Konungen borde äga att, i avseende å fraktförare i stat där svensk fraktförares ansvarighet ej är så begränsad som i 22 § sägs, till vinnande av ömsesidighet meddela från nämnda lagrum avvikande bestämmelser. Erinras må i detta sammanhang om stadgandet i 266 § sjölagen — sådant detta lagrum lyder enligt 1928 års lagstiftning —, att om i främmande stats lag äro för svenskt fartyg givna strängare ansvarighetsregler, än i 10 kap. sjölagen stadgas, Konungen äger förordna, att motsvarande regler skola här i riket tillämpas för fartyg, som hör hemma i den främmande staten. De delegerade hava emellertid trott antydda möjlighet vara så pass osannolik, att den ej borde föranleda särskild bestämmelse om retorsionsrätt.

Med den avfattning, som givits åt 33 §, innefattar densamma även en internationellt-privaträttslig regel. Ett av konventionens huvudsyften är, som redan tidigare framhållits, i själva verket att genom uppställande av enhetliga materiella regler göra den vanliga internationella privaträtten överflödig på detta område. Konventionens i förslaget återgivna bestämmelser äro sålunda principiellt avsedda att tillämpas oberoende av om vanliga internationellt-privaträttsliga regler därtill föranleda. Att upptaga begränsning i denna regel om förslagets tillämpning på all luftbefordran har ej funnits nödvändigt ens med avseende å sådan möjligen förekommande internationell befordran, som ej omfattas av konventionen.

Från den allmänna regeln, att bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning på all luftbefordran, hava emellertid två undantag måst göras. Det ena och viktigare undantaget är föranlett av bestämmelsen i konventionen art. 24 stycket 2, att frågan vem rätt till ersättning för skada å person tillkommer och om rättighetens innebörd ej beröres av konventionen. Stadgandet i 24 § i förslaget har på grund därav synts böra äga tillämpning allenast, där enligt gällande internationell privaträtt svensk lag skall komma till användning. Jämföras må motiveringen till 24 § i förslaget. Av mindre betydelse åter är det andra undantaget, föranlett av den vid 2 § i förslaget berörda bestämmelsen i tilläggsprotokollet angående rätt att förklara konventionen art. 2 första stycket ej tillämpligt på internationell luftbefordran, som utföres direkt av staten.[1]

[1] Jämföras må stadgandet i den engelska Carriage by Air Act, 1932, under 2: »Every High Contracting Party to the Convention who has not availed himself of the provisions of the additional Protocol thereto shall, for the purposes of any action brought in a court in the United Kingdom in accordance with the provisions of Article twenty-eight of the said First Schedule to enforce a claim in respect of carriage undertaken by him, be deemed to have submitted to the jurisdiction of that court, and accordingly rules of court may provide for the manner in which any such action is to be commenced and carried on; but nothing in this section shall authorise the issue of execution against the property of any High Contracting Party.»

34 §.

Redan i ingressen till motiven har omnämnts den Konungen genom denna paragraf inrymda befogenheten att i viss omfattning meddela bestämmelser avvikande från lagens stadganden angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Lagen föreslås skola träda i kraft den dag Konungen bestämmer.

Övergångsbestämmelser hava ej ansetts erforderliga, i följd varav allmänna rättsregler bliva avgörande för frågan om förut gällande rätts betydelse för redan bestående rättsförhållanden.

I detta sammanhang må anmärkas, att under förarbetena till förslaget varit under omprövning, huruvida flygfraktsedelns likställande i viss utsträckning med järnvägsfraktsedeln påkallade ändringar i köplagen, kommissionslagen, försäkringsavtalslagen och upplagsbevislagen.

Enligt 16 § köplagen gäller, att om vid försändningsköp för godsets försändande fram till bestämmelseorten utfärdas fraktsedel som är så inrättad, att säljaren efter dess utgivande till köparen ej äger över godset förfoga, och köpet är att hänföra till handelsköp, godset skall anses sålt att betalas mot nämnda handling efter ty i 71 § sägs. Hålles fraktsedeln köparen till handa, äger han, med andra ord, ej undandraga sig betalning eller godkännande av växel på den grund, att godset ej framkommit eller han ej haft tillfälle att det undersöka. Enligt vad av motiven till köplagen framgår har man visserligen vid avfattningen av lagrummet haft i tanke allenast järnvägsfraktsedel. Såsom av motiven ävenledes framgår är grunden till anförda stadgande den, att de om ifrågavarande slags fraktsedlar gällande regler innehålla, »att avsändarens order till järnvägsförvaltningen ej må efterkommas, med mindre det till honom utlämnade exemplaret av fraktsedeln uppvisas». Med hänsyn såväl härtill som ock till lydelsen av 16 och 71 §§ köplagen har det synts de delegerade klart, att dessa lagrum utan ändring böra anses tillämpliga med avseende jämväl å flygfraktsedel enligt luftbefordringslagen.

Motsvarande uppfattning har gjort sig gällande också vad angår stadgandet i 31 § kommissionslagen, att försäljningskommissionär, som givit kommittenten förskott å köpeskillingen eller som eljest i anledning av uppdraget har fordringsrätt hos kommittenten, äger i det gods, som lämnats honom till försäljning, panträtt till säkerhet för sådan fordran, såvida han är i besittning av sådan fraktsedel därå, att avsändaren icke utan företeende av densamma äger förfoga över godset.

Det synes ej heller vara tveksamt, att stadgandena i 56 och 57 §§ försäkringsavtalslagen om »fraktsedelsdubblett» kunna utan ändring tillämpas med avseende å flygfraktsedel. Enligt 56 § försäkringsavtalslagen lider försäkringstagarens legitimation att med försäkringsgivaren träffa avgörande om försäkringens ändring eller upphörande med mera undantag, bland annat, för det fall, att avtalet avser transportförsäkring å varor, å vilka utfärdats fraktsedelsdubblett. I sådant fall är åtgärd gällande mot tredje man endast

såframt försäkringsbrevet företes för erforderlig anteckning. Grunden till undantaget är — såsom ock i motiven till försäkringsavtalslagen framhålles — att enligt allmänt rådande uppfattning innehavet av försäkringsbrevet i dylika fall spelar en betydande roll och att hänsyn till omsättningens trygghet kräver, att den, som fått försäkringsbrevet i handom, skall kunna lita på att försäkringsavtalet icke utan hans medverkan kan ändras eller uppsägas. På samma grund vilar den i 57 § försäkringsavtalslagen gjorda inskränkningen i försäkringstagarens behörighet att förhandla med försäkringsgivaren och uppbära ersättningsbelopp. Även i sådant hänseende måste vid transportförsäkring å varor, å vilka utfärdats fraktsedelsdubblett, försäkringsbrevet företes för erforderlig anteckning. Ehuru förevarande förslag icke upptagit beteckningen fraktsedelsdubblett på avsändarexemplaret av flygfraktsedeln, har tillämpning av vad 56 och 57 §§ försäkringsavtalslagen innehålla om fraktsedelsdubblett å avsändarexemplaret av flygfraktsedeln synts ligga så nära, att lagändring förmenats ej vara erforderlig för att vederbörligen trygga den, som vid luftbefordran fått försäkringsbrev i handom.

Vad slutligen angår upplagsbevislagen, äger enligt dess 16 § upplagshållare, som i anledning av avtal om uppläggning av vara har fordringsrätt hos upplaggaren, panträtt i varan till säkerhet för sådan fordran, bland annat, om han, beträffande vara som är under befordring å järnväg, är i besittning av fraktsedelsdubblett därå. Såsom framgår av förarbetena till berörda paragraf, företer densamma i sin slutliga avfattning viss avvikelse från det till lagrådet remitterade förslaget. I detta saknades nämligen orden »beträffande vara som är under befordring å järnväg». Även om detta tillägg skulle anses omöjliggöra en analog tillämpning av lagrummet på flygfraktsedel, lärer något större praktiskt behov ej förefinnas att utvidga upplagshållarens panträtt utöver vad 16 § direkt utsäger, i följd varav de delegerade underlåtit att, såsom varit under övervägande, föreslå komplettering av paragrafen för det fall, att vara är under befordring med luftfartyg.

Förslag till lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

Enligt stadgande i kvarstadskonventionen art. 2 förstås med kvarstad (saisie conservatoire) varje åtgärd, varigenom ett luftfartyg till förmån för borgenär, ägare eller den som eljest har sakrätt i fartyget, genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut, i privaträttsligt intresse[1] kvarhålles, utan att den som söker kvarstad kan åberopa verkställbar dom, given i vanlig rättegångsväg, eller motsvarande grund för verkställighet.[2] Åtgärder av sådan art äro enligt svensk rätt kvarstad och i viss mån skingringsförbud.[3] Jämföras må med stadgandena i 1 och 2 §§ i förslaget bestämmelserna i dess 3 §. Utanför konventionen och förslaget faller däremot utmätning (saisie exécutoire).

Jämlikt kvarstadskonventionen art. 2 stycket 2 gäller vidare, att om borgenär utan brukarens samtycke tagit luftfartyg i besittning och borgenären, enligt den lag som skall tillämpas, äger kvarhålla fartyget, utövandet av sådan rätt enligt konventionen är att likställa med kvarstad och underkastat konventionens bestämmelser. Stadgandet har tillkommit med hänsyn till att enligt vissa rättssystem ägare av fastighet, som skadats genom ett luftfartyg, äger retentionsrätt i fartyget. Man har, såsom av förarbetena framgår, förmenat konventionens syfte kräva, att sådan rätt bleve begränsad i samma omfattning som kvarstad. Då de nordiska länderna sakna regler om dylik retentionsrätt, har emellertid konventionens stadgande i detta avseende ansetts icke böra upptagas i förslaget. Retentionsrätt utövad av den, som med ägarens samtycke fått luftfartyg i sin besittning, beröres ej av konventionen.

Med avseende å konventionens tillämpningsområde är slutligen att erinra om stadgandet i konventionen art. 7, att den icke äger tillämpning å förvarings-

---

[1] Såsom »intérêt public» i motsats till »intérêt privé» har under förarbetena karakteriserats en »intérêt relevant de jure imperii de l'État sur le territoire duquel la saisie doit avoir lieu».

[2] I det på 1933 års diplomatiska luftprivaträttskonferens i Rom framlagda utkastet saknades definition på termen kvarstad. Med hänsyn till olikheter i de skilda ländernas lagstiftning fann man det vara förenat med svårigheter att uppställa en sådan. I motiveringen till utkastet framhölls emellertid, att fråga vore blott om åtgärder på begäran av borgenär, som ännu ej vunnit dom, och endast om åtgärder, som hindrade fartygets cirkulation. Å andra sidan, yttrades det, vore konventionen i angivna fall städse tillämplig, oberoende av namnet på och sättet för åtgärderna. Som exempel vore att nämna »Arrest» och »einstweilige Verfügung» i tysk rätt samt »Sequestro cosi detto conservativo» i italiensk rätt.

[3] I korthetens intresse nämnes i det följande stundom blott kvarstad, även om uttalandet gäller också skingringsförbud.

åtgärder vid konkurs eller å beslag vid överträdelse av tull-, straff- eller ordningsbestämmelser. Att den befrielse från kvarstad och skingringsförbud, som förslaget i viss utsträckning innefattar, icke sträcker sig in på området för de i art. 7 avsedda instituten har synts tydligt redan därigenom, att förslaget begränsats till att gälla kvarstad och skingringsförbud. Någon förväxling i dessa hänseenden har ansetts icke vara att befara.

Förslagets rubrik giver tydligt vid handen, att i huvudsak allenast en sida av kvarstadsämnet i detsamma upptagits till behandling, nämligen begränsning av kvarstadsmöjligheten. I vissa andra hänseenden är emellertid kvarstaden föremål för reglering i ett av C. I. T. E. J. A. vid dess möte i Paris oktober 1931 upprättat »Avant-Projet de convention relative aux hypothèques, autres sûretés réelles et privilèges aériens», i vilket utkast ett särskilt kapitel är ägnat kvarstad. I åtskilliga andra avseenden är däremot ämnet överhuvud lämnat öppet i det internationella lufträttsarbetet.

1 §.

I kvarstadskonventionen art. 3 äro i olika grupper upptagna de fartyg, som äro undantagna från kvarstad i förut angivna mening. Såsom av förarbetena till konventionen framgår, har man nämligen ansett frågan om frihet från kvarstad icke kunna besvaras lika för alla slags luftfartyg. Det offentliga intresse, som skall giva ett undantag i detta avseende från allmänna regler dess berättigande, växlar naturligen i hög grad allt eftersom fråga är t. ex. om regelbunden fart eller om ett fartyg använt för sportflygning. Vid utformandet av reglerna om frihet från kvarstad har man därför funnit lämpligt att uppdela fartygen i olika kategorier.

Enligt art. 3 första stycket a. är från kvarstad fritaget fartyg, som användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift. Att luftfartyg, som tillhör staten och användes uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, bör fritagas från kvarstad har under förarbetena till konventionen ansetts vara klart redan på grund av allmänt gällande rättsgrundsatser. I det allmännas intresse och särskilt med hänsyn till vikten av en ostörd postbefordran hava emellertid från kvarstad uteslutits jämväl privata luftfartyg, som användas uteslutande för statsändamål. Ordet »uteslutande» medför att ifrågavarande undantagsstadgande saknar tillämpning, om fartyget samtidigt gör kommersiell tjänst. Att kvarstadsimmuniteten enligt konventionen ej utsträckts till fartyg, som användes för affärsdrift, har åter, enligt vad av förarbetena framgår, berott på, bland annat, inflytande från den i Bryssel den 10 april 1926 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om statsfartygs fri- och rättigheter.[1] I erinran må i detta sammanhang bringas även luftbefordringskonventionen art. 2 med tilläggsprotokoll.

[1] Enligt art. 1 i ovanberörda konvention gäller, att fartyg, som ägas eller nyttjas av stater, och stater, som äga eller nyttja fartygen, i fråga om fordringar, som härleda sig från fartygens begagnande, äro underkastade samma regler om ansvarighet och samma förpliktelser som gälla för enskilda fartyg och rederiföretag. Beträffande denna ansvarighet och dessa förpliktelser skola, enligt konventionen art. 2, reglerna om domstolarnas behö-

Den frihet från kvarstad, som sålunda medgivits, har under förarbetena till kvarstadskonventionen ansetts icke vara förenad med betänklighet i betraktande av den säkerhet, som en stat erbjuder.[1]

Konventionens ifrågavarande stadgande har upptagits i förevarande paragraf *första stycket under a.*

Beträffande luftfartyg, som äges eller uteslutande nyttjas av svenska staten, har emellertid åt stadgandet om kvarstadsfrihet givits allmän räckvidd, något som dock måhända icke innebär någon olikhet mot vad som skulle gälla oberoende av särskilt stadgande.[2] Klart är för övrigt, såsom ock av förarbetena till konventionen bekräftas, att utom Sverige svenskt statsluftfartyg åtnjuter frihet från kvarstad allenast i den omfattning detta föranledes av konventionens innehåll.

I överensstämmelse med kvarstadskonventionen art. 3 stycket 1 b. förordnas vidare i förevarande paragraf *första stycket under b.*, att kvarstad ej må läggas å luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg. I förarbetena till konventionen framhålles, att för förekomsten av en »ligne régulière» kräves en periodisk tjänst med bestämd tidtabell eller åtminstone bestämda tider för avgång och ankomst. Genom orden »transports publics» klargjordes — anföres det —, att här ej avsåges ett företag, vars linje fungerade blott på anmodan av en avsändare eller en resande eller som vore reserverad för en eller flera personer. För medgivande av

---

righet samt om rättegång och utsökningsförfarande vara desamma som för handelsfartyg, tillhöriga enskilda ägare. Härifrån göras emellertid viktiga undantag. Så stadgas i art. 3 § 1, att bestämmelserna i de två föregående artiklarna icke äro tillämpliga å krigsfartyg, statsjakter, bevakningsfartyg, lasarettsfartyg, hjälpfartyg, förrådstransportfartyg och andra fartyg, som ägas eller nyttjas av en stat och som vid tiden för fordringens uppkomst användas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, och att dessa fartyg icke må göras till föremål för utmätning, kvarstad eller annat kvarhållande på grund av myndighets beslut eller för rättslig åtgärd »in rem». Dessutom stadgas i konventionen art. 7, att varje fördragsslutande stat förbehåller sig rättighet att i krigstid genom förklaring, som meddelas övriga fördragsslutande stater, tillsvidare upphäva tillämpligheten av denna konvention sålunda, att varken fartyg, som ägas eller nyttjas av nämnda stat, eller laster, som ägas av densamma, må göras till föremål för utmätning, kvarstad eller annat kvarhållande av främmande stats domstol, dock att fordringsägaren skall äga befogenhet att anhängiggöra talan vid den domstol, som är behörig enligt art. 2 och 3. Sedan från en av de i 1926 års Brysselkonferens deltagande staternas sida väckts fråga om vissa förtydliganden beträffande konventionens innehåll — särskilt rörande innebörden av uttrycket »exploités» och beträffande vilken tidpunkt som skulle vara avgörande vid bedömandet, huruvida sådant dispositionsförhållande föreligger, att fartyg enligt konventionen art. 3 skall vara fritt för exekutiva åtgärder — har i sådant avseende upprättats förslag till ett särskilt protokoll, avsett att utgöra en integrerande del av konventionen.

[1] Kvarstadskonventionen saknar all motsvarighet till stadgandet i 1926 års förut nämnda konvention art. 5 därom, att om domstolen i fall, som i art. 3 sägs, finner anledning till tvekan, huruvida fartyg eller last är av offentlig, icke kommersiell natur, intyg, som undertecknats av den diplomatiska representanten för den stat vilken fartyget eller lasten tillhör och som framlagts genom förmedling av den stat vid vars domstol talan anhängiggjorts, skall gälla såsom bevis för att fartyget eller lasten omfattas av art. 3, dock endast såvitt fråga är om upphävande av utmätning, kvarstad eller annat kvarhållande på grund av myndighets beslut.

[2] I en av dåvarande revisionssekreteraren A. Bagge i december 1926 gjord utredning rörande »förslag till konvention om statsfartygs fri- och rättigheter samt därav föranledd svensk lagstiftning» uttalas, att huruvida den svenska statens handelsfartyg kunna göras till föremål för kvarstad och utmätning kan synas tveksamt bland annat från den synpunkten, att överexekutor såsom statens administrativa organ kan anses obehörig att vidtaga tvångsåtgärder mot staten. Därvid vore dock att beakta, att klagan över sådan åtgärd ginge till hovrätt, som otvivelaktigt vore domstol även då den dömde i utsökningsmål.

ifrågavarande frihet från kvarstad hade synts tala ett allmänt intresse, som krävde att den internationella lufttrafiken fungerade väl och snabbt. Därmed vore icke förenliga de uppehåll, som lätteligen kunde orsakas genom en obeskuren rätt till kvarstad. En förebild i detta avseende vore de begränsningar ifråga om kvarstad, som genomförts beträffande järnvägarnas rullande materiel.[1] Ur borgenärssynpunkt syntes begränsning av kvarstadsrätten vad anginge fasta linjer ej förenad med större betänklighet. Fartygen återvände periodiskt; borgenären löpte därför ej större risk genom att vänta tills han erhölle verkställbar dom. Solvensen hos stora företag med rätt att utöva rörelse på en stor internationell linje borde icke vara föremål för tvekan. Möjligheten att återkalla koncession vore ock ägnad att i viss omfattning garantera betalning. Att beakta vore även, bland annat, det skydd mot skada genom luftfartyg tillskyndad tredje man på jordytan, som 1933 års Romkonvention i detta ämne åsyftade. Fall, då trots allt detta en borgenär ej kunde utfå sin fordran, vore alltför sällsynta för att behöva tagas i betraktande.

För att kvarstadsfriheten icke måtte utsträckas längre, än som kräves för att linjen skall kunna vederbörligen fungera, har den begränsats till att avse luftfartyg, som verkligen användes i ifrågavarande fart, jämte nödiga reservfartyg. Huruvida denna förutsättning är förhanden, tillkommer det vederbörande myndighet att pröva i det särskilda fallet. En tidigare gjord begränsning, att fartyget skall vara färdigt att avgå, har däremot ej upptagits i den slutliga konventionstexten.

I förevarande paragraf *första stycket under c.*, hämtat från kvarstadskonventionen art. 3 första stycket c., uteslutes i allmänhet från kvarstad luftfartyg, som eljest är avsett[2] för befordran av personer eller gods mot vederlag, nämligen då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran.

Beträffande fartyg, som ej falla in under stadgandena i a. och b., har det allmännas intresse i att undvika kvarstad ansetts icke göra sig gällande med samma styrka som exempelvis med avseende å linjefartygen. I följd därav har uppställts kravet, att fråga skall vara om en befordran mot vederlag. På sätt i viss omfattning skett på sjörättens område, har emellertid kvarstadsfriheten vidare gjorts beroende av att fartyget är färdigt att avgå.

Överhuvud gäller dock kvarstadsfriheten icke, om kvarstaden avser gäld som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit, ett undantag som har motsvarighet för sjörätten exempelvis i den tyska handelslagen § 482. Särskilt har under förarbetena till kvarstadskonventionen framhållits det obilliga

---

[1] Enligt 2 § lagen den 22 december 1927 i anledning av Sveriges anslutning till de internationella konventionerna angående godsbefordring å järnväg samt angående befordring å järnväg av resande och resgods gäller, bland annat, att om innehavare av utländsk järnväg hos innehavare av svensk järnväg äger fordran, som grundar sig på omförmälda konventioner, eller om här i riket finnes rullande materiel, som hörer till utländsk järnväg, sådan fordran eller materiel ej må utmätas eller beläggas med kvarstad, med mindre åtgärden sökes på grund av dom eller beslut av domstol i den stat, till vilken den utländska järnvägen hör.

[2] Det av konventionen använda uttrycket »affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération» har förordats med den motiveringen, att det gällde »en somme d'établir que ce sont les aéronefs qui, habituellement, font des transports contre rémunération».

i att leverantör, som möjliggjort resas anträdande eller utförande, skulle kunna utsättas för risken, att luftfartyget avlägsnades innan leverantören kommit till sin rätt. Undantaget gäller naturligen blott så länge den ifrågavarande resan varar.

I *andra stycket* av förevarande paragraf återgives kvarstadskonventionen art. 3 stycket 2 angående kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling. Enligt vad under förarbetena till konventionen framhållits har billigheten ansetts kräva, att i dylikt fall ägaren av luftfartyget icke berövas möjlighet att återförvärva besittningen av fartyget.[1]

I samband med 1 § må slutligen framhållas, att enligt kvarstadskonventionen *art. 8* denna ej utesluter tillämpning av internationella konventioner, som i förhållandet mellan de höga fördragsslutande parterna stadga vidsträcktare frihet från kvarstad. Jämföras må t. ex. § 39 mom. 3 K. F. den 26 maj 1922 om luftfart.[2]

2 §.

I kvarstadskonventionen art. 4 föreskrives, dels att om frihet från kvarstad ej föreligger eller om brukaren icke åberopar sådan förmån, han dock äger förebygga kvarstaden eller få den hävd, där tillräcklig säkerhet ställes, dels ock att säkerheten skall anses tillräcklig, såvida den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

Stadgandets tillämplighet är icke begränsad till visst slag av luftfartyg, ehuru detsamma naturligen främst är av betydelse i fall, där konventionens bestämmelser i art. 3 första stycket ej äro tillämpliga. Avsiktligen har man valt sådan formulering, att en brukare av ett i och för sig från kvarstad befriat fartyg, vilken vill undgå alla eventuella svårigheter, kan åberopa förevarande artikel utan att han därigenom hindras att senare göra gällande de rättigheter, som härflyta ur luftfartygets immunitet.

Medlet att enligt art. 4 förebygga kvarstad eller få sådan hävd består i ställande av säkerhet, som garanterar borgenären vad han kunnat vinna genom kvarstaden. Fullföljde den som erhållit kvarstad — yttras det i förarbetena till konventionen — förfarandet, kunde han icke erhålla mera än försäljningspriset. Ställde brukaren en säkerhet, som antingen täckte fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avsåge betalning därav eller ock täckte luftfartygets värde, om detta vore lägre än beloppet, befunne sig borgenären i samma läge, som om kvarstad erhållits. Denne förlorade alltså

---

[1] Så yttrades under den diplomatiska konferensen i Rom, bland annat: »L'impossibilité de saisie par le propriétaire soulève une difficulté qui est surtout théorique, mais qui peut pourtant se présenter en pratique: le cas du propriétaire dépossédé et qui n'aurait pas le moyen de rentrer en possession de son appareil. Lorsque d'aéronef aura été transporté à l'étranger, le propriétaire n'aura plus la possibilité de le retrouver» (förhandlingarna I s. 26).

[2] Vissa andra fall, där stadgandet äger betydelse, äro anförda i den diplomatiska konferensens i Rom förhandlingar I s. 60.

intet därigenom, att kvarstad hävdes eller icke komme till stånd. Myndigheten hade att uppskatta luftfartygets värde och i övrigt fastställa, när säkerhet finge anses vara betryggande.

Av formuleringen av andra stycket i art. 4 synes väl framgå, att man med artikeln närmast avsett kvarstad till säkerhet för fordran. Med den avfattning, som i konventionen givits åt första stycket, lärer emellertid brukare av luftfartyg äga att mot ställande av säkerhet förebygga kvarstad eller få den hävd, även om kvarstaden gäller säkerhet för bättre rätt till luftfartyget.[1]

Till sin grundtanke stå väl de ovan återgivna bestämmelserna i full överensstämmelse med stadgandet i 189 § utsökningslagen, att kvarstad och skingringsförbud, som till säkerhet för fordran beviljade blivit, skola upphöra, då gäldenären ställer pant eller borgen. I följd härav lärer beträffande kvarstad till säkerhet för fordran anledning icke förefinnas att i sådant hänseende upptaga särskild lagregel. Enär emellertid, såsom inom doktrinen framhållits, den, mot vilken kvarstad utverkats till säkerhet för bättre rätt till viss egendom, enligt gällande svensk rätt icke har rättighet att genom ställande av pant eller borgen få handräckningen upphävd, men art. 4 stycket 1 som antytts synes avse även sådan kvarstad, har i förslaget förevarande paragraf *första stycket* upptagits stadgande, att kvarstad å luftfartyg skall, ändå att den ej är beviljad till säkerhet för fordran, upphöra, då pant eller borgen ställes.

Beträffande frågan, huru säkerhet skall vara beskaffad för att böra godtagas, gäller enligt 48 § utsökningslagen allenast, att om den ej är av vederparten godkänd, den skall prövas av myndighet, hos vilken den ställes, varjämte vissa bestämmelser givas om borgens beskaffenhet samt om förvaring av pant och löftesskrift. Med hänsyn därtill har det synts nödigt att i förevarande paragraf *andra stycket* i nära anslutning till konventionen upptaga föreskrift, att säkerhet till befrielse från kvarstad för fordran skall anses tillräcklig där den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav[2] eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta. Under fordringsbelopp innefattas tydligen även ränta.

---

[1] Framhållas må, att under den diplomatiska konferensen i Rom framlades ett förslag (förhandlingarna I s. 281) i syfte att avlägsna den oegentligheten, att andra stycket i art. 4 enligt sin ordalydelse rörde blott kvarstad för fordran. Förslaget återtogs emellertid, sedan det uttalats att detsamma ej berörde styckets innehåll utan blott dess form. Mot att tolka art. 4 såsom avseende blott kvarstad till säkerhet för fordran synes ock tala följande i »Begründung» till ett i anledning av konventionen upprättat tyskt lagförslag mötande uttalande: »Die in § 4 vorgeschriebene sinngemässe Anwendung der für den Arrest in § 3 aufgestellten Vorschrift hat zur Folge, dass auch die den Abflug eines Luftfahrzeugs hindernde einstweilige Verfügung aufzuheben ist, wenn in der des näheren vorgeschriebenen Höhe Sicherheit geleistet wird. Die Vorschrift weicht von dem in § 939 ZPO. festgelegten Grundsatz bewusst ab. An Stelle des in § 3 erwähnten Betrages der Schuld und der Kosten wird bei der einstweiligen Verfügung ein das Interesse des Antragstellers und die Kosten deckender Betrag hinterlegt werden müssen.»

[2] Vid den diplomatiska konferensen i Rom uttalades, att bestämmelsen därom, att säkerheten skall avse uteslutande betalning till borgenären, gäller blott det fallet, att säkerheten täcker fordringsbeloppet jämte kostnader, men icke det, att säkerheten täcker luftfartygets värde, där detta är lägre. Angående tillkomsten av stadgandet må även jämföras förhandlingarna vid C. I. T. E. J. A.:s möte i Stockholm 1932 (s. 103). Därunder framhölls, bland annat, att om brukaren »konsignerat» luftfartygets värde, detta värde stode till förfogande för samtliga borgenärerna; men att om han konsignerat blott fordringens belopp, detta måste stå till förfogande för allenast den ifrågavarande borgenären.

Skulle kvarstad avse annat än fordran, bliva utsökningslagens vanliga bestämmelser om prövande av säkerhet att tillämpa.

I samband med denna paragraf torde böra erinras, hurusom Nordiska poolen för luftfärdförsäkring som sin mening framhållit, att frihet från kvarstad och skingringsförbud borde kunna medgivas även för luftfartyg, vilket icke användes för befordran av personer eller gods mot vederlag, under förutsättning nämligen att gällande ansvarighetsförsäkring funnes för fartyget, varom bevis borde företes, och att de framställda ersättningskraven till såväl sin storlek som sin art otvivelaktigt omfattades av försäkringen. Ehuruväl konventionen art. 3 icke medgiver en utsträckning i sålunda avsedd omfattning för det med konventionen avsedda tillämpningsområdet,[1] lärer dock vad Nordiska poolen åsyftat åtminstone i det väsentliga nås genom de i konventionen art. 4 och förslaget 2 § upptagna bestämmelserna, för vilka i det föregående redogjorts.

Innan de delegerade lämna denna paragraf må anmärkas, att i kvarstadskonventionen *art. 5* föreskrives, att om ansökan göres om kvarstads hävande, avgörande städse skall träffas summariskt och snabbt. Föreskriften står i den överensstämmelse med gällande utsökningslags grunder, att särskilt stadgande i följd därav ansetts ej vara påkallat. Anmärkas må tillika, hurusom i förarbetena till konventionen framhålles, att staterna bliva ansvariga blott om vederbörliga lagstiftningsåtgärder ej vidtagits. Den omständigheten i och för sig, att domstol eller annan myndighet trots gällande bestämmelser i det särskilda fallet ej träffar avgörande med tillräcklig snabbhet, medför sålunda ej ansvarighet för staten.

I konventionen *art. 6* föreskrives vidare, att om luftfartyg belagts med kvarstad, ehuru det enligt bestämmelserna i konventionen varit fritaget därifrån, eller om gäldenären måst ställa säkerhet för att förebygga kvarstad eller få kvarstad hävd, sökanden skall svara enligt handräckningsortens lag för skada, som därav kommit för brukaren eller ägaren, samt att detsamma skall gälla där utan giltig orsak kvarstad lagts å luftfartyg.[2] Behov att meddela särskilda lagbestämmelser i anledning av vad konventionen sålunda innehåller har med hänsyn till gällande utsökningsrätt ansetts icke föreligga. Kvarstad och skingringsförbud må nämligen enligt 194 § utsökningslagen principiellt ej beviljas, där icke sökanden ställt pant eller borgen för den skada, som kan genom åtgärden vederparten tillskyndas. Säkerheten torde, såsom inom doktrinen uttalats, avse såväl det fall, att det anspråk, till säkerhet varför handräckningen beviljats, sedermera befinnes ogillt eller talan därom ej vederbör-

[1] Under förarbetena till konventionen har varit ifrågasatt stadgande, att »la production d'un certificat d'assurance contre les risques de responsabilité vis-à-vis des tiers ..., sera censée constituer une garantie suffisante de couverture de toutes demandes en dommages-intérêts auxquelles ladite assurance a trait». Förslaget har visserligen mötts med gillande i princip, men en del detaljanmärkningar hava framkommit däremot, t. ex. att försäkringen måste vara sådan, att den medför talerätt för borgenären inom den ifrågavarande staten.

[2] Härmed åsyftas, enligt vad av förarbetena till konventionen framgår, det fallet, att en person gjort fordran sannolik och därför erhållit kvarstad men sedermera i den ordinarie processen ej lyckas vederbörligen styrka fordringens giltighet.

ligen anhängiggöres eller fullföljes,[1] som ock den händelse att överexekutors handräckningsbeslut, sedan det blivit verkställt, ändras. Undantag från detta stadgande äger visserligen rum för det fall, att den som bör säkerheten ställa är ur stånd därtill och för sin talan visat synnerliga skäl. Undantaget avser emellertid blott skyldigheten att ställa säkerhet, ej ersättningsskyldigheten såsom sådan. Särskilt lagstadgande har synts så mycket mindre påkallat, som konventionens ord om ersättningsskyldighet »suivant la loi du lieu de la procédure»[2] infogats i konventionen, efter det å vissa håll framhållits att det vore förenat med viss betänklighet att göra en kvarstadssökande borgenär obetingat ansvarig för följderna av en oberättigad kvarstad, ehuru å hans sida ej förelupit dolus eller culpa.[3]

3 §.

Redan vid rubriken till förevarande förslag har antytts, att såsom en i kvarstadskonventionen art. 2 avsedd åtgärd i viss mån är att anse, förutom kvarstad, även skingringsförbud. Det är visserligen sant, att då lös egendom, som ställes under skingringsförbud, skall förbliva under innehavarens vård och nyttjande, i följd därav innehavarens rörelsefrihet ej är i samma mån inskränkt som när kvarstad beviljas. Med hänsyn särskilt till den internationella trafiken lärer det emellertid vara av vikt, att icke till följd av skingringsförbud tvekan kan inträda vad angår rörelsefriheten. I sakens natur ligger ock, att betänksamhet mot tillämpning av konventionens regler gör sig mindre gällande vid den lindrigare form av handräckning, som skingringsförbudet innefattar, än med avseende å kvarstad. I förevarande paragraf föreslås sålunda, att vad i 1 och 2 §§ stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande skingringsförbud.

4 §.

Stadgandet i denna paragraf är föranlett av bestämmelserna i konventionen art. 9, att densamma på envar fördragsslutande parts territorium äger tillämpning å luftfartyg, registrerat inom annan fördragsslutande parts territorium, samt att uttrycket fördragsslutande parts territorium innefattar varje territorium, som är underkastat partens suveränitet, överhöghet, protektorat, mandat eller myndighet och för vilket parten är ansluten till konventionen.

---

[1] Under förarbetena till konventionen har varit i fråga att upptaga en mot den i art. 6 givna bestämmelsen svarande sådan för det fall, att »l'action principale n'est pas intentée en temps utile». Bestämmelse därom uteslöts emellertid. Det stode — framhölls det — den nationella lagen fritt att lagstadga därom, men man hade ej velat uppställa stadganden berörande den nationella lagens föreskrifter om det processuella förfarandet.

[2] Angående innebörden av detta uttryck må jämföras den diplomatiska konferensens i Rom förhandlingar I s. 53.

[3] Ett under förarbetena diskuterat specialfall är det, då en »créancier saisit un nombre d'aéronefs plus grand qu'il ne serait nécessaire, pour obtenir le payment de sa créance». Man har emellertid varit ense om att den »cantonnement de la saisie», som föreskreves av alla lagstiftningar, vore tillräcklig för att förhindra eventuella missbruk. Därjämte har uttalats farhåga, att en borgenär som konsekvens av sådant stadgande skulle kunna komma att bliva ansvarig för fel även av en myndighet.

I förarbetena till konventionen uttalas, att staterna äro skyldiga att tillämpa konventionen och medgiva därigenom inrymda förmåner allenast beträffande luftfartyg, som äro registrerade i en främmande fördragsslutande stat. Det hade visserligen — framhålles det — föreslagits att utsträcka konventionens tillämplighet till luftfartyg, registrerade i den stat där kvarstaden skulle äga rum, såvitt de voro avsedda för internationell befordran. Såsom skäl därför kunde utan tvivel anföras följande. Luftfartyget kunde hava ombord passagerare och gods även till utlandet. Om luftfartyget ej underkastades reglerna i konventionen utan full frihet lämnades beträffande fartyget i inregistreringslandet, vore passagerare, avsändare och mottagare utsatta för skada, i den mån som inregistreringslandet medgåve kvarstad i större omfattning än konventionen. Med andra ord stode även i sådant fall ett visst internationellt intresse på spel. Man hade emellertid tvekat att antaga en sådan regel, som skulle göra intrång på de fördragsslutande staternas rätt att i viss omfattning självständigt reglera ställningen för luftfartyg som inregistrerats hos dem. För att visa sin avsikt att i möjligaste mån inskränka fallen av kvarstad hade man emellertid uttalat den önskningen (vœu), att de fördragsslutande staterna måtte bringa sin lagstiftning i överensstämmelse med konventionens regler.

I nära anslutning till den sålunda utvecklade tankegången upptogs i 1 § i utkastet stadgande att lagen skulle äga tillämpning beträffande dels svenskt luftfartyg, som vore avsett för trafik mellan Sverige och utlandet, dels ock luftfartyg registrerat inom främmande stat, ansluten till den i Rom den 29 maj 1933 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg.

I ett remissyttrande har i anledning härav framhållits, att den gräns, som sålunda droges mellan olika svenska luftfartyg, syntes alltför obestämd och ägnad att medföra svårigheter vid lagens tillämpning. I vissa fall kunde ett luftfartyg vara förvärvat i avsikt att användas på utlandsrut, men dessemellan brukas även i trafik inom landet. I andra fall användes ett luftfartyg endast inom landet, men just vid det tillfälle kvarstad ifrågasattes hade ägaren för avsikt att låta det avgå till utlandet. Tvekan om lagens tillämplighet syntes i dessa och liknande fall kunna uppkomma. Gränsdragningen syntes för övrigt för borgenärerna sakna nämnvärd betydelse. En kvarstadsrätt beträffande luftfartyg, som användes endast inom landet, vore tydligen icke av något större intresse för dem, då de t. ex. vid konkurs kunde räkna med att luftfartyget i allt fall i regel komme att finnas i landet och ingå bland tillgångarna. Det syntes därför lämpligt att lagen finge sådan lydelse, att den avsåge alla svenska luftfartyg.

Vid förslagets utarbetande har man ansett sig kunna, i enlighet med vad sålunda förordats, göra lagen tillämplig även på svenskt luftfartyg, som ej är avsett för trafik med utlandet. Med de begränsningar, som gälla beträffande friheten från kvarstad och skingringsförbud, torde dess lagfästande ej heller med avseende å den inre trafiken vara förenat med betänklighet. Även om man får utgå från att ämnet åtminstone för närvarande saknar större betydel-

se för vårt land, lärer det böra medgivas att genom sådan utsträckning en större klarhet vinnes beträffande lagens tillämpning.[1] I enlighet därmed har vad angår lagens användning gjorts blott den begränsningen, att den beträffande utländskt fartyg skall äga tillämpning allenast såvitt Konungen efter avtal med främmande stat därom förordnat. Denna begränsning står i sak i överensstämmelse med konventionens förut berörda art. 9. Den från konventionen något avvikande formuleringen har valts med tanke på möjligheten att i utländsk stat hemmahörande statsfartyg icke är inregistrerat i teknisk bemärkelse. Jämföras må t. ex. § 38 K. F. den 26 maj 1922 om luftfart.

Beträffande andra utländska luftfartyg än de av kvarstadskonventionen omfattade förbliva nu gällande regler tillämpliga.

Det har ansetts böra överlämnas åt Konungen att bestämma tidpunkten för lagens ikraftträdande.

---

[1] I den förut citerade tyska »Begründung» anföres ock: »Ohne eine solche Angleichung des deutschen Rechts könnte unter Umständen ein deutscher Gläubiger in Deutschland einen Arrest in deutsche Luftfahrzeuge, nicht dagegen, trotz Vorliegens der gleichen Voraussetzungen, in Luftfahrzeuge der fremden Vertragsstaaten vollziehen lassen.»

LUFTBEFORDRINGS- OCH KVARSTADSKONVENTIONERNA JÄMTE ÖVERSÄTTNING.

(Svensk och finsk text.)

CONVENTION
pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport Aérien International.

CHAPITRE PREMIER.
Objet — Définitions.

Article premier.

1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2) Est qualifié «transport international», au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération,

KONVENTION
rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran.

KAPITEL I.
Föremål och definitioner.

Artikel 1.

1. Denna konvention gäller all internationell befordran av personer, resgods eller gods, vilken utföres med luftfartyg mot vederlag. Den äger tillämpning jämväl å vederlagsfri befordran, som med luftfartyg utföres av lufttrafikföretag.

2. Såsom internationell anses i denna konvention befordran, då enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten — oavsett om befordringsavbrott eller ombyte av fartyg förekommer eller ej — ligga på två höga fördragsslutande parters territorier. Äro både avgångsorten och bestämmelseorten belägna på en enda hög fördragsslutande parts territorium, anses befordringen jämväl såsom internationell, såframt mellanlandning skall äga rum på territorium, som är underkastat annan stats suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, ändå att denna stat icke är fördragsslutande. Befordran, som utan sådan mellanlandning företages mellan territorier underkastade en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, anses icke såsom internationell i denna konvention.

3. Befordran, som skall utföras av flera luftfraktförare var efter annan, anses, vare sig beträffande befordringen slutits ett enda eller flera avtal, vid tillämpning av denna konvention såsom en enhet, där den av parterna så

(Dansk Tekst.)

KONVENTION

angaaende Indførelse af visse ensartede Regler om international Luftbefordring.

KAPITEL I.

Genstand og Definitioner.

Artikel 1.

1. Denne Konvention gælder al international Befordring af Rejsende, Rejsegods eller Gods, som udføres med Luftfartøj mod Betaling. Den gælder ogsaa vederlagsfri Befordring med Luftfartøj, naar Befordringen udføres af et Lufttrafikforetagende.

2. Som international anses i denne Konvention Befordringen, naar Afgangsstedet og Bestemmelsesstedet efter Befordringsaftalen — uanset om Befordringen afbrydes, eller Skifte af Luftfartøj finder Sted — ligger indenfor to af de høje kontraherende Parters Territorier. Ligger Afgangsstedet og Bestemmelsesstedet indenfor en enkelt kontraherende Parts Territorium, anses Befordringen for international, saafremt Mellemlanding skal finde Sted indenfor et Territorium, der er undergivet en anden Stats Suverænitet, Overhøjhed, Mandat eller Myndighed, selv om denne Stat staar udenfor Konventionen. Befordring, der uden saadan Mellemlanding foretages mellem Territorier, der er undergivet den samme høje kontraherende Parts Suverænitet, Overhøjhed, Mandat eller Myndighed, anses ikke som international i denne Konvention.

3. En Befordring, der skal udføres af flere Luftbefordrere efter hinanden, anses ved Anvendelsen af denne Konvention som een Befordring, naar den af Parterne er betragtet som en Enhed, uanset om der er afsluttet en

(Norsk tekst.)

KONVENSJON

om innförelse av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring.

KAPITEL I.

Gjenstand og definisjoner.

Art. 1.

1. Denne konvensjon gjelder al internasjonal befordring av reisende, reisegods, eller gods, som utföres med luftfartöi mot betaling. Den gjelder også vederlagsfri befordring med luftfartöi når den utföres av et luftfartsforetagende.

2. Som internasjonal ansees befordringen i denne konvensjon, når avgangsstedet og bestemmelsesstedet efter fraktavtalen ligger innenfor to av de höie kontraherende parters territorium, uansett om befordringen avbrytes eller skifte av luftfartöi foretas. Ligger avgangsstedet og bestemmelsesstedet innenfor én kontraherende parts territorium, ansees befordringen for internasjonal, såfremt mellemlanding skal foretas på et territorium som er undergitt en annen stats suverenitet, overhöihet, mandat eller myndighet, selv om denne stat står utenfor konvensjonen. Befordring som uten sådan mellemlanding foretas mellem territorier som er undergitt den samme höie kontraherende parts suverenitet, overhöihet, mandat eller myndighet, regnes ikke for internasjonal i denne konvensjon.

3. En befordring som skal utföres av flere luftfraktförere efter hverandre, ansees ved anvendelsen av denne konvensjon for én befordring når den av partene er betraktet som en enhet, uansett om der er sluttet en en-

qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article 2.

1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II.

Titres de transport.

Section I. — Billet de passage.

Article 3.

1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu et la date de l'émission;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un

betraktats; befordringen förlorar icke på den grund sin internationella karaktär, att ett eller flera av avtalen skola i sin helhet fullgöras inom territorium, som är underkastat en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet.

Artikel 2.

1. Konventionen gäller, under de i art. 1 angivna förutsättningar, jämväl befordran, som utföres av stat, kommun, annan sådan menighet eller offentlig inrättning.

2. Konventionen gäller icke befordran, som utföres i enlighet med internationella postkonventioner.

KAPITEL II.

Befordringshandlingar.

Avdelning I. Biljett.

Artikel 3.

1. Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett innehållande följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring, utan att befordringen på den grund förlorar sin internationella karaktär;

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

2. Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han

enkelt eller flere Aftaler. Befordringen taber ikke sin internationale Karakter, fordi en eller flere af Aftalerne i sin Helhed skal fuldbyrdes indenfor et Territorium, der er undergivet samme høje kontraherende Parts Suverænitet, Overhøjhed, Mandat eller Myndighed.

Artikel 2.

1. Konventionen gælder ogsaa Befordring, der udføres af Stat, Kommune eller andre offentlige Institutioner, paa de Vilkaar, der er fastsat i Artikel 1.

2. Konventionen gælder ikke Befordring, der udføres i Henhold til internationale Postkonventioner.

KAPITEL II.

Befordringsdokumenter.

1. Afsnit. Billet.

Artikel 3.

1. Ved Befordring af Rejsende skal Befordreren udstede en Billet, som skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udstedelsen;

b. Afgangssted og Bestemmelsessted;

c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordreren kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer, uden at Befordringen af den Grund mister sin internationale Karakter;

d. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;

e. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som denne Konvention fastsætter.

2. Er Billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne Indhold, eller er den gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Konvention. Har Befordreren modtaget den Rejsende, uden at der udstedes Billet, har han

kelt eller flere avtaler. Befordringen taper ikke sin internasjonale karakter av den grunn at en eller flere av avtalene i sin helhet skal opfylles innenfor et territorium som er undergitt den samme höie kontraherende parts suverenitet, overhöihet, mandat eller myndighet.

Art. 2.

1. Konvensjonen gjelder også befordring som utföres av en stat, kommune eller offentlig innretning, under de vilkår som er fastsatt i art. 1.

2. Konvensjonen gjelder ikke befordring som utföres i henhold til internasjonale postkonvensjoner.

KAPITEL II.

Befordringsdokumenter.

Avsnitt I. Billett.

Art. 3.

1. Ved befordring av reisende er fraktföreren forpliktet til å utstede en billett som skal inneholde följende oplysninger:

a. sted og dag for utstedelsen;

b. avgangssted og bestemmelsessted;

c. de fastsatte mellemlandinger; fraktföreren kan dog forbeholde sig rett til nödvendige forandringer, uten at befordringen av den grunn taper sin internasjonale karakter;

d. fraktförerens eller fraktförernes navn og adresse;

e. at befordringen er undergitt de ansvarsregler som denne konvensjon fastsetter.

2. Om billett ikke utstedes, eller om billetten ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i denne konvensjon. Har fraktföreren tatt imot en reisende uten å utstede billett, har han dog ikke

billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section II. — Bulletin de bagages.

Article 4.

1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3) Il doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu et la date de l'émission;

b) les points de départ et de destination;

c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

d) le numéro du billet de passage;

e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;

f) le nombre et le poids des colis;

g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22 alinéa 2;

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III. — Lettre de transport aérien.

Article 5.

1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expé-

dock ej åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Avdelning II. Resgodsbevis.

Artikel 4.

1. Vid befordran av annat resgods än det, som passageraren behåller i sin vård, skall fraktföraren utfärda resgodsbevis.

2. Resgodsbeviset utfärdas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren.

3. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;

d. biljettens nummer;

e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;

f. kollinas antal och vikt;

g. belopp, som uppgivits i enlighet med art. 22 andra stycket; samt

h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

4. Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han dock ej åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Avdelning III. Flygfraktsedel.

Artikel 5.

1. Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren

dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Konvention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

2. Afsnit. Rejsegodsbevis.

Artikel 4.

1. Ved Befordring af Rejsegods, som den Rejsende ikke beholder i sin Varetægt, er Befordreren forpligtet til at udstede et Rejsegodsbevis.

2. Rejsegodsbeviset udfærdiges i to Eksemplarer, det ene for den Rejsende, det andet for Befordreren.

3. Beviset skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udstedelsen;

b. Afgangssted og Bestemmelsessted;

c. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;

d. Billettens Nummer;

e. at Rejsegodset udleveres til Indehaveren af Beviset;

f. Stykkernes Antal og Vægt;

g. Det Beløb, der er angivet i Henhold til Artikel 22, 2. Stk.;

h. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som denne Konvention fastsætter.

4. Er Rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har Beviset ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Konvention. Har Befordreren modtaget Rejsegods, uden at der udstedes Rejsegodsbevis, eller indeholder Beviset ikke de Angivelser, der nævnes under d., f. og h., har Befordreren dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Konvention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

3. Afsnit. Luftfragtbrev.

Artikel 5.

1. Ved Godsbefordring kan Befordreren kræve, at Afsenderen ud-

rett til å påberope sig de bestemmelser i konvensjonen som utelukker eller begrenser hans ansvar.

Avsnitt II. Reisegodsbevis.

Art. 4.

1. Ved befordring av reisegods, som den reisende ikke beholder i sin varetekt, er fraktföreren forpliktet til å utstede reisegodsbevis.

2. Reisegodsbeviset utstedes i to eksemplarer, det ene for den reisende, det annet for fraktföreren.

3. Beviset skal inneholde följende oplysninger:

a. sted og dag for utstedelsen;

b. avgangssted og bestemmelsessted;

c. fraktförerens eller fraktförernes navn og adresse;

d. billettens nummer;

e. at reisegodset utleveres til innehaveren av beviset;

f. kollienes antall og vekt;

g. det belöp som er opgitt i henhold til art. 22, 2net ledd;

h. at befordringen er undergitt de ansvarsregler som denne konvensjon fastsetter.

4. Om reisegodsbevis ikke utstedes, eller om beviset ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i denne konvensjon. Har fraktföreren tatt imot reisegods uten å utstede bevis, eller inneholder beviset ikke de oplysninger som er nevnt under d, f og h, har han dog ikke rett til å påberope sig de bestemmelser i konvensjonen som utelukker eller begrenser hans ansvar.

Avsnitt III. Luftfraktbrev.

Art. 5.

1. Ved godsbefordring kan fraktföreren kreve at avsenderen skal ut-

diteur l'établissement et la remise d'un titre appelé: «lettre de transport aérien»; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6.

1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2) Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;

upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra att sådan handling mottages av fraktföraren.

2. Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och, med det undantag som följer av art. 9, underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 6.

1. Flygfraktsedeln upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset.

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen »för fraktföraren» och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas »för mottagaren»; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

3. Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande.

4. Fraktförarens underskrift kan ersättas med stämpel, avsändarens kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

5. Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Artikel 7.

Fraktföraren äge fordra, att avsändaren upprättar särskilda flygfraktsedlar, då befordringen avser flera kolli.

Artikel 8.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

færdiger og afgiver til ham et Dokument, betegnet som Luftfragtbrev, og Afsenderen kan kræve, at Befordreren modtager dette Dokument.

2. Er Luftfragtbrev ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Konvention med de Undtagelser, der følger af Artikel 9.

Artikel 6.

1. Luftfragtbrevet udfærdiges af Afsenderen i tre Eksemplarer og afleveres sammen med Godset.

2. Det første Eksemplar skal paategnes »For Befordreren» og underskrives af Afsenderen. Det andet Eksemplar skal paategnes »For Modtageren»; det underskrives baade af Afsenderen og Befordreren og skal følge med Godset. Det tredie Eksemplar underskrives af Befordreren og tilbageleveres Afsenderen efter Godsets Modtagelse.

3. Befordrerens Underskrift skal paaføres ved Godsets Modtagelse.

4. Befordrerens Underskrift kan erstattes af Stempel; Afsenderens kan være trykt eller erstattes af Stempel.

5. Har Befordreren udfærdiget Luftfragtbrevet efter Afsenderens Anmodning, anses han, hvis ikke andet bevises, for at handle paa Afsenderens Vegne.

Artikel 7.

Befordreren kan kræve, at Afsenderen udfærdiger særskilte Luftfragtbreve, naar Aftalen omfatter flere Stykker Gods.

Artikel 8.

Luftfragtbrevet skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udfærdigelsen;

ferdige og overgi ham et dokument betegnet som luftfraktbrev, og avsenderen kan kreve at fraktföreren skal ta imot dette dokument.

2. Om luftfraktbrev ikke utstedes, eller om det ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i denne konvensjon med de undtagelser som följer av art. 9.

Art. 6.

1. Luftfraktbrevet utferdiges av avsenderen i tre eksemplarer og overleveres sammen med godset.

2. Det förste eksemplar skal være påtegnet »for fraktföreren» og underskrives av avsenderen. Det annet eksemplar skal være påtegnet »for mottageren»; det underskrives både av avsenderen og fraktföreren og skal följe med godset. Det tredje eksemplar underskrives av fraktföreren og leveres tilbake til avsenderen efterat godset er mottatt.

3. Fraktförerens underskrift skal påföres ved mottagelsen av godset.

4. Fraktförerens underskrift kan erstattes av stempel; avsenderens underskrift kan være trykt eller erstattes av stempel.

5. Har fraktföreren utstedt luftfraktbrevet efter begjæring av avsenderen, ansees han, inntil det motsatte bevises, for å ha gjort det på avsenderens vegne.

Art. 7.

Fraktföreren kan kreve at avsenderen utferdiger særskilte luftfraktbrev når avtalen omfatter flere kolli.

Art. 8.

Luftfraktbrevet skal inneholde följende oplysninger:

a. sted og dag for utferdigelsen;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

e) le nom et l'adresse du premier transporteur;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;

g) la nature de la marchandise;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;

j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;

l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;

m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;

p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre *(via)* s'ils ont été stipulés;

q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [a) à i) inclusivement et q)], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring, utan att befordringen på den grund förlorar sin internationella karaktär;

d. avsändarens namn och adress;

e. den förste fraktförarens namn och adress;

f. om viss mottagare angives, hans namn och adress;

g. godsets art;

h. stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;

i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med art. 22 andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

Artikel 9.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i art. 8 a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

b. Afgangssted og Bestemmelsessted;

c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordreren kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer, uden at Befordringen af den Grund taber sin internationale Karakter;

d. Afsenderens Navn og Adresse;

e. den første Befordrers Navn og Adresse;

f. hvis Modtageren opgives, hans Navn og Adresse;

g. Godsets Art;

h. Stykketal, Indpakningsmaade, Stykkernes særlige Mærker eller Numre;

i. Godsets Vægt, Mængde, Rumindhold eller Dimensioner;

j. Godsets og Indpakningens synlige Tilstand;

k. Fragten, hvis den er fastsat, Dato og Sted for Betalingen, og hvem der skal betale Fragten;

l. hvis Godset sendes mod Efterkrav, det Vederlag for Godset og de Omkostninger, der skal opkræves;

m. det Beløb, der er angivet i Henhold til Artikel 22, 2. Stk.;

n. Antal Eksemplarer af Luftfragtbrevet;

o. de Dokumenter, der er overgivet Befordreren, og som skal følge med Luftfragtbrevet;

p. Befordringstiden og en kort Angivelse af den Vej, der skal følges (via), hvis der er truffet Aftale derom;

q. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som denne Konvention fastsætter.

Artikel 9.

Har Befordreren modtaget Godset, uden at der udfærdiges Luftfragtbrev, eller indeholder Luftfragtbrevet ikke alle de Angivelser, der nævnes i Artikel 8 a.—i. og q., har Befordreren ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Konvention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

b. avgangssted og bestemmelsessted;

c. de fastsatte mellemlandinger; fraktföreren kan dog forbeholde sig rett til nödvendige forandringer, uten at befordringen av den grunn taper sin internasjonale karakter;

d. avsenderens navn og adresse;

e. den förste fraktförers navn og adresse;

f. hvis mottageren opgis, hans navn og adresse;

g. godsets art;

h. stykketall, pakningsmåte og kollienes særlige merker eller nummer;

i. godsets vekt, mengde, ruminnhold eller dimensjoner;

j. godsets og pakningens synlige tilstand;

k. frakten, hvis den er fastsatt, dag og sted for betalingen, og hvem som skal betale frakten;

l. dersom godset sendes mot efterkrav, den kjöpesum og de omkostninger som skal opkreves;

m. det belöp som er opgitt i henhold til art. 22, 2net ledd;

n. antall eksemplarer av luftfraktbrevet;

o. de dokumenter som er overgitt til fraktföreren og skal följe med godset;

p. befordringstiden og en kort angivelse av den vei som skal följes (via), hvis det er truffet avtale derom;

q. at befordringen er undergitt de ansvarsregler som denne konvensjon fastsetter.

Art. 9.

Har fraktföreren tatt imot godset uten at luftfraktbrev er utferdiget, eller inneholder luftfraktbrevet ikke alle de oplysninger som er nevnt i art. 8 under a—i og q, kan fraktföreren ikke påberope sig de bestemmelser i denne konvensjon som utelukker eller begrenser hans ansvar.

Article 10.

1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Artikel 10.

1. För riktigheten av de uppgifter rörande godset, som avsändaren upptager i flygfraktsedeln, vare han ansvarig.

2. Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan på grund av att avsändarens uppgifter ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

Article 11.

1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Artikel 11.

1. Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

2. Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Article 12.

1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

Artikel 12.

1. Där avsändaren uppfyller sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet, äge han rätt att förfoga över godset genom att återtaga det från avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, genom att stoppa det vid landning under resan, genom att på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller genom att begära dess återsändande till avgångsflygplatsen. Denna rätt må avsändaren utöva endast såvitt ej därigenom skada uppstår för fraktföraren eller annan avsändare; och gälde avsändaren kostnad, som därav kommer.

Artikel 10.

1. Afsenderen er ansvarlig for Rigtigheden af Oplysninger angaaende Godset, som han anfører i Luftfragtbrevet.

2. Han bærer Ansvaret for enhver Skade, som Befordreren eller andre lider som Følge af, at hans Angivelser ikke har det foreskrevne Indhold eller i øvrigt er ufuldstændige eller urigtige.

Artikel 11.

1. Luftfragtbrevet gælder som Bevis for Aftalens Afslutning, for Godsets Modtagelse og for Vilkaarene for Befordringen, hvis ikke andet bevises.

2. Luftfragtbrevets Angivelser af Godsets Vægt, Dimensioner, Indpakning og Stykketal gælder som Bevis, hvis ikke andet bevises. Andre Oplysninger om Godsets Mængde eller Rumindhold samt Oplysninger om dets Tilstand gælder derimod ikke som Bevis mod Befordreren, medmindre denne i Afsenderens Nærværelse har undersøgt dem og har bekræftet dette ved Paategning paa Luftfragtbrevet, eller Angivelsen angaar Godsets synlige Tilstand.

Artikel 12.

1. Naar Afsenderen opfylder alle sine Forpligtelser efter Befordringsaftalen, kan han raade over Godset ved at tage det tilbage paa Afgangs- eller Bestemmelsesflyvepladsen, ved at standse det i Tilfælde af Landing undervejs, ved at lade det udlevere paa Bestemmelsesstedet eller undervejs til en anden end den i Luftfragtbrevet angivne Modtager eller ved at kræve det tilbagesendt til Afgangsflyvepladsen. Denne Ret kan Afsenderen kun udøve, forsaavidt det ikke medfører Skade for Befordreren eller andre Afsendere, og mod at erstatte de dermed forbundne Omkostninger.

Art. 10.

1. Avsenderen er ansvarlig for riktigheten av de oplysninger om godset som han inntar i luftfraktbrevet.

2. Han bærer ansvaret for all skade som fraktföreren eller andre lider på grunn av at hans oplysninger ikke har det foreskrevne innhold eller er uriktige eller ufullstendige.

Art. 11.

1. Luftfraktbrevet gjelder som bevis for avslutning av fraktavtalen, mottagelsen av godset og vilkårene for befordringen, hvis ikke motbevis föres.

2. Luftfraktbrevets oplysninger om godsets vekt, dimensjoner, pakning og stykketall gjelder som bevis, hvis ikke motbevis föres. Andre oplysninger om godsets mengde eller ruminnhold og oplysninger om godsets tilstand gjelder derimot ikke som bevis overfor fraktföreren, medmindre han har undersökt riktigheten i nærvær av avsenderen og anfört dette i luftfraktbrevet, eller oplysningene vedkommer godsets synlige tilstand.

Art. 12.

1. Når avsenderen opfyller alle sine forpliktelser efter fraktavtalen, har han rett til å råde over godset ved å ta det tilbake på avgangs- eller bestemmelsesflyveplassen, ved å stanse det i tilfelle av landing underveis, ved å la det utlevere på bestemmelsesstedet eller underveis til en annen enn den mottager som er opgitt i luftfraktbrevet, eller ved å kreve det tilbakesendt til avgangsflyveplassen. Denne rett kan avsenderen bare utöve forsåvidt det ikke medförer skade for fraktföreren eller andre avsendere, og mot å erstatte de omkostninger som pålöper.

2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13.

1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son

2. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

3. Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

4. Avsändarens rätt upphöre, då efter vad i art. 13 stadgas mottagarens rätt inträder. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

Artikel 13.

1. När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i art. 12 stadgas, fordra att fraktföraren till honom utlämnar flygfraktsedeln och godset mot det att han gäldar vad fraktföraren äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

2. Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

3. Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

Artikel 14.

Avsändaren och mottagaren kunna, evad de handla å egna eller å annans vägnar, i eget namn göra gällande dem enligt art. 12 och 13 tillkommande

2. Kan Afsenderens Ordrer ikke udføres, skal Befordreren straks underrette ham herom.

3. Udfører Befordreren Afsenderens Ordrer, uden at dennes Eksemplar af Luftfragtbrevet forevises, er Befordreren ansvarlig for Skade, som derved maatte paaføres den rette Indehaver af Luftfragtbrevet, dog med Regres til Afsenderen.

4. Afsenderens Ret ophører samtidig med, at Modtagerens Ret indtræder efter Artikel 13. Nægter Modtageren at tage imod Fragtbrevet eller Godset, eller kan han ikke antræffes, genintræder Afsenderen i sin Ret til at raade over Godset.

Artikel 13.

1. Naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstedet, kan Modtageren, bortset fra de i den foregaaende Artikel nævnte Tilfælde, kræve, at Befordreren udleverer Luftfragtbrevet og Godset til ham mod Betaling af de skyldige Beløb og mod Opfyldelse af de Befordringsvilkaar, der er angivet i Luftfragtbrevet.

2. Befordreren skal, saasnart Godset er kommet frem, underrette Modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

3. Anerkender Befordreren, at Godset er gaaet tabt, eller er det ikke ankommet senest syv Dage efter, at det skulde være kommet frem, kan Modtageren gøre de af Fragtaftalen flydende Rettigheder gældende mod Befordreren.

Artikel 14.

Afsenderen og Modtageren kan, enten de optræder for egen eller andres Regning, i eget Navn gøre gældende alle de Rettigheder, som ved Artikler-

2. Kan avsenderens ordre ikke utföres, skal fraktföreren straks underrette ham.

3. Utförer fraktföreren avsenderens ordre uten at dennes eksemplar av luftfraktbrevet forevises, er fraktföreren ansvarlig for den skade som derved måtte påföres den rette innehaver av luftfraktbrevet, dog med regress til avsenderen.

4. Avsenderens rett ophörer samtidigt med at mottagerens rett efter art. 13 inntrer. Nekter mottageren å ta imot luftfraktbrevet eller godset, eller kan han ikke treffes, gjeninntrer avsenderen i sin rett til å råde over godset.

Art. 13.

1. Når godset er kommet frem til bestemmelsesstedet, kan mottageren, bortsett fra de tilfelle som er nevnt i foregående artikkel, forlange at fraktföreren skal utlevere luftfraktbrevet og godset til ham mot betaling av de skyldige belöp og mot opfyllelse av de befordringsvilkår som er angitt i luftfraktbrevet.

2. Fraktföreren skal underrette mottageren såsnart godset er kommet frem, hvis ikke annet er avtalt.

3. Innrömmer fraktföreren at godset er tapt, eller er det ikke kommet frem senest syv dager efter at det skulde være fremme, kan mottageren gjöre gjeldende overfor fraktföreren de rettigheter som utspringer av fraktavtalen.

Art. 14.

Avsenderen og mottageren kan, enten de optrer for egen eller andres regning, gjöre gjeldende i eget navn alle de rettigheter som artiklene 12

propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15.

1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur[1], soit du destinataire.

2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16.

1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III.

Responsabilité du transporteur.

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

[1] I den officiella texten står, på grund av redaktionsfel, »transporteur».

rättigheter mot det att de uppfylla de förpliktelser avtalet ålägger dem.

Artikel 15.

1. Art. 12, 13 och 14 beröra icke förhållandet mellan avsändaren och mottagaren, ej heller förhållandet till tredje man, vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. Förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i art. 12, 13 eller 14, skall intagas i flygfraktsedeln.

Artikel 16.

1. Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

2. Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

KAPITEL III.

Fraktförarens ansvarighet.

Artikel 17.

Drabbas passagerare av skada å person till följd av händelse, som inträffat ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, vare fraktföraren därför ansvarig.

ne 12 og 13 tillægges dem, mod at opfylde de Forpligtelser, Fragtaftalen paalægger dem.

Artikel 15.

1. Artiklerne 12, 13 og 14 berører ikke Forholdet mellem Afsender og Modtager eller Forholdet til Tredjemand, hvis Ret udledes fra Afsenderen eller Modtageren.

2. Enhver Aftale, der indeholder Afvigelser fra Bestemmelserne i Artiklerne 12, 13 og 14, skal være anført i Luftfragtbrevet.

Artikel 16.

1. Afsenderen er forpligtet til at give de Oplysninger og til at vedlægge Luftfragtbrevet de Dokumenter, som er nødvendige til Opfyldelse af Told-, Akcise- eller Politiforskrifter, forinden Godset kan udleveres til Modtageren. Afsenderen er ansvarlig overfor Befordreren for Skade, som maatte følge af, at disse Oplysninger eller Dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, medmindre Befordreren eller hans Folk har gjort sig skyldige i Fejl eller Forsømmelse.

2. Befordreren er ikke forpligtet til at undersøge, om disse Oplysninger og Dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

KAPITEL III.

Befordrerens Ansvar.

Artikel 17.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Legeme eller Helbred som Følge af en Begivenhed, der er indtruffet om Bord i Luftfartøjet eller under Indstigning eller Udstigning, er Befordreren ansvarlig derfor.

og 13 tillegger dem, mot å opfylle sine forpliktelser efter fraktavtalen.

Art. 15.

1. Artiklene 12, 13 og 14 berører ikke forholdet mellem avsender og mottager eller forholdet til tredjemann hvis rett utledes fra avsenderen eller mottageren.

2. Enhver avtale som avviker fra bestemmelsene i artiklene 12, 13 og 14, skal være inntatt i luftfraktbrevet.

Art. 16.

1. Avsenderen er forpliktet til å gi de oplysninger og til å vedlegge luftfraktbrevet de dokumenter som er nödvendige for å opfylle toll-, akcise- og politiforskrifter för godset kan utleveres til mottageren. Avsenderen er ansvarlig overfor fraktföreren for skade som följer av at disse oplysninger eller dokumenter mangler, er ufullstendige eller ikke forskriftsmessige, medmindre fraktföreren eller hans folk har gjort sig skyldig i feil eller forsömmelse.

2. Fraktföreren er ikke forpliktet til å undersöke om oplysningene og dokumentene er riktige og fullstendige.

KAPITEL III.

Fraktförerens ansvar.

Art. 17.

Blir en reisende drept eller skadet på legeme eller helbred, er fraktföreren ansvarlig såfremt den hendelse som har forårsaket skaden, er inntruffet ombord på luftfartöiet eller under innstigningen eller utstigningen.

Article 18.

1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Artikel 18.

1. Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till följd av händelse, som inträffat under luftbefordran, vare fraktföraren därför ansvarig.

2. Vid tillämpning av föregående stycke anses luftbefordringen omfatta den tid, under vilken resgodset eller godset är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig.

3. Luftbefordringen omfattar icke befordran till lands eller sjöledes utanför flygplats. Utföres jämlikt luftbefordringsavtalet sådan befordran vid lastning, avlämnande eller omlastning, skall dock, där ej annat styrkes, uppkommen skada anses härröra av händelse, som inträffat under luftbefordringen.

Article 19.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Artikel 19.

Fraktföraren vare ansvarig för skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods.

Article 20.

1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Artikel 20.

1. Fraktföraren vare fri från ansvarighet, om han visar, att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att detta varit dem omöjligt.

2. Vid befordran av gods och inskrivet resgods vare fraktföraren fri från ansvarighet, om han visar, att skadan härrör av fel vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget och att i övrigt han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder till undvikande av skadan.

Artikel 18.

1. Bliver indskrevet Rejsegods eller Gods ødelagt, beskadiges det, eller gaar det tabt som Følge af en Begivenhed, der er indtruffet under Luftbefordringen, er Befordreren ansvarlig derfor.

2. Ved »Luftbefordringen» i foregaaende Stykke forstaas det Tidsrum, hvori Rejsegodset eller Godset er i Befordrerens Varetægt paa en Flyveplads, om Bord i et Luftfartøj eller, ved Landing udenfor en Flyveplads, paa et hvilket som helst andet Sted.

3. Luftbefordringen omfatter ikke nogen Befordring til Lands eller til Vands udenfor en Flyveplads. Udføres en saadan Befordring i Henhold til Befordringsaftalen ved Indladning, Udlevering eller Omladning, formodes enhver Skade at være foraarsaget af en Begivenhed, der er indtraadt under Luftbefordringen, hvis ikke andet bevises.

Art. 18.

1. Blir innskrevet reisegods eller gods ödelagt eller skadet, eller går det tapt, er fraktföreren ansvarlig såfremt den begivenhet som har forårsaket skaden, er inntruffet under luftbefordringen.

2. Ved »luftbefordringen» forståes i foregående ledd det tidsrum hvori reisegodset eller godset er i fraktförerens varetekt på en flyveplass, ombord i et luftfartöi eller, ved landing utenfor flyveplass, på hvilket som helst annet sted.

3. Luftbefordringen omfatter ikke nogen befordring som utföres til lands eller til vands utenfor en flyveplass. Blir en sådan befordring utfört i henhold til luftfraktavtalen ved innlastning, utlevering eller omlastning, skal dog enhver skade formodes å være forårsaket ved en begivenhet som er inntruffet under luftbefordringen, hvis ikke annet bevises.

Artikel 19.

Befordreren er ansvarlig for Skade, som følger af Forsinkelse ved Luftbefordring af Rejsende, indskrevet Rejsegods eller Gods.

Art. 19.

Fraktföreren er ansvarlig for skade som följer av forsinkelse ved luftbefordring av reisende, innskrevet reisegods eller gods.

Artikel 20.

1. Befordreren er fri for Ansvar, hvis han beviser, at han selv og hans Folk har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

2. Ved Befordring af Gods og indskrevet Rejsegods er Befordreren ikke ansvarlig, hvis han beviser, at Skaden er foraarsaget af Fejl ved Styringen, Føringen eller Navigeringen af Luftfartøjet, og at han og hans Folk i øvrigt har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden.

Art. 20.

1. Fraktföreren er ikke ansvarlig hvis han beviser at han selv og hans folk har tatt alle nödvendige forholdsregler for å undgå skaden, eller at dette ikke har vært mulig for dem.

2. Ved befordring av gods og innskrevet reisegods er fraktföreren ikke ansvarlig hvis han beviser at skaden er forårsaket ved feil i styringen, föringen eller navigeringen av luftfartöiet, og at han og hans folk i alle andre henseender har tatt de nödvendige forholdsregler for å forebygge skaden.

Article 21.

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Artikel 21.

Visar fraktföraren, att den, som lidit skadan, genom eget vållande orsakat skadan eller medverkat därtill, må rätten, i enlighet med sitt eget lands lag, jämka ersättningen.

Article 22.

1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demie milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Artikel 22.

1. Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för en var av dem begränsad till etthundratjugufemtusen francs. Kan enligt lagen i det land, där målet är anhängigt, ersättningen bestämmas att utgå i form av ränta, må dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Genom avtal mellan fraktföraren och passageraren må dock högre gräns för ansvarigheten bestämmas.

2. Vid befordran av inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till tvåhundrafemtio francs för kilogram. Denna begränsning gälle ej, om avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift. Belopp, som sålunda uppgivits, gälle såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

3. För resgods, som passageraren behåller i sin vård, vare ansvarigheten begränsad till femtusen francs för envar passagerare.

4. Med franc förstås i denna artikel fransk franc av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Beloppen må omräknas till annat lands mynt i runt tal.

Artikel 21.

Beviser Befordreren, at den skadelidte ved egen Skyld har foraarsaget Skaden eller medvirket til den, kan Retten i Overensstemmelse med Bestemmelserne i dens eget Lands Love frifinde Befordreren eller nedsætte Erstatningen.

Art. 21.

Beviser fraktföreren at den skadelidende ved egen skyld har forårsaket skaden eller medvirket til den, kan retten overensstemmende med sit eget lands lov, frifinne fraktföreren eller nedsette erstatningen.

Artikel 22.

1. Ved Befordring af Rejsende er Befordrerens Ansvar for hver enkelt begrænset til et Beløb af 125,000 Francs. Kan Erstatningen efter Loven i det Land, hvor Retssag er anlagt, fastsættes i Form af en periodisk Ydelse, maa dennes kapitaliserede Værdi ikke overstige denne Grænse. Ved særlig Aftale mellem Befordreren og den Rejsende kan dog en højere Ansvarsgrænse fastsættes.

2. Ved Befordring af indskrevet Rejsegods og Gods er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 250 Francs pr. kg. Denne Begrænsning gælder ikke, hvis Afsenderen ved Godsets Aflevering til Befordreren har afgivet en særlig Erklæring om den Interesse, som knytter sig til Befordringen, og har betalt det Fragttillæg, som maatte være fastsat. I saa Fald er Grænsen for Befordrerens Ansvar det angivne Beløb, medmindre han beviser, at det overstiger Afsenderens virkelige Interesse.

3. For Rejsegods, som den Rejsende beholder i sin Varetægt, er Befordrerens Ansvar begrænset til 5,000 Francs for hver Rejsende.

4. Ved Francs i de ovenfor angivne Beløb forstaas franske Francs, svarende til $65^1/_2$ Milligram Guld med en Finhedsgrad af 900 Tusindedele. Beløbene kan omregnes til national Mønt i runde Tal.

Art. 22.

1. Ved befordring av reisende er fraktförerens ansvar for hver enkelt begrenset til et belöp av 125 000 francs. Kan erstatningen, efter loven i det land hvor saken er reist, fastsettes i form av en rente, skal rentens kapitalværdi ikke overstige denne grense. Ved særlig avtale mellem fraktföreren og den reisende kan dog en höiere ansvarsgrense fastsettes.

2. Ved befordring av innskrevet reisegods og gods er fraktförerens ansvar begrenset til et belöp av 250 francs pr. kg. Denne begrensning gjælder ikke hvis avsenderen ved overgivelsen av godset til fraktföreren har avgitt en særlig erklæring om den interesse som knytter sig til befordringen, og har betalt det frakttillegg som måtte være fastsatt. I dette tilfelle er grensen for fraktförerens ansvar det belöp som er opgitt, medmindre han beviser at det overstiger avsenderens virkelige interesse.

3. For gjenstander som den reisende beholder i sin varetekt, er fraktförerens ansvar begrenset til 5 000 francs for hver reisende.

4. Ved francs i de belöp som er nevnt ovenfor, forståes franske francs svarende til $65^1/_2$ milligram gull med en finhetsgrad av 900 tusendeler. Belöpene kan omregnes til nasjonal mynt i runde tall.

Article 23.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité 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.

Artikel 23.

Avtal i syfte att befria fraktföraren från hans ansvarighet eller att bestämma lägre gräns än enligt denna konvention vare ogiltigt, men befordringsavtalet vare likväl gällande och underkastat konventionens föreskrifter.

Article 24.

1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Artikel 24.

1. I fall, som avses i art. 18 och 19, må talan om ansvarighet, på vad grund det vara må, föras endast under de villkor och med de begränsningar, som stadgas i denna konvention.

2. Vad i första stycket sägs gälle jämväl i fall, som avses i art. 17. Frågan vem rätt till ersättning tillkommer och om rättighetens innebörd beröres ej av denna konvention.

Article 25.

1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Artikel 25.

1. Har fraktföraren orsakat skadan med uppsåt eller genom sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där målet är anhängigt är att likställa med uppsåt, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

2. Vad i första stycket stadgas skall ock äga tillämpning, om skadan, såsom där sägs, orsakats av hans folk i tjänsten.

Article 26.

1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2) En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard,

Artikel 26.

1. Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning från mottagarens sida, skall det, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

2. Om skada eller minskning göre mottagaren anmärkning hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre

Artikel 23.

Enhver Aftale, der tilsigter at fritage Befordreren for Ansvar eller at fastsætte en lavere Ansvarsgrænse end bestemt i denne Konvention, er ugyldig, men Befordringsaftalen er dog gyldig og undergivet Konventionens Bestemmelser.

Artikel 24.

1. I de i Artiklerne 18 og 19 nævnte Tilfælde kan Erstatningssøgsmaal uden Hensyn til Retsgrundlagets Art kun rejses paa de Vilkaar og med de Begrænsninger, der er fastsat i denne Konvention.

2. Det samme gælder i de i Artikel 17 nævnte Tilfælde. Spørgsmaalet om, hvem der er erstatningsberettiget, og hvad der kan gives Erstatning for, er ikke berørt af Konventionen.

Artikel 25.

1. Har Befordreren foraarsaget Skaden med Forsæt eller ved en Uagtsomhed, der efter Loven i det Land, hvor Sagen anlægges, ligestilles med Forsæt, kan han ikke paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Konvention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

2. Dette gælder ogsaa, saafremt Skaden paa samme Maade er foraarsaget af hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste.

Artikel 26.

1. Modtages indskrevet Rejsegods eller Gods uden Forbehold fra Modtagerens Side, formodes Godset at være udleveret i god Stand og i Overensstemmelse med Befordringsdokumentet, hvis ikke andet bevises.

2. Er Godset beskadiget eller delvis gaaet tabt, skal Modtageren give Meddelelse derom til Befordreren umiddelbart efter, at Skaden er opdaget,

Art. 23.

Enhver avtale som tilsikter å frita fraktföreren for ansvar eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i denne konvensjon, er ugyldig, men fraktavtalen er allikevel gyldig og undergitt konvensjonens bestemmelser.

Art. 24.

1. I de tilfelle som omhandles i artiklene 18 og 19, kan erstatningssöksmål uten hensyn til rettsgrunnlagets art bare reises under de vilkår og med de begrensninger som er fastsatt i denne konvensjon.

2. Det samme gjelder i de tilfelle som omhandles i art. 17. Spörsmålet om hvem som kan kreve erstatning, og om erstatningskravenes innhold ligger utenfor konvensjonen.

Art. 25.

1. Har fraktföreren forårsaket skaden med forsett eller ved en uaktsomhet som efter loven i det land hvor saken reises, er likestillet med forsett, kan han ikke påberope sig de bestemmelser i denne konvensjon som utelukker eller begrenser hans ansvar.

2. Dette gjelder også såfremt skaden på samme måte er forårsaket av hans folk under utförelsen av deres tjeneste.

Art. 26.

1. Blir innskrevet reisegods eller gods utlevert uten at mottageren tar forbehold, formodes godset å være utlevert i god stand og overensstemmende med befordringsdokumentet, hvis ikke annet bevises.

2. Er godset skadet eller delvis tapt, skal mottageren gi meddelelse til fraktföreren umiddelbart efter at skaden er opdaget, eller senest innen en

dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27.

En cas de décès du débiteur l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayantsdroit.

Article 28.

1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29.

1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30.

1) Dans les cas de transport régis, par la définition du troisième alinéa

dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnande skedde.[1]

3. Anmärkning skall göras genom anteckning på befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

4. Har ej anmärkning framställts inom föreskriven tid, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

Artikel 27.

Har gäldenären avlidit, må mot hans rättsinnehavare talan föras om ersättning enligt denna konvention.

Artikel 28.

1. Talan om ansvarighet skall föras inom en av de höga fördragsslutande parternas territorium, enligt kärandens val, antingen där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

2. I avseende å förfarandet gälle lagen i den stat, där målet är anhängigt.

Artikel 29.

1. Talan om ansvarighet skall, vid äventyr av talans förlust, anhängiggöras inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts.

2. Tiden räknas enligt lagen i den stat, där målet är anhängigt.

Artikel 30.

1. Skall befordran, i fall som i art. 1 tredje stycket avses, utföras av

[1] Ordet »skedde» motsvarades i det till lagrådet remitterade förslaget av »bort ske».

og senest inden tre Dage for Rejsegods og syv Dage for Gods, regnet fra Modtagelsen. Ved Forsinkelse skal Meddelelse gives senest fjorten Dage fra den Dag at regne, da Udleveringen har fundet Sted.

3. Meddelelse skal ske ved Paategning paa Befordringsdokumentet eller ved en Skrivelse, der afsendes inden Fristernes Udløb.

4. Gives Meddelelse om Skaden ikke inden de fastsatte Frister, er ethvert Krav mod Befordreren bortfaldet, medmindre han har handlet svigagtigt.

Artikel 27.

Er Skyldneren død, kan Erstatningskrav i Henhold til denne Konvention gøres gældende mod dem, der er indtraadt i hans Retsstilling.

Artikel 28.

1. Erstatningssøgsmaalet skal rejses indenfor et af de høje kontraherende Parters Territorier efter Sagsøgerens Valg enten paa det Sted, hvor Befordreren bor eller har sit Hovedkontor eller har den Forretningsafdeling, hvorigennem Befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller endelig paa Bestemmelsesstedet.

2. Rettergangsmaaden bestemmes ved Loven i det Land, hvor Sagen rejses.

Artikel 29.

1. Adgangen til Erstatningssøgsmaal bortfalder, saafremt Sag ikke er rejst inden to Aar, regnet fra Luftfartøjets Ankomst til Bestemmelsesstedet eller fra den Dag, da Luftfartøjet skulde være ankommet, eller da Befordringen blev afbrudt.

2. Fristen regnes efter Loven i det Land, hvor Sagen anlægges.

Artikel 30.

1. Skal en Befordring i de i Artikel 1, 3. Stk., omhandlede Tilfælde

frist av tre dager for reisegods og syv dager for gods, regnet fra mottagelsen. I tilfelle av forsinkelse skal meddelelsen gis senest fjorten dager regnet fra den dag da godset skulde ha vært utlevert.

3. Meddelelsen skal gis gjennem påtegning på befordringsdokumentet eller ved en skrivelse som avsendes innen fristens utlöp.

4. Blir meddelelse om skaden ikke gitt innen de fastsatte frister, er ethvert krav mot fraktföreren tapt, medmindre han har handlet svikaktig.

Art. 27.

Er skyldneren död, kan erstatningskrav i henhold til denne konvensjon gjöres gjeldende mot hans rettsefterfölgere.

Art. 28.

1. Erstatningssöksmål må reises innenfor en av de höie kontraherende parters territorium, efter saksökerens valg enten på fraktförerens bosted eller på det sted hvor bedriften har sit hovedsete eller den forretningsavdeling som har sluttet fraktavtalen, eller endelig på bestemmelsesstedet.

2. Rettergangsmåten bestemmes ved loven i det land hvor saken reises.

Art. 29.

1. Erstatningskravet faller bort hvis ikke söksmål er reist innen en frist av to år regnet fra luftfartöiets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag da det skulde ha kommet frem eller da befordringen blev avbrutt.

2. Fristen regnes efter loven i det land hvor saken reises.

Art. 30.

1. Skal en befordring, i tilfelle som faller inn under art. 1, 3dje ledd,

de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayantsdroit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV.

Dispositions relatives aux transports combinés.

Article 31.

1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

flera fraktförare var efter annan, gälle för varje fraktförare, som mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, bestämmelserna i denna konvention, och vare, såvitt befordringsavtalet rör den del av befordringen vars utförande ankommer på honom, så ansett, som hade han slutit avtalet.

2. Passagerare eller hans rättsinnehavare kan vid befordran, som i första stycket avses, föra talan allenast mot den fraktförare, som utfört den del av befordringen varunder skadan eller dröjsmålet inträffat, utan så är att den förste fraktföraren uttryckligen åtagit sig ansvarighet för hela resan.

3. Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste. Båda må därjämte föra talan mot fraktförare, som utfört den del av befordringen under vilken förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet uppstått. Dessa fraktförare svare, en för båda och båda för en, i förhållande till avsändaren och den som äger utfå godset.

KAPITEL IV.

Sammansatt befordran.

Artikel 31.

1. Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, gälle bestämmelserna i denna konvention allenast beträffande luftbefordringen och detta endast såvida denna uppfyller villkoren i art. 1.

2. Utan hinder av denna konvention må vid sammansatt befordran i luftbefordringshandlingen intagas villkor rörande befordringen med annat befordringsmedel, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttagas i vad avser luftbefordringen.

udføres af flere efter hinanden følgende Befordrere, er enhver Befordrer, der modtager de Rejsende, det indskrevne Rejsegods eller Godset undergivet Bestemmelserne i denne Konvention, og forsaavidt Befordringsaftalen angaar den Del af Befordringen, som det paahviler ham at udføre, anses han for at være Part i Aftalen.

2. En Rejsende eller de, der er indtraadt i hans Rettigheder, kan ved saadan Befordring kun holde sig til den Befordrer, der har udført den Del af Befordringen, hvorunder Skaden eller Forsinkelsen er indtruffet, medmindre den første Befordrer efter udtrykkelig Aftale har overtaget Ansvaret for hele Rejsen.

3. Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods, kan Afsenderen holde sig til den første Befordrer, og den til dets Udlevering berettigede til den sidste. Begge kan desuden holde sig til den Befordrer, der har udført den Del af Befordringen, under hvilken Ødelæggelsen, Tabet, Skaden eller Forsinkelsen har fundet Sted. Disse Befordrere er solidarisk ansvarlige overfor Afsenderen og overfor den til Godsets Udlevering berettigede.

KAPITEL IV.

Sammensat Befordring.

Artikel 31.

1. Ved sammensat Befordring, som delvis udføres med Luftfartøj, delvis med andet Befordringsmiddel, gælder Konventionens Bestemmelser kun Luftbefordringen og kun, hvis denne opfylder Betingelserne i Artikel 1.

2. Denne Konvention er ikke til Hinder for, at Parterne ved sammensat Befordring optager Vilkaarene for de andre Befordringsmaader i Luftbefordringsdokumentet, saafremt Konventionens Bestemmelser iagttages for Luftbefordringens Vedkommende.

utföres av flere fraktförere efter hverandre, er enhver fraktförer som mottar den reisende, det innskrevne reisegods eller godset, underkastet de regler som er fastsatt i denne konvensjon, og forsåvidt fraktavtalen angår den del av befordringen som det påhviler ham å utföre, ansees han for å være part i avtalen.

2. En reisende eller hans rettsefterfölgere kan ved sådan befordring bare holde sig til den fraktförer, som har utfört den del av befordringen hvorunder skaden eller forsinkelsen er inntruffet, medmindre den förste fraktförer efter uttrykkelig avtale har overtatt ansvaret for hele reisen.

3. Gjelder det innskrevet reisegods eller gods, kan avsenderen holde sig til den förste fraktförer og den som har rett til å kreve utlevering til den siste fraktförer. Begge kan dessuten holde sig til den fraktförer som har utfört den del av befordringen hvorunder ödeleggelsen, tapet, beskadigelsen eller forsinkelsen er inntruffet. Disse fraktförere er solidarisk ansvarlige overfor avsenderen og den som har krav på utlevering.

KAPITEL IV.

Sammensatt befordring.

Art. 31.

1. Ved sammensatt befordring, som delvis utföres med luftfartöi og delvis med annet befordringsmiddel, gjelder bestemmelsene i denne konvensjon bare luftbefordringen, og bare når denne opfyller vilkårene i art. 1.

2. Denne konvensjon er ikke til hinder for at partene ved sammensatt befordring inntar vilkårene for de andre befordringsmåter i luftbefordringsdokumentet, såfremt konvensjonens bestemmelser overholdes for luftbefordringens vedkommende.

CHAPITRE V.

Dispositions générales et finales.

Article 32.

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 28 alinéa 1.

Article 33.

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34.

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35.

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Mi-

KAPITEL V.

Slutbestämmelser.

Artikel 32.

Ogiltig vare bestämmelse i befordringsavtalet och annan överenskommelse, som träffats innan skadan timat, varigenom avvikelse skett från denna konvention genom bestämmelse om tillämplig lag eller om domstols behörighet. Såvitt angår befordran av gods vare skiljeavtal gällande, där skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i art. 28 första stycket avsedd domstols domvärjo och saken avgöras med tillämpning av bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 33.

Utan hinder av denna konvention äge fraktförare vägra att sluta befordringsavtal, så ock fastställa befordringsvillkor, som icke stå i strid med konventionen.

Artikel 34.

Denna konvention äger icke tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres såsom första försök av lufttrafikföretag i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, ej heller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

Artikel 35.

Med dagar förstås i denna konvention löpande dagar och icke arbetsdagar.

Artikel 36.

Denna konvention är avfattad på franska språket i ett enda exemplar, som skall vara deponerat i polska ut-

KAPITEL V.

Slutningsbestemmelser.

Artikel 32.

Ugyldige er alle Forbehold i Befordringsaftalen og alle særlige Aftaler forud for Skaden, hvorved Parterne fraviger Konventionens Bestemmelser om den Lov, der skal anvendes, eller om Værnetinget. Ved Godsbefordring er dog Voldgiftsaftaler tilladt, saafremt Voldgiften skal foretages paa et af de Steder, der er lovligt Værneting efter Artikel 28, 1. Stk., og Sagen skal afgøres efter Bestemmelserne i denne Konvention.

Artikel 33.

Denne Konvention er ikke til Hinder for, at en Befordrer nægter at afslutte en Befordringsaftale eller fastsætter Befordringsvilkaar, som ikke strider mod Konventionen.

Artikel 34.

Denne Konvention finder ikke Anvendelse paa international Luftbefordring, der udføres af et Lufttrafikforetagende som første Forsøg med Henblik paa Oprettelse af en regelmæssig Luftrute, eller paa Befordring, der udføres under usædvanlige Forhold og falder udenfor normal Udøvelse af Lufttrafik.

Artikel 35.

Naar der i denne Konvention tales om Dage, menes dermed løbende Dage og ikke Arbejdsdage.

Artikel 36.

Denne Konvention er affattet paa Fransk i et enkelt Eksemplar, som skal opbevares i det polske Udenrigsmini-

KAPITEL V.

Slutningsbestemmelser.

Art. 32.

Ugyldige er alle forbehold i fraktavtalen og alle særlige avtaler forut for skaden, hvorved partene fraviker konvensjonens bestemmelser om den lov som skal anvendes, eller om vernetinget. Ved godsbefordring er dog voldgiftsavtale tillatt, når voldgiftsretten skal holdes på et av de steder som er rett verneting efter art. 28, 1ste ledd, og saken skal avgjöres efter bestemmelsene i denne konvensjon.

Art. 33.

Denne konvensjon er ikke til hinder for at en fraktförer nekter å avslutte en fraktavtale eller fastsetter befordringsvilkår som ikke strider mot konvensjonen.

Art. 34.

Denne konvensjon gjelder ikke når et luftfartsforetagende utförer en internasjonal luftbefordring som förste forsök med sikte på oprettelse av en regelmessig luftrute, og heller ikke når befordringen utföres under usedvanlige forhold og faller utenfor almindelig luftfartsvirksomhet.

Art. 35.

Når denne konvensjon taler om dager, menes löpende dager og ikke arbeidsdager.

Art. 36.

Denne konvensjon er avfattet på fransk i et eneste eksemplar, som skal opbevares i det polske utenriksdepar-

nistère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement Polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

rikesministeriets arkiv och varav en bestyrkt avskrift genom polska regeringens försorg skall översändas till envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

Article 37.

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Artikel 37.

1. Denna konvention skall ratificeras. Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i polska utrikesministeriets arkiv; det åligger ministeriet att om skedd deponering underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

2. Så snart denna konvention ratificerats av fem av de höga fördragsslutande parterna, skall den träda i kraft dem emellan den nittionde dagen efter deponerandet av det femte ratifikationsinstrumentet. Mellan de höga fördragsslutande parter, som ratificerat den, och den höga fördragsslutande part, som senare deponerar sitt ratifikationsinstrument, skall den träda i kraft å nittionde dagen efter det deponerande av dess ratifikationsinstrument ägt rum.

3. Det skall tillkomma Republiken Polens regering att underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar om dagen för ikraftträdandet av denna konvention liksom om dagen för deponerandet av varje särskilt ratifikationsinstrument.

Article 38.

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Artikel 38.

1. Sedan denna konvention trätt i kraft, står den för alla stater öppen för anslutning.

2. Anslutning skall ske genom notifikation riktad till Republiken Polens regering, som skall delgiva den envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

3. Anslutning skall medföra verkan från och med den nittionde dagen efter det notifikation skett till Republiken Polens regering.

steriums Arkiv. En behørigt bekræftet Afskrift skal tilstilles enhver af de høje kontraherende Parters Regeringer af den polske Regering.

tements arkiv, og hvorav den polske regjering skal oversende hver av de höie kontraherende parters regjeringer en bekreftet avskrift.

Artikel 37.

1. Denne Konvention skal ratificeres. Ratifikationerne skal deponeres i Arkivet i det polske Udenrigsministerium, som skal underrette hver af de høje kontraherende Parters Regeringer om Deponeringen.

2. Naar denne Konvention er ratificeret af fem af de høje kontraherende Parter, træder den i Kraft mellem disse den halvfemsindstyvende Dag efter den femte Ratifikations Deponering. Mellem de høje kontraherende Parter, som har ratificeret den, og den høje kontraherende Part, som senere deponerer sin Ratifikation, træder den i Kraft den halvfemsindstyvende Dag efter denne Deponering.

3. Republiken Polens Regering underretter enhver af de høje kontraherende Parters Regeringer om Datoen for Konventionens Ikrafttræden og om Datoen for hver Ratifikations Deponering.

Art. 37.

1. Denne konvensjon skal ratificeres. Ratifikasjonsdokumentene skal deponeres i det polske utenriksdepartements arkiv, og departementet skal underrette hver av de höie kontraherende parters regjeringer om deponeringen.

2. Når denne konvensjon er ratificert av fem höie kontraherende parter, trer den i kraft i forholdet mellem dem den nittiende dag efter deponeringen av den femte ratifikasjon. Senere trer den i kraft i forholdet mellem de höie kontraherende parter som har ratificert, og den höie kontraherende part som deponerer sit ratifikasjonsdokument, den nittiende dag efter denne deponering.

3. Republikken Polens regjering vil underrette hver av de höie kontraherende parters regjeringer om dagen for konvensjonens ikrafttreden og dagen for deponeringen av hvert ratifikasjonsdokument.

Artikel 38.

1. Denne Konvention skal, efter at den er traadt i Kraft, staa aaben for Tiltrædelse af alle Stater.

2. Tiltrædelsen sker ved en Notifikation til Republiken Polens Regering, som underretter hver af de høje kontraherende Parters Regeringer herom.

3. Tiltrædelsen træder i Kraft den halvfemsindstyvende Dag efter Notifikationen til Republiken Polens Regering.

Art. 38.

1. Denne konvensjon skal, efter at den er trådt i kraft, stå åpen for tiltredelse av alle stater.

2. Tiltredelsen iverksettes ved en notifikasjon til republikken Polens regjering, som derom underretter enhver av de höie kontraherende parters regjeringer.

3. Tiltredelsen har virkning fra den nittiende dag, efterat notifikasjon er gitt republikken Polens regjering.

Article 39.

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Artikel 39.

1. Envar av de höga fördragsslutande parterna skall kunna uppsäga denna konvention genom notifikation till Republiken Polens regering, som därom omedelbart skall underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

2. Uppsägning skall medföra verkan sex månader efter notifikationen av uppsägningen och allenast beträffande part, som företagit densamma.

Article 40.

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2) En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandats, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Artikel 40.

1. De höga fördragsslutande parterna äge, vid undertecknande, vid deponerande av ratifikationsinstrumenten eller vid anslutning till konventionen, förklara, att de undantaga samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

2. Likaså äge de senare ansluta sig särskilt, för samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet, som undantagits i deras ursprungliga förklaring.

3. De äge även, under iakttagande av konventionens bestämmelser, uppsäga densamma särskilt beträffande samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

Article 41.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer

Artikel 41.

Envar av de höga fördragsslutande parterna äge, dock ej tidigare än två år efter det denna konvention trätt i kraft, påfordra sammankallande av

Artikel 39.

1. Enhver af de høje kontraherende Parter kan opsige denne Konvention ved en Notifikation til Republiken Polens Regering, som ufortøvet skal underrette hver af de høje kontraherende Parters Regeringer herom.

2. Opsigelsen træder i Kraft seks Maaneder efter Notifikationen om Opsigelsen, men kun for den Part, der har foretaget den.

Artikel 40.

1. De høje kontraherende Parter kan ved Undertegningen, ved Deponeringen af Ratifikationen eller ved Tiltrædelsen af denne Konvention erklære, at de undtager alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, Mandatsterritorier, eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

2. De kan ligeledes senere tiltræde Konventionen særskilt for alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, Mandatsterritorier eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed, der var undtaget i deres oprindelige Erklæring.

3. De kan ogsaa under Iagttagelse af disse Bestemmelser opsige denne Konvention særskilt, enten for alle eller visse Dele af deres Kolonier, Protektorater, Mandatsterritorier eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

Artikel 41.

Enhver af de høje kontraherende Parter har Ret til tidligst to Aar efter denne Konventions Ikrafttræden at foranledige indkaldt en ny international

Art. 39.

1. Enhver av de höie kontraherende parter kan si op denne konvensjon ved en notifikasjon til republikken Polens regjering, som uten ophold underretter hver av de höie kontraherende parters regjeringer derom.

2. Opsigelsens virkninger inntrer seks måneder efter notifikasjonen, men bare for den part som har gitt den.

Art. 40.

1. De höie kontraherende parter kan ved undertegningen, ved deponeringen av sine ratifikasjoner eller ved tiltredelsen av denne konvensjon erklære at de undtar alle eller visse kolonier, protektorater, mandatsterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhöihet.

2. Som følge herav kan de senere tiltre konvensjonen særskilt for alle eller visse kolonier, protektorater, mandatsterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhöihet, som er undtatt i deres oprindelige erklæring.

3. De kan likeledes, under iakttagelse av disse bestemmelser, si op konvensjonen særskilt enten for alle eller visse av sine kolonier, protektorater, mandatsterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhöihet.

Art. 41.

Enhver av de höie kontraherende parter har rett til tidligst to år efter ikrafttredelsen av denne konvensjon å kreve innkalt en ny internasjo-

la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 Octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

ny internationell konferens i syfte att undersöka, vilka förbättringar kunna införas i konventionen. Den skall i sådant syfte hänvända sig till Franska Republikens regering, som skall vidtaga nödiga åtgärder för att förbereda denna konferens.

Denna konvention, upprättad i Warschau den 12 oktober 1929, skall stå öppen för undertecknande till den 31 januari 1930.

Protocole additionnel.

Ad article 2.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'État, ses colonies, protectorats, territoires sous mandats ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

Tilläggsprotokoll.

Till artikel 2.

De höga fördragsslutande parterna förbehålla sig rätt att vid ratifikationen eller anslutningen förklara, att art. 2 första stycket i denna konvention icke skall äga tillämpning på internationell luftbefordran, som utföres direkt av staten, dess kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium under dess suveränitet, överhöghet eller myndighet.

Konference med det Formaal at undersøge, hvilke Forbedringer der kan foretages i Konventionen. Den paagældende Part skal i dette Øjemed henvende sig til den franske Republiks Regering, som skal tage de nødvendige Skridt til at forberede denne Konference.

Denne Konvention er udfærdiget i Warszawa den 12. Oktober 1929 og staar aaben for Underskrift indtil den 31. Januar 1930.

nal konferense med det formål å undersöke om forbedringer måtte kunne foretas i denne konvensjon. I dette öiemed gjöres henvendelse til den franske republiks regjering, som skal ta de nödvendige skridt til å forberede konferencen.

Denne konvensjon er utferdiget i Varsjava den 12. oktober 1929 og er åpen for undertegning til 31. januar 1930.

Tillægsprotokol.

Til Artikel 2.

De høje kontraherende Parter forbeholder sig Adgang til ved Ratifikationen eller Tiltrædelsen at erklære, at Artikel 2, 1. Stk., i denne Konvention ikke skal gælde international Luftbefordring, der udføres direkte af Staten, dens Kolonier, Protektorater, Mandatsterritorier eller andre Territorier under dens Suverænitet, Overhøjhed eller Myndighed.

Tilleggsprotokol.

Til art. 2.

De höie kontraherende parter forbeholder sig adgang til, ved ratifikasjonen eller tiltredelsen, å erklære at art. 2, 1ste ledd, i denne konvensjon ikke skal gjelde internasjonal luftbefordring som utföres direkte av staten, dens kolonier, protektorater, mandatsterritorier eller andre territorier under dens suverenitet, overhöihet eller myndighet.

(Svensk och finsk text.)

CONVENTION
pour l'Unification de certaines Règles relatives à la Saisie Conservatoire des Aéronefs.

Article premier.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2.

1) Au sens de la présente Convention, on comprend par saisie conservatoire tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, par l'entremise des agents de la justice ou de l'administration publique, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

2) Au cas où la loi compétente accorde au créancier, qui détient l'aéronef sans le consentement de l'exploitant, un droit de rétention, l'exercice de ce droit est, aux fins de la présente Convention, assimilé à la saisie conservatoire et soumis au régime prévu par la présente Convention.

Article 3.

1) Sont exempts de saisie conservatoire:

a) Les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté;

b) Les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables;

KONVENTION
rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg.

Artikel 1.

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga nödiga åtgärder för att genomföra bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 2.

1. Med kvarstad förstås i denna konvention varje åtgärd, varigenom ett luftfartyg till förmån för borgenär, ägare eller den som eljest har sakrätt i fartyget, genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut, i privaträttsligt intresse kvarhålles, utan att den som söker kvarstad kan åberopa verkställbar dom, given i vanlig rättegångsväg, eller motsvarande grund för verkställighet.

2. Har borgenär utan brukarens samtycke tagit luftfartyg i besittning och äger borgenären enligt den lag, som skall tillämpas, kvarhålla fartyget, är enligt denna konvention utövandet av sådan rätt att likställa med kvarstad och underkastat konventionens bestämmelser.

Artikel 3.

1. Kvarstad må ej läggas å:

a. luftfartyg, som användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift;

b. luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg;

(Dansk Tekst.)

KONVENTION
angaaende Indførelse af visse ensartede Regler om Arrest i Luftfartøjer.

Artikel 1.

De høje kontraherende Parter forpligter sig til at træffe de nødvendige Forholdsregler til at gennemføre Bestemmelserne i denne Konvention.

Artikel 2.

1. Ved Arrest forstaas i denne Konvention enhver Foranstaltning, hvorved et Luftfartøj efter Beslutning af Retten eller en offentlig Forvaltningsmyndighed holdes tilbage i privatretlig Interesse til Fordel for en Fordringshaver, Ejeren eller den, som iøvrigt har en tinglig Ret i Luftfartøjet, uden at Rekvirenten kan paaberaabe sig en eksigibel Dom, erhvervet ved sædvanlig Rettergang, eller et tilsvarende Eksekutionsgrundlag.

2. Har en Fordringshaver uden Brugerens Samtykke taget et Luftfartøj i Besiddelse, og giver den kompetente Lov ham Ret til at holde det tilbage, er ved Anvendelsen af denne Konvention Udøvelsen af saadan Ret ligestillet med Arrest og underkastet Konventionens Bestemmelser.

Artikel 3.

1. Fritaget for Arrest er:

a. Luftfartøjer, der udelukkende benyttes i Statstjeneste, derunder indbefattet Postbefordring, men ikke Handelsvirksomhed.

b. Luftfartøjer, der anvendes paa regelmæssige Ruter i offentlig Lufttrafik, og de fornødne Reservefartøjer.

(Norsk tekst.)

KONVENSJON
om innförelse av visse ensartede regler om arrest i luftfartöier.

Art. 1.

De höie kontraherende parter forplikter sig til å treffe de nödvendige forholdsregler for å gjennemföre bestemmelsene i denne konvensjon.

Art. 2.

1. Ved arrest forståes i denne konvensjon enhver tvangsforretning hvorved et luftfartöi efter beslutning av retten eller en forvaltningsmyndighet blir holdt tilbake for et borgerlig krav til fordel for en fordringshaver, eieren eller den som ellers har en tinglig rett i fartöiet, uten at saksökeren kan påberope sig en tvangskraftig dom erhvervet gjennem vanlig rettergang, eller et tilsvarende tvangsgrunnlag.

2. Hvor loven gir en fordringshaver som uten brukerens samtykke har tatt et luftfartöi i besiddelse, rett til å holde det tilbake, er utövelsen av denne rett efter konvensjonen likestillet med arrest og underkastet konvensjonens bestemmelser.

Art. 3.

1. Fritatt for arrest er:

a. luftfartöier som utelukkende anvendes i en stats tjeneste, herunder innbefattet postbefordring, men ikke handelsvirksomhet;

b. luftfartöier som er satt inn i en regelmessig rute som er åpen for almenheten, og de nödvendige reservefartöier;

c) Tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

2) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Article 4.

1) Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et donne droit à la mainlevée immédiate.

2) Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier, ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

Article 5.

Dans tous les cas, il sera statué, par une procédure sommaire et rapide, sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire.

Article 6.

1) S'il a été procédé à la saisie d'un aéronef insaisissable d'après les dispositions de la présente Convention, ou si le débiteur a dû fournir un cautionnement pour en empêcher la saisie ou pour en obtenir mainlevée, le saisissant est responsable, suivant la loi du lieu de la procédure, du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

2) La même règle s'applique en cas de saisie conservatoire opérée sans juste cause.

Article 7.

La présente Convention ne s'applique ni aux mesures conservatoires en

c. luftfartyg, som eljest användes för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, dock icke om kvarstaden avser gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit.

2. Bestämmelserna i denna artikel gälla icke kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling.

Artikel 4.

1. Föreligger ej frihet från kvarstad eller åberopar brukaren icke sådan förmån, äge han dock förebygga kvarstaden eller få den hävd, där tillräcklig säkerhet ställes.

2. Säkerheten skall anses tillräcklig, såvida den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

Artikel 5.

Göres ansökan om kvarstads hävande, skall avgörande städse träffas summariskt och snabbt.

Artikel 6.

1. Har luftfartyg belagts med kvarstad, ehuru det enligt bestämmelserna i denna konvention varit fritaget därifrån, eller har gäldenären måst ställa säkerhet för att förebygga kvarstad eller få kvarstad hävd, svare sökanden enligt handräckningsortens lag för skada, som därav kommit för brukaren eller ägaren.

2. Detsamma gäller, där utan giltig orsak kvarstad lagts å luftfartyg.

Artikel 7.

Denna konvention äger icke tillämpning å förvaringsåtgärder vid kon-

c. Luftfartøjer, der i øvrigt anvendes til Befordring af Personer eller Gods mod Betaling, naar Fartøjet er klart til Afgang for saadan Befordring, dog ikke hvis Arrest kræves for Gæld, som er stiftet med den forestaaende Rejse for Øje, eller for en Fordring, der er opstaaet under Rejsen.

2. Bestemmelserne i denne Artikel gælder ikke Arrest efter Begæring af Ejeren af et Luftfartøj, naar det er frataget ham ved en retstridig Handling.

Artikel 4.

1. Naar et Luftfartøj ikke er fritaget for Arrest, eller naar Brugeren ikke paaberaaber sig Fritagelsen, kan Arrest afværges eller kræves ophævet, saafremt tilstrækkelig Sikkerhed stilles.

2. Sikkerheden er tilstrækkelig, naar den dækker Fordringen med Omkostninger og udelukkende skal tjene til Betaling heraf, eller naar den dækker Luftfartøjets Værdi, saafremt denne er lavere.

Artikel 5.

Begæres en Arrest ophævet, skal Afgørelsen stedse træffes ved en summarisk og hurtig Rettergang.

Artikel 6.

1. Er der gjort Arrest i et Luftfartøj i Strid med Fritagelsesbestemmelserne i denne Konvention, eller har Skyldneren maattet stille Sikkerhed for at forhindre Arrest eller for at faa en Arrest ophævet, er Rekvirenten ansvarlig efter Arreststedets Lov for den Skade, der derved er tilføjet Luftfartøjets Bruger eller Ejer.

2. Det samme gælder, hvis Arresten er foretaget uden gyldig Grund.

Artikel 7.

Denne Konvention gælder ikke Tilbageholdelse ved Konkurs eller Be-

c. luftfartöier som ellers anvendes til befordring av personer eller gods mot betaling, når fartöiet er klart til avgang for sådan befordring, dog ikke hvis arrest kreves for gjeld som er stiftet for den reise som skal utföres, eller for en fordring som er opstått under reisen.

2. Bestemmelsene i denne artikkel gjelder ikke arrest efter begjæring av eieren av et luftfartöi når det er fratatt ham ved en rettsstridig handling.

Art. 4.

1. Når et luftfartöi ikke er fritatt for arrest, eller når brukeren ikke påberoper sig fritagelsen, kan arresten hindres eller kreves ophevet, såfremt tilstrekkelig sikkerhet stilles.

2. Sikkerheten er tilstrekkelig når den dekker fordringen med omkostninger og bare skal tjene til betaling derav, eller når den dekker luftfartöiets verdi, hvis denne er lavere.

Art. 5.

Begjæres en arrest ophevet, skal avgjörelsen i alle tilfelle treffes ved en summarisk og hurtig rettergang.

Art. 6.

1. Er det gjort arrest i et luftfartöi i strid med fritagelsesbestemmelsene i denne konvensjon, eller har skyldneren måttet stille sikkerhet for å hindre arrest eller for å få en arrest ophevet, er saksökeren ansvarlig efter arreststedets lov for den skade som derved er påført brukeren eller eieren.

2. Det samme gjelder når arrest er iverksat uten gyldig grunn.

Art. 7.

Denne konvensjon gjelder ikke tilbakeholdelse ved konkurs eller be-

matière de faillite, ni aux mesures conservatoires effectuées en cas d'infraction aux règles de douane, pénales ou de police.

Article 8.

La présente Convention ne s'oppose pas à l'application des conventions internationales entre les Hautes Parties Contractantes qui prévoient une insaisissabilité plus étendue.

Article 9.

1) La présente Convention s'applique sur le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes à tout aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

2) L'expression «territoire d'une Haute Partie Contractante» comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

Article 10.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

Articles 11.

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux Archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur, entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratifi-

kurs, ej heller å beslag vid överträdelse av tull-, straff- eller ordningsbestämmelser.

Artikel 8.

Denna konvention utesluter ej tillämpning av internationella konventioner, som i förhållandet mellan de höga fördragsslutande parterna stadga vidsträcktare frihet från kvarstad.

Artikel 9.

1. Denna konvention äger på envar hög fördragsslutande parts territorium tillämpning å luftfartyg, registrerat inom annan hög fördragsslutande parts territorium.

2. Uttrycket hög fördragsslutande parts territorium innefattar varje territorium, som är underkastat partens suveränitet, överhöghet, protektorat, mandat eller myndighet och för vilket parten är ansluten till konventionen.

Artikel 10.

Denna konvention är avfattad på franska språket i ett enda exemplar, som skall vara deponerat i Konungariket Italiens utrikesministeriums arkiv och varav en bestyrkt avskrift genom Konungariket Italiens regerings försorg skall översändas till envar av de intresserade regeringarna.

Artikel 11.

1. Denna konvention skall ratificeras. Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i Konungariket Italiens utrikesministeriums arkiv; det åligger ministeriet att om skedd deponering underrätta envar av de intresserade regeringarna.

2. Så snart fem ratifikationsinstrument deponerats, skall denna konvention träda i kraft emellan de höga fördragsslutande parter, som ratificerat konventionen, nittio dagar efter deponerandet av det femte ratifi-

slaglæggelse paa Grund af Overtrædelse af Told-, Straffe- eller Politibestemmelser.

Artikel 8.

Denne Konvention er ikke til Hinder for Anvendelse af internationale Konventioner, der i Forholdet mellem de høje kontraherende Parter hjemler en videregaaende Fritagelse for Arrest.

Artikel 9.

1. Denne Konvention finder indenfor hver høj kontraherende Parts Territorium Anvendelse paa ethvert Luftfartøj, der er registreret indenfor en anden høj kontraherende Parts Territorium.

2. Udtrykket en høj kontraherende Parts Territorium omfatter ethvert Territorium, der staar under en høj kontraherende Parts Suverænitet, Overhøjhed, Protektorat, Mandat eller Myndighed, og for hvilket denne Part har sluttet sig til Konventionen.

Artikel 10.

Denne Konvention er affattet paa Fransk i et enkelt Eksemplar, som skal opbevares i Kongeriget Italiens Udenrigsministeriums Arkiv. En bekræftet Afskrift skal tilstilles hver af de interesserede Regeringer af Kongeriget Italiens Regering.

Artikel 11.

1. Denne Konvention skal ratificeres. Ratifikationerne skal deponeres i Arkivet i Kongeriget Italiens Udenrigsministerium. Dette Ministerium skal underrette hver af de interesserede Parters Regeringer om Deponeringen.

2. Naar fem Ratifikationer er deponeret, træder Konventionen i Kraft mellem de høje kontraherende Parter, der har ratificeret Konventionen, halvfemsindstyve Dage efter Deponeringen af den femte Ratifikation. Ra-

slag på grunn av overtredelse av toll-, straffe- eller politibestemmelser.

Art. 8.

Denne konvensjon er ikke til hinder for anvendelse av internasjonale konvensjoner som i forholdet mellem de höie kontraherende parter hjemler en videregående fritagelse for arrest.

Art. 9.

1. Denne konvensjon anvendes innenfor hver av de höie kontraherende parters territorium på ethvert luftfartöi som er registrert innenfor en annen höi kontraherende parts territorium.

2. Uttrykket en höi kontraherende parts territorium omfatter ethvert territorium som står under en höi kontraherende parts suverenitet, overhöihet, protektorat, mandat eller myndighet, og for hvilket denne part har sluttet sig til konvensjonen.

Art. 10.

Denne konvensjon er avfattet på fransk i et eneste eksemplar, som skal opbevares i kongeriket Italias utenriksdepartements arkiv, og hvorav kongeriket Italias regjering skal oversende hver av de interesserte regjeringer en bekreftet avskrift.

Art. 11.

1. Denne konvensjon skal ratificeres. Ratifikasjonsdokumentene skal deponeres i kongeriket Italias utenriksdepartements arkiv, og departementet skal underrette hver av de interesserte regjeringer om deponeringen.

2. Når fem ratifikasjoner er deponert, trer konvensjonen i kraft i forholdet mellem de höie kontraherende parter som har ratificert, nitti dager efter deponeringen av den femte ratifikasjon. Ratifikasjoner som senere de-

cation. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 12.

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

Article 13.

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 14.

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outremer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie

kationsinstrumentet. Ratifikation, rörande vilken instrument deponerats senare, skall medföra verkan nittio dagar efter deponerandet.

3. Det skall tillkomma Konungariket Italiens regering att underrätta envar av de intresserade regeringarna om dagen för ikraftträdandet av denna konvention.

Artikel 12.

1. Sedan denna konvention trätt i kraft, står den öppen för anslutning.

2. Anslutning skall ske genom notifikation riktad till Konungariket Italiens regering, som skall delgiva den envar av de intresserade regeringarna.

3. Anslutning skall medföra verkan nittio dagar efter det notifikation skett till Konungariket Italiens regering.

Artikel 13.

1. Envar av de höga fördragsslutande parterna skall kunna uppsäga denna konvention genom notifikation till Konungariket Italiens regering, som därom omedelbart skall underrätta envar av de intresserade regeringarna.

2. Uppsägning skall medföra verkan sex månader efter notifikationen av uppsägningen och allenast beträffande part, som företagit densamma.

Artikel 14.

1. De höga fördragsslutande parterna äge, vid undertecknande, vid deponerande av ratifikationsinstrumenten eller vid anslutning till konventionen, förklara, att de undantaga samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, på andra sidan havet belägna territorier, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

2. De höga fördragsslutande parterna äge senare underrätta Konungariket Italiens regering, att de ämna

tifikationer, som senere deponeres, træder i Kraft halvfemsindstyve Dage efter denne Deponering.

3. Kongeriget Italiens Regering underretter hver af de interesserede Regeringer om Datoen for Konventionens Ikrafttræden.

Artikel 12.

1. Denne Konvention skal, efter at den er traadt i Kraft, staa aaben for Tiltrædelse.

2. Tiltrædelsen sker ved en Notifikation til Kongeriget Italiens Regering, som underretter hver af de interesserede Parters Regeringer herom.

3. Tiltrædelsen træder i Kraft halvfemsindstyve Dage efter Notifikationen til Kongeriget Italiens Regering.

Artikel 13.

1. Hver af de høje kontraherende Parter kan opsige denne Konvention ved en Notifikation til Kongeriget Italiens Regering, som ufortøvet skal underrette hver af de interesserede Regeringer.

2. Opsigelsen træder i Kraft seks Maaneder efter Notifikationen om Opsigelsen, men kun for den Part, der har foretaget den.

Artikel 14.

1. De høje kontraherende Parter kan ved Undertegningen, ved Deponeringen af Ratifikationen eller ved Tiltrædelsen af denne Konvention erklære, at de undtager alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, oversøiske Territorier, Mandatsterritorier, eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

2. De høje kontraherende Parter kan senere meddele Kongeriget Italiens Regering, at de vil gøre Konventioponeres, trer i kraft nitti dager efter denne deponering.

3. Kongeriket Italias regjering vil underrette hver av de interesserte regjeringer om dagen for konvensjonens ikrafttreden.

Art. 12.

1. Denne konvensjon skal, efter at den er trådt i kraft, stå åpen for tiltredelse.

2. Tiltredelsen iverksettes ved en notifikasjon til kongeriket Italias regjering, som derom underretter enhver av de interesserte regjeringer.

3. Tiltredelsen har virkning nitti dager efter at notifikasjon er gitt kongeriket Italias regjering.

Art. 13.

1. Enhver av de höie kontraherende parter kan si op denne konvensjon ved en notifikasjon til kongeriket Italias regjering, som uten ophold underretter hver av de interesserte regjeringer.

2. Opsigelsens virkning inntrer seks måneder efter notifikasjonen, men bare i forhold til den part som har gitt den.

Art. 14.

1. De höie kontraherende parter kan ved undertegningen, ved deponeringen av sine ratifikasjoner eller ved tiltredelsen av denne konvensjon erklære at de undtar alle eller visse av sine kolonier, protektorater, oversjöiske territorier, mandatsterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhöihet.

2. De höie kontraherende parter kan senere meddele kongeriket Italias regjering at de vil gjöre kon-

qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leurs souveraineté, autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Article 15.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au 1er janvier 1934.

göra konventionen tillämplig å samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, på andra sidan havet belägna territorier, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet, som undantagits i deras ursprungliga förklaring.

3. De äge när som helst underrätta Konungariket Italiens regering, att de ämna låta konventionens tillämplighet upphöra beträffande samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, på andra sidan havet belägna territorier, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

4. Konungariket Italiens regering skall delgiva envar av de intresserade regeringarna de underrättelser, som givits i överensstämmelse med de båda föregående styckena.

Artikel 15.

Envar av de höga fördragsslutande parterna äge, dock ej tidigare än två år efter det denna konvention trätt i kraft, påfordra sammankallande av ny internationell konferens i syfte att undersöka, vilka förbättringar kunna införas i konventionen. Den skall i sådant syfte hänvända sig till Franska Republikens regering, som skall vidtaga nödiga åtgärder för att förbereda denna konferens.

Denna konvention, upprättad i Rom den 29 maj 1933, skall stå öppen för undertecknande till den 1 januari 1934.

nen anvendelig i alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, oversøiske Territorier, Mandatsterritorier eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed, der var undtaget i deres oprindelige Erklæring.

3. De kan naarsomhelst meddele Kongeriget Italiens Regering, at de vil ophøre at anvende Konventionen i alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, oversøiske Territorier, Mandatsterritorier eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

4. Kongeriget Italiens Regering skal underrette hver af de interesserede Regeringer om de Meddelelser, som gives efter de to foregaaende Stykker.

Artikel 15.

Hver af de høje kontraherende Parter har Ret til tidligst to Aar efter denne Konventions Ikrafttræden at foranledige indkaldt en ny international Konference med det Formaal at undersøge, hvilke Forbedringer der kan foretages i Konventionen. Den paagældende Part skal i dette Øjemed henvende sig til den franske Republiks Regering, som skal tage de nødvendige Skridt til at forberede denne Konference.

Denne Konvention er udfærdiget i Rom den 29. Maj 1933 og staar aaben for Underskrift indtil den 1. Januar 1934.

vensjonen anvendelig i alle eller visse av sine kolonier, protektorater, oversjöiske territorier, mandatsterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhöihet, som er undtatt i deres oprindelige erklæring.

3. De kan nårsomhelst meddele kongeriket Italias regjering at de vil ophöre å anvende konvensjonen i alle eller visse av sine kolonier, protektorater, oversjöiske territorier, mandatsterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhöihet.

4. Kongeriket Italias regjering skal underrette hver av de interesserte regjeringer om de meddelelser som gis efter de to foregående ledd.

Art. 15.

Enhver av de höie kontraherende parter har rett til tidligst to år efter ikrafttredelsen av denne konvensjon å kreve innkalt en ny internasjonal konference med det formål å undersöke om forbedringer måtte kunne foretas i denne konvensjon. I dette öiemed gjöres henvendelse til den franske republikks regjering, som skal ta de nödvendige skridt til å forberede konferencen.

Denne konvensjon er utferdiget i Rom den 29 mai 1933 og er åpen for undertegning til 1 januar 1934.

Till KONUNGEN.

Undertecknade, som förordnats att inom justitiedepartementet biträda med beredning angående den lagstiftning, som kunde finnas påkallad i anledning av, bland annat, den vid konferens i Warschau år 1929 antagna konventionen

rörande luftbefordran samt den vid konferens i Rom år 1933 antagna konventionen rörande kvarstad å luftfartyg, avlämnade den 29 juni 1935 av motiv åtföljda, i samråd med delegerade för de övriga nordiska länderna utarbetade förslag till lag om befordran med luftfartyg samt till lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg. Vid avlämnandet av förslagen framhölls, hurusom det av de delegerade ansetts önskvärt, att förslaget till lag om befordran med luftfartyg finge så snart lämpligen kunde ske undergå behandling i lagrådet och att därefter slutlig överläggning rörande förslaget ägde rum mellan ländernas delegerade.

Sedan Kungl. Maj:t därefter den 18 juli 1935 förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över förslaget till lag om befordran med luftfartyg, har sådant utlåtande avgivits den 19 juni 1936.

Under tiden mellan remissen till lagrådet och avgivandet av dess utlåtande har visserligen i Norge den 12 juni 1936 utfärdats Lov om befordring med luftfartøier. Däremot har, för bibehållande så långt möjligt av den tidigare uppnådda överensstämmelsen mellan ländernas lagtexter, förhandlingar skriftligen förts mellan undertecknade och de danska delegerade vid det nordiska lufträttsarbetet, overformynder L. Ingerslev och ekspeditionssekretær K. Gregersen, med dr juris C. Popp-Madsen som sekreterare, samt den finske delegerade vid samma arbete, numera hovrättsrådet R. Beckman. Under dessa förhandlingar hava dryftats de anmärkningar, som lagrådet eller dess särskilda ledamöter framställt mot förslaget, och hava därvid de delegerade enats om att på ett antal punkter föreslå ändring i anledning av anmärkningarna ävensom vidtagandet av vissa smärre redaktionella jämkningar.

Undertecknade få härmed i underdånighet överlämna en sammanställning av de ändringar i den svenska lagtexten, som påkallas av en anslutning till de sålunda vunna resultaten.

Såsom av sammanställningen framgår, äro de svenska, danska och finska lagtexterna, sådana desamma föreligga efter ifrågavarande förhandlingar, i allt väsentligt överensstämmande med varandra. Man har ock under förhandlingarna såsom ett önskemål betraktat att i möjligaste mån bibehålla överensstämmelse med berörda norska lag.

Underdånigst

BIRGER EKEBERG. HUGO WIKANDER.

Erik Hagbergh.

Stockholm den 24 november 1936.

Anm. **Den i skrivelsen åberopade sammanställningen har inarbetats i den bland parallelltexterna upptagna svenska lagtexten.**

PARALLELLTEXTER.

9—350780

(Svensk text.)

Förslag

till

Lag

om befordran med luftfartyg.

Härigenom förordnas som följer:

Lagens tillämpningsområde.

1 §.

Denna lag gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt.

2 §.

Å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, äger denna lag icke tillämpning, ej heller å befordran, som verkställes av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, eller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

(Jfr 31 §.)

Befordringshandlingar.

I. Biljett.

3 §.

Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett, innehållande följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;
b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

(Finsk text.)

Förslag

till

Lag

om befordran med luftfartyg.

Lagens tillämpningsområde.

1 §.

Denna lag gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställes vederlagsfritt.

2 §.

Å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, äger denna lag icke tillämpning, ej heller å befordran, som verkställes av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, eller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

(Jfr 31 §.)

Befordringshandlingar.

I. Biljett.

3 §.

Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett, innehållande följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;
b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

(Dansk Tekst.)

Udkast

til

Lov
om Befordring med Luftfartøj.

Lovens Anvendelsesomraade.

§ 1.

Denne Lov gælder Befordring med Luftfartøj af Rejsende, Rejsegods eller Gods, naar Befordringen udføres mod Betaling eller af et Lufttrafikforetagende, selv om Befordringen er vederlagsfri.

§ 2.

Denne Lov finder ikke Anvendelse paa Luftbefordring, der udføres i Henhold til internationale Postoverenskomster, ej heller paa Befordring, der udføres af et Lufttrafikforetagende som første Forsøg med Henblik paa Oprettelse af en regelmæssig Luftrute, eller paa Befordring, der udføres under usædvanlige Forhold og falder udenfor normal Udøvelse af Lufttrafik.

(Jfr § 31.)

Befordringsdokumenter.

I. Billet.

§ 3.

Ved Befordring af Rejsende skal Befordreren udstede en Billet, som skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udstedelsen;

b. Afgangssted og Bestemmelsessted;

c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordreren kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer;

(Norsk tekst.)

Lov
om befordring med luftfartøier.[1]

§ 1.

Denne lov gjelder befordring av reisende, reisegods eller gods med luftfartøi, når befordringen utføres mot betaling eller av et luftfartsforetagende, selv om befordringen er vederlagsfri.

Loven kommer ikke til anvendelse når et luftfartsforetagende utfører en luftbefordring som første forsøk med sikte på oprettelse av en regelmessig luftrute, og heller ikke når befordringen ellers utføres under usedvanlige forhold og faller utenfor almindelig luftfartsvirksomhet.

Ved sammensatt befordring, som delvis utføres med luftfartøi og delvis med annet befordringsmiddel, gjelder bestemmelsene i denne lov bare luftbefordringen.

[1] Lagen är utfärdad den 12 juni 1936.

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

II. Resgodsbevis.

4 §.

Vid befordran av resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (inskrivet resgods), skall denne utfärda resgodsbevis.

Resgodsbevis skall upprättas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;

d. biljettens nummer;

e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;

f. kollinas antal och vikt;

g. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket; samt

h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de i andra stycket under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

II. Resgodsbevis.

4 §.

Vid befordran av resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (inskrivet resgods), skall denne utfärda resgodsbevis.

Resgodsbevis skall upprättas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;

d. biljettens nummer;

e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;

f. kollinas antal och vikt;

g. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket; samt

h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de i andra stycket under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

d. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;

e. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

Er Billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne Indhold, eller er den gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov. Har Befordreren modtaget den Rejsende, uden at der udstedes Billet, har han dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

II. Rejsegodsbevis.

§ 4.

Ved Befordring af Rejsegods, som den Rejsende overgiver i Befordrerens Varetægt (indskrevet Rejsegods), skal Befordreren udstede et Rejsegodsbevis.

Rejsegodsbeviset udfærdiges i to Eksemplarer, det ene for den Rejsende, det andet for Befordreren. Beviset skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udstedelsen;

b. Afgangssted og Bestemmelsessted;

c. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;

d. Billettens Nummer;

e. at Rejsegodset udleveres til Bevisets Indehaver;

f. Stykkernes Antal og Vægt;

g. det Beløb, der er angivet i Henhold til § 22, 2. Stk.;

h. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

Er Rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har Beviset ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov. Hvis Befordreren modtager Rejsegodset, uden at der udstedes Rejsegodsbevis, eller indeholder Beviset ikke de Angivelser, der nævnes under d., f. og h., har Befordreren dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

III. Flygfraktsedel.

5 §.

Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och, med det undantag som följer av 9 §, underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen »för fraktföraren» och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas »för mottagaren»; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

7 §.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren det begär, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

III. Flygfraktsedel.

5 §.

Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och, med det undantag som följer av 9 §, underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen »för fraktföraren» och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas »för mottagaren»; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställes av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

7 §.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren det begär, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;

III. Luftfragtbrev.

§ 5.

Ved Godsbefordring kan Befordreren kræve, at Afsenderen udfærdiger og afgiver til ham et Dokument, betegnet som Luftfragtbrev, og Afsenderen kan kræve, at Befordreren modtager dette Dokument.

Er Luftfragtbrev ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov med de Undtagelser, der følger af § 9.

§ 6.

Luftfragtbrevet udfærdiges af Afsenderen i tre Eksemplarer og afleveres sammen med Godset. Det første Eksemplar skal paategnes »For Befordreren» og underskrives af Afsenderen. Det andet Eksemplar skal paategnes »For Modtageren»; det underskrives baade af Afsenderen og Befordreren og skal følge med Godset. Det tredje Eksemplar underskrives af Befordreren og tilbageleveres Afsenderen efter Godsets Modtagelse.

Befordrerens Underskrift skal paaføres ved Godsets Modtagelse; den kan erstattes af Stempel. Afsenderens Underskrift kan være trykt eller erstattes af Stempel.

Har Befordreren udfærdiget Luftfragtbrevet efter Afsenderens Anmodning, anses han, hvis ikke andet bevises, for at handle paa Afsenderens Vegne.

§ 7.

Omfatter Befordringen flere Stykker Gods, skal Afsenderen paa Befordrerens Begæring udfærdige særskilte Luftfragtbreve.

§ 8.

Luftfragtbrevet skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udfærdigelsen;

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

d. avsändarens namn och adress;

e. den förste fraktförarens namn och adress;

f. om viss mottagare angives, hans namn och adress;

g. godsets art;

h. stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;

i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

9 §.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i 8 § a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

10 §.

Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan i följd av att uppgifter rörande godset,

b. avgångsort och bestämmelseort;

c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

d. avsändarens namn och adress;

e. den förste fraktförarens namn och adress;

f. om viss mottagare angives, hans namn och adress;

g. godsets art;

h. stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;

i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

9 §.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i 8 § a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

10 §.

Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan i följd av att uppgifter rörande godset,

b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordreren kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer;
d. Afsenderens Navn og Adresse;
e. den første Befordrers Navn og Adresse;
f. hvis Modtageren opgives, hans Navn og Adresse;
g. Godsets Art;
h. Stykketal, Indpakningsmaade, Stykkernes særlige Mærker eller Numre;
i. Godsets Vægt, Mængde, Rumindhold eller Dimensioner;
j. Godsets og Indpakningens synlige Tilstand;
k. Fragten, hvis den er fastsat, Dato og Sted for Betalingen, og hvem der skal betale Fragten;
l. hvis Godset sendes mod Efterkrav, det Vederlag for Godset og de Omkostninger, der skal opkræves;
m. det Beløb, der er angivet i Henhold til § 22, 2. Stk.;
n. Antal Eksemplarer af Luftfragtbrevet;
o. de Dokumenter, der er overgivet Befordreren, og som skal følge med Luftfragtbrevet;
p. Befordringstiden og en kort Angivelse af den Vej, der skal følges (via), hvis der er truffet Aftale derom;
q. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

§ 9.

Har Befordreren modtaget Godset, uden at der udfærdiges Luftfragtbrev, eller indeholder Luftfragtbrevet ikke alle de Angivelser, der nævnes i § 8 a.—i. og q., kan han ikke paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Lov, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

§ 10.

Afsenderen er ansvarlig for Skade, som Befordreren eller andre lider som Følge af, at Oplysninger angaaende

vilka han upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

11 §.

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande.

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet äge avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen; gälde dock kostnad som därav kommer. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphöre, då efter

vilka han upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

11 §.

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande.

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet äge avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen; gälde dock kostnad som därav kommer. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphöre, då efter

Godset, som han har anført i Luftfragtbrevet, ikke har det foreskrevne Indhold eller i øvrigt er ufuldstændige eller urigtige.

§ 11.

Saafremt ikke andet godtgøres, gælder Luftfragtbrevet som Bevis for Befordringsaftalens Afslutning, for Godsets Modtagelse og for Vilkaarene for Befordringen.

Luftfragtbrevets Angivelser af Godsets Vægt, Dimensioner, Indpakning og Stykketal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre Oplysninger om Godsets Mængde eller Rumindhold samt Oplysninger om dets Tilstand gælder derimod ikke som Bevis mod Befordreren, medmindre denne i Afsenderens Nærværelse har undersøgt dem og har bekræftet dette ved Paategning paa Luftfragtbrevet, eller Angivelsen angaar Godsets synlige Tilstand.

Ret til at raade over Godset og Udlevering af Godset.

§ 12.

Mod Opfyldelse af sine Forpligtelser efter Befordringsaftalen kan Afsenderen, saafremt det kan ske uden Skade for Befordreren eller andre Afsendere, raade over Godset ved at tage det tilbage paa Afgangs- eller Bestemmelsesflyvepladsen, standse det i Tilfælde af Landing undervejs, lade det udlevere paa Bestemmelsesstedet eller undervejs til en anden end den i Luftfragtbrevet angivne Modtager eller kræve det tilbagesendt til Afgangsflyvepladsen; Afsenderen skal dog erstatte de dermed forbundne Omkostninger. Kan Afsenderens Ordrer ikke udføres, skal Befordreren straks underrette ham herom.

Udfører Befordreren Afsenderens Ordrer, uden at dennes Eksemplar af Luftfragtbrevet forevises, er Befordreren ansvarlig for Skade, som derved maatte paaføres rette Indehaver af Luftfragtbrevet, dog med Regres til Afsenderen.

Afsenderens Ret ophører samtidig

vad i 13 § stadgas mottagarens rätt inträder. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

13 §.

När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

14 §.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, vare ej gällande, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

16 §.

Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

vad i 13 § stadgas mottagarens rätt inträder. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

13 §.

När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

Så snart godset framkommit, skall fraktföraren, där ej annat avtalats, underrätta mottagaren därom.

14 §.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, vare ej gällande, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

16 §.

Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets utlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

med, at Modtagerens Ret indtræder efter § 13. Nægter Modtageren at tage imod Fragtbrevet eller Godset, eller kan han ikke antræffes, genindtræder Afsenderen i sin Ret til at raade over Godset.

§ 13.

Naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstedet, kan Modtageren, bortset fra de i § 12 nævnte Tilfælde, kræve, at Befordreren udleverer Luftfragtbrevet og Godset til ham mod Betaling af de skyldige Beløb og mod Opfyldelse af de Befordringsvilkaar, der er angivet i Luftfragtbrevet.

Befordreren skal, saasnart Godset er kommet frem, underrette Modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

§ 14.

Indrømmer Befordreren, at Godset er gaaet tabt, eller er det ikke ankommet senest syv Dage, efter at det skulde være kommet frem, kan Modtageren gøre de af Fragtaftalen flydende Rettigheder gældende mod Befordreren.

§ 15.

Enhver Aftale, der indeholder Afvigelser fra Bestemmelserne i §§ 12, 13 og 14, er ugyldig, medmindre den er anført i Luftfragtbrevet.

§ 16.

Afsenderen er forpligtet til at give de Oplysninger og til at vedlægge Luftfragtbrevet de Dokumenter, som er nødvendige til Opfyldelse af Told-, Akcise- eller Politiforskrifter, forinden Godset kan udleveres til Modtageren. Afsenderen er ansvarlig overfor Befordreren for Skade, som maatte følge af, at disse Oplysninger eller Dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, medmindre Befordreren eller hans Folk har gjort sig skyldige i Fejl eller Forsømmelse.

Befordreren er ikke forpligtet til at undersøge, om disse Oplysninger og Dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

Fraktförarens ansvarighet.

17 §.

Drabbas passagerare, ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, av skada å person, vare fraktföraren, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas, därför ansvarig.

18 §.

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods, medan det är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, vare fraktföraren, med nedan stadgade undantag, därför ansvarig.

Har på grund av befordringsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befordran verkställts till lands eller sjöledes utanför flygplats, ligge å fraktföraren att visa att skada, som drabbat resgodset eller godset, ej uppkommit under den i första stycket avsedda tiden.

19 §.

För skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods vare fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

(Jfr 30 §.)

Fraktförarens ansvarighet.

17 §.

Drabbas passagerare, ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, av skada å person, vare fraktföraren, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas, därför ansvarig.

18 §.

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods, medan det är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, vare fraktföraren, med nedan stadgade undantag, därför ansvarig.

Har på grund av befordringsavtalet vid lastning, utlämnande eller omlastning befordran verkställts till lands eller sjöledes utanför flygplats, ligge å fraktföraren att visa att skada, som drabbat resgodset eller godset, ej uppkommit under den i första stycket avsedda tiden.

19 §.

För skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods vare fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

(Jfr 30 §.)

Befordrerens Ansvar.

§ 17.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Person om Bord i et Luftfartøj eller under Indstigning eller Udstigning, er Befordreren ansvarlig derfor, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

§ 18.

Bliver indskrevet Rejsegods eller Gods beskadiget, eller gaar det tabt indenfor den Tid, det er i Befordrerens Varetægt, enten paa Flyveplads eller om Bord i Luftfartøj eller paa et hvilket som helst andet Sted, naar Landing sker udenfor Flyveplads, er Befordreren ansvarlig derfor, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

Omfatter Befordringsaftalen ogsaa Befordring til Lands eller til Vands udenfor Flyveplads ved Indladning, Udlevering eller Omladning, formodes enhver Rejsegodset eller Godset tilføjet Skade at være indtruffet indenfor den i 1. Stk. angivne Tid, hvis ikke andet bevises.

For Rejsegods, som den Rejsende ikke har overgivet i Befordrerens Varetægt, afgøres Befordrerens Ansvar med den af § 22, 3. Stk., følgende Begrænsning efter Lovgivningens almindelige Regler.

§ 19.

For Skade, som følger af Forsinkelse ved Luftbefordring af Rejsende, indskrevet Rejsegods eller Gods, er Befordreren ansvarlig, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

(Jfr § 30.)

§ 2.

Blir en reisende drept eller skadet på legeme eller helbred, er fraktføreren ansvarlig såfremt den hendelse som har forårsaket skaden, er inntruffet ombord på luftfartøiet eller under innstigningen eller utstigningen.

§ 3.

Blir innskrevet reisegods eller gods skadet eller går det tapt mens det er i fraktførerens varetekt på flyveplass, ombord i luftfartøi eller, ved landing utenfor flyveplass, på hvilket som helst annet sted, er fraktføreren ansvarlig for skaden.

Omfatter fraktavtalen også befordring til lands eller til vands utenfor en flyveplass ved innlasting, utlevering eller omlasting, skal skaden formodes å være inntruffet i det tidsrum som nevnes i første ledd, hvis ikke annet bevises.

§ 4.

Fraktføreren er ansvarlig for skade som følge av forsinkelse ved luftbefordring av reisende, innskrevet reisegods eller gods.

§ 5.

Skal en befordring som efter fraktavtalen utgjør en enhet, utføres av flere fraktførere efter hverandre, er enhver fraktfører som mottar den reisende, det innskrevne reisegods eller godset, ansvarlig for den del av befordringen som det påhviler ham å utføre.

Ved befordring av innskrevet reise-

20 §.

Fraktföraren vare fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Samma lag vare, där vid befordran av inskrivet resgods eller gods skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget och fel eller försummelse i annat hänseende ej föreligger.

21 §.

Har den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, varde ersättningen jämkad efter ty skäligt prövas.

(Jfr 26 och 27 §§.)

22 §.

Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för envar av

20 §.

Fraktföraren vare fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Samma lag vare, där vid befordran av inskrivet resgods eller gods skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget och fel och försummelse i annat hänseende ej föreligger.

21 §.

Har den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, varde ersättningen jämkad efter ty skäligt prövas.

(Jfr 26 och 27 §§.)

22 §.

Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för envar av

§ 20.

Befordreren er fri for Ansvar, saafremt det maa antages, at Skaden ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller hans Folk i deres Tjeneste.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods er Befordreren endvidere fri for Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget af Fejl eller Forsømmelse ved Styringen, Føringen eller Navigeringen af Luftfartøjet, og han og hans Folk i øvrigt har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden.

§ 21.

Har den skadelidte ved egen Skyld medvirket til Skaden, kan Erstatningen nedsættes eller helt bortfalde efter de herom iøvrigt gældende Regler.

(Jfr §§ 26 og 27.)

§ 22.

Ved Befordring af Rejsende er Befordrerens Ansvar for hver enkelt be-

gods eller gods kan avsenderen også holde sig til den første fraktfører og den som har rett til å kreve utlevering, til den siste fraktfører, selv om skaden eller forsinkelsen er inntruffet mens godset var i en annen fraktførers varetekt.

§ 6.

Fraktføreren er fri for ansvar såfremt det må antas at skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av fraktføreren selv eller av hans folk i tjenesten.

Ved befordring av innskrevet reisegods eller gods er fraktføreren også fri for ansvar såfremt skaden er forårsaket ved feil eller forsømmelse i styringen, føringen eller navigeringen av luftfartøiet.

§ 7.

Har den skadelidende ved egen skyld medvirket til skaden, kan erstatningen nedsettes eller helt bortfalle efter de ellers gjeldende regler.

§ 8.

Blir innskrevet reisegods eller gods utlevert uten at mottageren tar forbehold, formodes godset å være utlevert i god stand overensstemmende med befordringsdokumentet, hvis ikke annet bevises.

Er godset skadet eller delvis tapt, skal skriftlig meddelelse gis til fraktføreren umiddelbart efter at skaden er opdaget, eller senest innen en frist av tre dager for reisegods og syv dager for gods, regnet fra mottagelsen. I tilfelle av forsinkelse skal meddelelsen gis senest fjorten dager regnet fra den dag da godset skulde ha vært utlevert.

Blir meddelelsen ikke avsendt innen de fastsatte frister, er ethvert krav mot fraktføreren tapt, medmindre han har handlet svikaktig.

§ 9.

Ved befordring av reisende er fraktførerens ansvar for hver enkelt be-

dem begränsad till adertontusentvåhundrafemtio kronor. Bestämmes ersättningen att utgå i form av ränta, må dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Avtal må dock träffas om högre gräns för ansvarigheten.

Beträffande inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till trettiosju kronor för kilogram. Har avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gälle det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

För resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, vare ansvarigheten begränsad till sjuhundratrettio kronor för envar passagerare.

23 §.

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, vare ogiltigt.

24 §.

Där passagerare drabbats av skada å person, skall enligt de i strafflagen stadgade grunder bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas.

25 §.

Har skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

26 §.

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset,

dem begränsad till etthundranittiofyratusenfemhundra mark. Bestämmes ersättning att utgå i form av ränta, må dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Avtal må dock träffas om högre gräns för ansvarigheten.

Beträffande inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till fyrahundra mark för kilogram. Har avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gälle det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

För resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, vare ansvarigheten begränsad till sjutusenåttahundra mark för envar passagerare.

23 §.

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, vare ogiltigt.

24 §.

Där passagerare drabbats av skada å person, skall enligt de i strafflagen stadgade grunder bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas.

25 §.

Har skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

26 §.

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset,

grænset til et Beløb af 18250 Kr. i Guldværdi. Fastsættes Erstatningen i Form af en periodisk Ydelse, maa dennes kapitaliserede Værdi ikke overstige denne Grænse. Aftale kan dog træffes om en højere Ansvarsgrænse.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 37 Kr. i Guldværdi pr. kg. Har Afsenderen ved Godsets Aflevering til Befordreren særlig angivet den Interesse, der er forbundet med Befordringen, og betalt det Fragttillæg, som maatte være fastsat, gælder det angivne Beløb som Grænse for Befordrerens Ansvar, medmindre han beviser, at det overstiger Afsenderens virkelige Interesse.

For Rejsegods, som den Rejsende ikke har overgivet i Befordrerens Varetægt, er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 730 Kr. i Guldværdi for hver Rejsende.

§ 23.

Forbehold, der tilsigter at fritage Befordreren for Ansvar eller at fastsætte en lavere Ansvarsgrænse end bestemt i denne Lov, er ugyldige.

§ 24.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Person, afgøres Spørgsmaalet om, hvem der er erstatningsberettiget, og hvad der kan gives Erstatning for, efter Bestemmelserne i § 15 i Lov Nr. 127 af 15. April 1930 om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m.

§ 25.

Befordreren kan ikke paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Lov, som udelukker eller begrænser hans Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget med Forsæt eller ved grov Uagtsomhed af ham selv eller af hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste.

§ 26.

Modtages indskrevet Rejsegods eller Gods uden Forbehold fra Modtagerens

grenset til 18 250 kroner i gullverdi, hvis ikke en høiere ansvarsgrense er avtalt.

Ved befordring av innskrevet reisegods og gods er fraktførerens ansvar begrenset til 37 kroner i gullverdi pr. kg. Har avsenderen ved avleveringen av godset til fraktføreren opgitt en særlig interesse som knytter sig til befordringen, og betalt det frakttillegg som måtte være fastsatt, gjelder det opgitte beløp som grense for fraktførerens ansvar, medmindre han beviser at det overstiger avsenderens virkelige interesse.

For reisegods som den reisende beholder i sin varetekt, er fraktførerens ansvar begrenset til 730 kroner i gullverdi for hver reisende.

§ 10.

Ethvert forbehold som tilsikter å frita fraktføreren for ansvar eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i § 9, er ugyldig.

§ 11.

Fraktføreren kan ikke påberope sig de bestemmelser som utelukker eller begrenser hans ansvar, såfremt skaden er forårsaket med forsett eller ved grov uaktsomhet av fraktføreren selv eller av hans folk i tjenesten.

där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnande skedde.

Anmärkning skall göras genom anteckning på fraktförarens exemplar av befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

27 §.

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

28 §.

Talan om ansvarighet skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

(Jfr 32 §.)

29 §.

Varder ej talan om ansvarighet anhängiggjord inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, vare rätten till talan förlorad.

30 §.

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var

där ej annat styrkes, anses utlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då utlämnande skedde.

Anmärkning skall göras genom anteckning på fraktförarens exemplar av befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid, som i andra stycket sägs.

27 §.

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

28 §.

Talan om ansvarighet skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

(Jfr 32 §.)

29 §.

Varder ej talan om ansvarighet anhängiggjord inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, vare rätten till talan förlorad.

30 §.

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var

Side, formodes Godset at være udleveret i god Stand og i Overensstemmelse med Befordringsdokumentet, hvis ikke andet bevises.

Er Godset beskadiget eller delvis gaaet tabt, skal Meddelelse derom gives til Befordreren umiddelbart efter, at Skaden er opdaget, og senest inden tre Dage for Rejsegods og syv Dage for Gods regnet fra Modtagelsen. Ved Forsinkelse skal Meddelelse derom afgives inden fjorten Dage fra den Dag at regne, da Udleveringen har fundet Sted.

Meddelelsen skal ske ved Paategning paa Befordringsdokumentet eller ved en Skrivelse, der afsendes inden Fristernes Udløb.

(Jfr § 8, 1ste og 2net ledd.)

§ 27.

Gives Meddelelse om Skaden ikke inden de i § 26 fastsatte Frister, er ethvert Krav mod Befordreren bortfaldet, medmindre han har handlet svigagtigt.

(Jfr § 8, 3dje ledd.)

§ 28.

Erstatningssøgsmaalet skal anlægges ved Retten enten paa det Sted, hvor Befordreren bor eller har sit Hovedkontor, eller har den Forretningsafdeling, hvorigennem Befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller endelig paa Bestemmelsesstedet.

(Jfr § 32.)

§ 12.

Erstatningssøksmål må reises enten på fraktførerens bopel eller på det sted hvor bedriften har sit hovedsæte eller den forretningsavdeling som har sluttet fraktavtalen, eller på bestemmelsesstedet.

§ 13.

Voldgift om erstatning for skade på person eller innskrevet reisegods kan ikke avtales før skade er indtruffet.

§ 29.

Adgangen til Erstatningssøgsmaal bortfalder, saafremt Sag ikke er rejst inden to Aar, regnet fra Luftfartøjets Ankomst til Bestemmelsesstedet eller fra den Dag, da Luftfartøjet skulde være ankommet, eller da Befordringen blev afbrudt.

§ 14.

Erstatningskravet faller bort hvis ikke søksmål er reist innen en frist av to år regnet fra luftfartøiets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag da det skulde ha kommet frem, eller da befordringen blev avbrutt.

§ 30.

Skal en Befordring, der efter Befordringsaftalen er at anse som een Befordring, udføres af flere efter hinan-

(Jfr § 5.)

efter annan, vare envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att skadan eller dröjsmålet inträffat, medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, svare de en för båda och båda för en.

efter annan, vare envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att skadan eller dröjsmålet inträffat, medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, svare de en för båda och båda för en.

Sammansatt befordran.

31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, vare denna lag tillämplig allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

Sammansatt befordran.

31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, vare denna lag tillämplig allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

Särskilda bestämmelser.

32 §.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i denna lag stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, vare det förbehåll 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 och skiljemannaförfarandet skall, inom stat som är ansluten till den i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses, äga rum antingen där fraktföraren har sitt hemvist, där hans hu-

Särskilda bestämmelser.

32 §.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i denna lag stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, vare det förbehåll 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 och skiljemannaförfarandet skall, inom stat som är ansluten till den i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses, äga rum inom en i 28 § nämnd domstols domvärjo.

den følgende Befordrere, er enhver af dem, naar han modtager de Rejsende, det indskrevne Rejsegods eller Godset, ansvarlig for den Del af Befordringen, som det paahviler ham at udføre.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods kan Afsenderen tillige holde sig til den første Befordrer og den til dets Udlevering berettigede til den sidste, selv om Skaden eller Forsinkelsen har fundet Sted, medens Godset var i en anden Befordrers Varetægt. Er herefter to Befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

Sammensat Befordring.

§ 31.

Udføres Befordringen delvis med Luftfartøj og delvis med andet Befordringsmiddel, gælder Lovens Bestemmelser kun Luftbefordringen. (Jfr § 1.)

Vilkaarene for de andre Befordringsmaader kan optages i Luftbefordringsdokumentet.

Særlige Bestemmelser.

§ 32.

Ugyldige er Forbehold i Befordringsaftalen og Aftaler forud for Skaden, hvorved Parterne fraviger Bestemmelserne om den Lov, der skal anvendes, eller om Værnetinget.

Voldgiftsaftaler forud for Skaden er kun gyldige med Hensyn til Godsbefordring og kun, forsaavidt Voldgiften skal foretages paa et af de Steder, der er lovligt Værneting efter § 28, og i en Stat, der har tiltraadt den i Warszawa den 12. Oktober 1929 afsluttede Konvention om international Luftbefordring, og efter de i vedkommende Stat angaaende den i Konventionen omhandlede Luftbefordring fastsatte Bestemmelser. (Jfr § 13.)

vudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

33 §.

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, vad i 24 § stadgas dock allenast där enligt i allmänhet gällande regler svensk lag skall komma till användning. Har stat, som är ansluten till den i 32 § omförmälda konventionen, avgivit sådan förklaring, som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skall lagen ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten.

Vid internationell luftbefordran skola de i 22 § angivna penningbeloppen avse kronor i guld.

34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran, äger Konungen meddela bestämmelser avvikande från vad i 3 § första stycket, 4 § andra stycket samt 8 § stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

---

33 §.

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, vad i 24 § stadgas dock allenast där enligt i allmänhet gällande regler finsk lag skall komma till användning. Har stat, som är ansluten till den i 32 § omförmälda konventionen, avgivit sådan förklaring, som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skall lagen ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten.

Vid internationell luftbefordran skola de i 22 § angivna penningbeloppen avse mark i guld.

34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran, må genom förordning meddelas bestämmelser, avvikande från vad i 3 § första stycket, 4 § andra stycket samt 8 § stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Genom förordning bestämmes när denna lag skall träda i kraft.

---

§ 33.

Bestemmelserne i denne Lov omfatter ogsaa international Luftbefordring; Bestemmelserne i § 24 dog kun, forsaavidt Forholdet efter almindelige Regler skal bedømmes efter dansk Ret. Har en Stat, som har sluttet sig til den i § 32 nævnte Konvention, afgivet saadan Erklæring, som omhandles i Tillægsprotokollen til Konventionen, finder Loven dog ikke Anvendelse paa international Luftbefordring, som udføres direkte af vedkommende Stat.

§ 34.

Forsaavidt angaar indenrigsk Luftfart, kan Ministeren for offentlige Arbejder udfærdige Forskrifter, der lemper Kravene i § 3, 1. Stk., § 4, 2. Stk., og § 8 angaaende Indholdet af Billet, Rejsegodsbevis og Luftfragtbrev.

§ 35.

Tidspunktet for denne Lovs Ikrafttræden fastsættes ved kongelig Anordning.

---

§ 15.[1]

Denne lov gjelder også internasjonal luftbefordring.

For sådan befordring kan Kongen utferdige ytterligere forskrifter i henhold til overenskomst med fremmed stat.

(Jfr noten til § 15.)

§ 16.

Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen bestemmer.

[1] Jfr om innenriksbefordring luftfartsloven av 7 des. 1923 § 36.

(Svensk text.)

Förslag

till

Lag

om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

Sedan Sverige tillträtt den i Rom den 29 maj 1933 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg, förordnas som följer:

1 §.

Kvarstad må ej läggas å:

a. luftfartyg, som äges eller uteslutande nyttjas av svenska staten eller som av främmande stat användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift;

b. luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg; eller

c. luftfartyg, som eljest är avsett för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, utan så är att kvarstaden avser gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit.

Vad i första stycket sägs skall ej gälla kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling.

(Finsk text.)

Förslag

till

Lag

om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

Sedan Finland tillträtt den i Rom den 29 maj 1933 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg, stadgas i enlighet med Riksdagens beslut härmed som följer:

1 §.

Kvarstad må ej läggas å:

a. luftfartyg, som äges eller uteslutande nyttjas av finska staten eller som av främmande stat användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift;

b. luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg; eller

c. luftfartyg, som eljest är avsett för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, utan så är att kvarstaden avser gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit.

Vad i första stycket sägs skall ej gälla kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling.

(Dansk Tekst.)

Udkast

til

Lov

om Frihed for Arrest og Forbud med Hensyn til Luftfartøjer.

§ 1.

Fritaget for Arrest er:

a. Luftfartøjer, der udelukkende benyttes i Statstjeneste, derunder indbefattet Postbefordring, men ikke Handelsvirksomhed.

b. Luftfartøjer, der anvendes paa regelmæssige Ruter i offentlig Luftrafik, samt de nødvendige Reservefartøjer.

c. Luftfartøjer, der i øvrigt er bestemt til Befordring af Personer eller Gods mod Betaling, naar Fartøjet er klart til Afgang for saadan Befordring, og Arrest ikke kræves for Gæld, som er stiftet med den forestaaende Rejse for Øje, eller som er opstaaet under Rejsen.

(Norsk tekst.)

Utkast

til

Lov

om arrestfrihet for luftfartøier.

§ 1.

Fritatt for arrest er:

a. luftfartøier som eies eller brukes av den norske stat, eller som utelukkende anvendes i en fremmed stats tjeneste, herunder innbefattet postbefordring, men ikke handelsvirksomhet;

b. luftfartøier som er satt inn i en regelmessig rute som er åpen for almenheten, samt nødvendige reservefartøier;

c. luftfartøier som ellers anvendes til befordring av personer eller gods mot betaling, såfremt fartøiet er klart til avgang og arresten ikke kreves for gjeld som er stiftet til utførelse av reisen, eller som er opstått under reisen.

2 §.

Kvarstad å luftfartyg skall, ändå att den ej är beviljad till säkerhet för fordran, upphöra, då pant eller borgen ställes.

Säkerhet till befrielse från kvarstad för fordran skall anses tillräcklig, där den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

3 §.

Vad i 1 och 2 §§ stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande skingringsförbud.

4 §.

Å utländskt luftfartyg äger denna lag tillämpning allenast såvitt Konungen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

---

2 §.

Kvarstad å luftfartyg skall, ändå att den ej är beviljad till säkerhet för fordran, upphöra, då pant eller borgen ställes.

Säkerhet till befrielse från kvarstad för fordran skall anses tillräcklig, där den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

3 §.

Vad i 1 och 2 §§ stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande skingringsförbud.

4 §.

Å utländskt luftfartyg äger denna lag tillämpning allenast såvitt Regeringen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat.

Genom förordning bestämmes, när denna lag skall träda i kraft.

---

§ 2.

Sikkerhedsstillelse til Afværgelse eller Ophævelse af Arrest anses for tilstrækkelig, naar den dækker Fordringen med Renter og Omkostninger eller Luftfartøjets Værdi, saafremt denne er lavere.

§ 3.

Bestemmelserne i §§ 1 og 2 finder tilsvarende Anvendelse paa Forbud til Fordel for Ejeren eller den, som iøvrigt har en Rettighed over Luftfartøjet. Dog kan Ejeren uanset Bestemmelserne i § 1 kræve nedlagt Forbud mod, at et Luftfartøj fjernes, naar det er frataget ham ved en retstridig Handling.

§ 4.

Paa udenlandske Luftfartøjer finder denne Lov kun Anvendelse, forsaavidt der ved Overenskomst med vedkommende Stat er truffet Bestemmelse derom.

§ 5.

Tidspunktet for denne Lovs Ikrafttræden fastsættes ved kongelig Anordning.

---

§ 2.

Sikkerhet til avvergelse av arrest skal ansees for tilstrekkelig når den dekker fordringen med omkostninger eller luftfartøiets verdi hvis den er lavere.

§ 3.

Bestemmelsene i §§ 1 og 2 får tilsvarende anvendelse på tilbakeholdelse ved andre midlertidige forføininger. Dog kan eieren kreve at et luftfartøi skal holdes tilbake, hvis det er fratatt ham ved en rettsstridig handling.

§ 4.

På fremmede luftfartøier kommer denne lov bare til anvendelse forsåvidt overenskomst derom er truffet med vedkommende stat.

§ 5.

Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen bestemmer.

INNEHÅLLSÖVERSIKT.

Sid.

Skrivelse till Konungen 3

Lagförslag.

Förslag till
Lag om befordran med luftfartyg 11
Lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg 19

Motiv.

Inledning 23
Förslag till lag om befordran med luftfartyg 27
Förslag till lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg 70

Luftbefordrings- och kvarstadskonventionerna jämte översättning . . . 81

Skrivelse till Konungen 127

Parallelltexter 129

Statens offentliga utredningar 1936

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. [4]
Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. [17]
Utredning ang. revision av bestämmelserna om tingshusbyggnadsskyldigheten. [37]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande om socialstyrelsens organisation. [29]
Betänkande med förslag rörande förhandlingsordning för statstjänstemän. [41]

Kommunalförvaltning.

Förslag till vissa ändringar i kungl. byggnadsstyrelsens normalförslag till gatukostnadsbestämmelser enligt 49 § stadsplanelagen. [33]

Statens och kommunernas finansväsen.

Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. [18]
Promemoria ang. ändring av bestämmelserna rörande kommunernas underställningsfria lånerätt. [35]
Rationaliserings- och ersättningsfrågor i samband med ifrågasatt införande av statligt brännoljemonopol. [45]
Betänkande med förslag till lönereglering för lärare vid folk- och småskolor. [48]
Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden vid 1933 års allmänna fastighetstaxering. [52]

Politi.

Betänkande med förslag ang. revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maltdrycker. [5]
Utredning angående revision av bestämmelserna om utlännings rätt att här i riket vistas och därmed sammanhängande spörsmål. [53]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till änkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. [6]
Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. [7]
Ur socialiseringens »europeiska» idékrets. [8]
Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. [9]
Betänkande ang. förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. [12]
Betänkande ang. familjebeskattningen. [13]
Betänkande ang. dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. [14]
Betänkande ang. moderskapspenning och mödrahjälp [15]
Arbetslöshetsundersökningen den 31 juli 1935. [21]
Betänkande ang. åtgärder för avhjälpande av de inom vissa delar av Norrbottens läns lappmark yppade missförhållanden samt rörande de kostnader som därav kunde föranledas m. m. [23]
Svensk arbetslöshetspolitik åren 1914—1935. [32]
Utredning med förslag rörande förskottering av underhållsbidrag till barn utom äktenskap m. fl. [47]

Hälso- och sjukvård.

Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. [1]
Betänkande ang. sterilisering. [46]
Yttrande ang. revision av 18 kap. 13 § strafflagen m. m. [51]

Allmänt näringsväsen.

Ang. kontrollen över elektriska starkströmsanläggningar. [27]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. [3]
Sociala jordutredningens betänkande med förslag till revision av lagstiftningen ang. avstyckning m. m. [26]
Betänkande med förslag rörande jaktlagstiftningsfrågor. 1. Förslag till lag om rätt till jakt samt jaktstadga ävensom andra därmed sammanhängande författningar. [38]
Sociala jordutredningens betänkande med förslag till åtgärder för att bereda ökade möjligheter för den mindre bemedlade befolkningen på landsbygden att förena småbruk med hemindustri, hantverk, hemslöjd, pälsdjuruppfödning m. m. [39]
Betänkande med förslag till omorganisation av den med statsmedel understödda kemiska analys- och kontrollverksamheten. [40]
Betänkande med utredning och förslag rörande rikets ekonomiska kartläggning och därmed sammanhängande organisationsspörsmål ang. rikets landkarteverk. [42]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lagstiftning ang. skyddsskogar m. m. [19]
Betänkande med förslag till lagstiftning ang. skogar å städer och enskilda tillhöriga flygsandsfält i Hallands län. [30]

Industri.

Handel och sjöfart.

Statligt kaffemonopol. [10]
Den svenska sjöfartsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning. [22]
1935 års lotsverkssakkunniga. Betänkande 2. Förslag till lotsförordning. [43]

Kommunikationsväsen.

Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. [16]
Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutredning förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [20]
Förslag till lag om befordran med luftfartyg m. m. [54]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Betänkande med förslag till lag ang. ändring i vissa delar av lagen den 29 juni 1923 (nr 286) om sparbanker m. m. [25]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [11]
Kyrkogodset i Skåne, Halland och Blekinge under dansk tid. [28]
Betänkande med utredning och förslag ang. åtgärder för särskild undervisning och utbildning av psykiskt efterblivna i barn- och ungdomsåren. [31]
Utredning rörande de svenska universitets- och högskolestudenternas sociala och ekonomiska förhållanden. Bilaga till betänkande med undersökningar och förslag i anledning av tillströmningen till de intellektuella yrkena. [34]
Psalmbok för svenska kyrkan. Förslag avgivet den 29 febr. 1936, överarbetat av inom ecklesiastikdepartementet tillkallade sakkunniga. [36]
Betänkande med utredning och förslag ang. sammanförande och organisation av i Stockholm befintliga arkeologiska samlingar från medelhavsländerna och främre Orienten. [44]
Utredning med förslag ang. omorganisation av dövstumundervisningsväsendet. [49]
Betänkande och förslag ang. beredande av vidgade arbetsuppgifter för svenska konstnärer. [50]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. [2]
Betänkande med förslag till lag om internationella rättsförhållanden rörande arv, testamente och boutredning m. m. [24]

Stockholm 1936. Kgl. Boktr. P. A. Norstedt & Söner 350780