

Regeringens proposition

1984/85: 105

om ändring i luftfartslagen (1957:297);

beslutad den 29 november 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

INGVAR CARLSSON

STEN WICKBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

För svenska lufttrafikföretag gäller f.n. att deras ansvarighet för personsador som tillfogas passagerare är begränsad till 270 000 kr. per passagerare. Denna ansvarighetsgräns föreslås höjd till 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR), vilket f.n. motsvarar omkring 850 000 kr.

Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 22 § luftfartslagen (1957: 297)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Vid befordran av passagerare är fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till sextontusensexhundra särskilda dragningsrätter; och må förty, där ersättningen skall utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Utföres befordringen av svenskt lufttrafikföretag skall gränsen för ansvarigheten dock vara *tvåhundrastruttio tusen kronor*. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för befordran utfästa sig att tillämpa denna gräns för ansvarigheten. I fråga om befordran som endast delvis utföres av svenskt lufttrafikföretag skall vad nu sagts om användning av det högre begränsningsbeloppet och om skyldighet att utfästa sig att tillämpa detta belopp gälla endast i fråga om den del av befordringen som utföres av sådant företag. Avtal må träffas om högre gräns för ansvarigheten än som föreskrives i detta stycke.

Föreslagen lydelse

22 §

Vid befordran av passagerare är fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till sextontusensexhundra särskilda dragningsrätter; och må förty, där ersättningen skall utgå i form av ränta, dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Utföres befordringen av svenskt lufttrafikföretag skall gränsen för ansvarigheten dock vara *ett hundra tusen särskilda dragningsrätter*. Företaget skall i biljetten eller i sina standardvillkor för befordran utfästa sig att tillämpa denna gräns för ansvarigheten. I fråga om befordran som endast delvis utföres av svenskt lufttrafikföretag skall vad nu sagts om användning av det högre begränsningsbeloppet och om skyldighet att utfästa sig att tillämpa detta belopp gälla endast i fråga om den del av befordringen som utföres av sådant företag. Avtal må träffas om högre gräns för ansvarigheten än som föreskrives i detta stycke.

Beträffande inskrivet resgods eller gods är fraktförarens ansvarighet begränsad till sjutton särskilda dragningsrätter för kilogram. Har passageraren eller avsändaren vid godsets överlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gäller det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar att passagerarens eller avsändarens intresse är lägre. Har av inskrivet resgods eller gods viss del eller något av dess innehåll förkommit, minskats, skadats eller fördrojts, skall vid bestämmandet av gränsen för fraktförarens ansvarighet endast den sammanlagda vikten av det eller de kolli, om vilka fråga är, tagas i beräkning; dock att, om förlusten, minskningen, skadan eller drojsmålet påverkar värdet av andra kolli som omfattas av samma resgodsbevis eller flygfraktsedel, den sammanlagda vikten jämväl av dessa kolli skall tagas i beräkning.

¹ Lagen omtryckt 1979: 643.

I fråga om föremål, som passageraren behåller i sin vård, är ansvarigheten begränsad till trehundra-trettio-två särskilda dragningsrätter för envar passagerare.

Skyldighet att gälta rättegångskostnad må åläggas fraktföraren utan hinder av att de i denna paragraf stadgade gränserna för ansvarigheten därigenom överskridas. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där fraktföraren inom sex månader från den händelse av vilken skadan härrör eller före det talan väckts skriftligen erbjudit den skadelidande ersättning som frånsett rättegångskostnaden ej understiger vad som utdömes.

Med uttrycket "särskilda dragningsrätter" avses i denna lag de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna. Föres talan om ersättning, skall omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt ske efter kursen den dag dom meddelas. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod, som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-11-29

Närvarande: statsrådet I. Carlsson, ordförande, och stadsråden Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Wickbom

Proposition om ändring i luftfartslagen (1975: 297)

1 Inledning

Regler om fraktförarens ansvarighet för skador som tillfogas passagerare vid sådan luftbefordran som utförs mot betalning eller som utförs gratis av ett lufttrafikföretag finns i 9 kap. luftfartslagen (1957: 297). Denna reglering bygger på 1929 års konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) i dess lydelse enligt 1955 års protokoll om ändring i konventionen (Haagprotokollet). Reglerna innebär att fraktföraren i princip är ansvarig för sådana skador på passagerare som uppkommer i samband med luftbefordringen, om han inte kan visa att han och hans folk har vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det hade varit omöjligt för dem att vidta åtgärderna (9 kap. 17 och 20 §§). Fraktförarens ansvarighet är i regel begränsad till ett visst belopp för varje passagerare (9 kap. 22 § första stycket).

Begränsningsbeloppen är olika beroende på om befordringen utförs av ett svenskt lufttrafikföretag eller av ett utländskt. För svenska lufttrafikföretag är begränsningsbeloppet 270 000 kr. För utländska lufttrafikföretag är ansvarsgränsen 16 600 särskilda dragningsrätter. Med särskilda dragningsrätter avses de särskilda dragningsrätter (SDR) som används av Internationella valutafonden. Värdet av en SDR var den 8 november 1984 8 kr. 54 öre. 16 600 SDR motsvarar sålunda omkring 142 000 kr.

I undantagsfall, då den eljest upphävda lagen (1937:73) om befordran med luftfartyg ännu övergångsvis är tillämplig, kan gälla ett begränsningsbelopp på 8 300 SDR för andra fraktförare än svenska lufttrafikföretag (se SFS 1978:133).

I en promemoria den 18 maj 1984 som utarbetats i justitiedepartementet har föreslagits att ansvarighetsgränsen för svenska lufttrafikföretag skall höjas till 100 000 SDR (ca 850 000 kr.).

Promemorian har remissbehandlats. Yttranden har avgetts av försvarets civilförvaltning, luftfartsverket, Scandinavian Airlines System (SAS), Basair AB, Saab-Scania AB, Svenska allmänflygföreningen, Svenska Försäkringsbolags Riksförbund, Skandia, Folksam, Svenska flygförsäkringspoolen och Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté. En sammanställning av remissyttrandena har gjorts i justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (Dnr 1465-84).

I lagstiftningsärendet har nordiska departementsöverläggningar ägt rum.

2 Bakgrunden till den gällande ordningen

Ansvarsgränsen 16 600 SDR i 9 kap. 22 § luftfartslagen går tillbaka på bestämmelserna i Warszawakonventionen i dess lydelse enligt 1955 års Haagprotokoll. Detta är den senaste lydelsen av konventionen som har trätt i kraft. Över 100 stater, bland dem Sverige, är bundna av konventionen i den lydelsen. I Haagprotokollet anges ansvarsgränsen till 250 000 s.k. Poincaréfrancs, en beräkningsenhet i guld. Den har sedermera räknats om till SDR, och 250 000 Poincaréfrancs har då ansetts motsvara 16 600 SDR.

Warszawakonventionen har reviderats två gånger sedan år 1955, första gången år 1971 i Guatemala och därefter år 1975 i Montreal. Ändringarna i 1971 års Guatemalaprotokoll innebar bl.a. att begränsningsbeloppet vid passagerarskador höjdes avsevärt.

I Warszawakonventionen föreskrivs i princip en gräns för flygfraktförares ansvarighet för passagerarskador. Det föreligger dock inte något hinder mot att en konventionsstat ålägger sina egna flygföretag högre begränsningsbelopp (jfr prop. 1975/76:54 s. 14 f). Åtskilliga konventionsstater har också utnyttjat denna möjlighet, efter hand som de begränsningsbelopp som gäller enligt 1955 års Haagprotokoll har kommit att framstå som alltför låga.

Sedan det hade visat sig osäkert om Guatemalaprotokollet skulle vinna tillräcklig anslutning för att träda i kraft träffade ett antal stater, företrädesvis västeuropeiska, år 1974 en informell överenskommelse om en provisorisk höjning av begränsningsbeloppet för lufttrafikföretagen i respektive land. Sverige medverkade i denna överenskommelse, den s.k. Londonöverenskommelsen. Bestämmelsen i luftfartslagen om en ansvarighetsgräns på 270 000 kr. för svenska lufttrafikföretag tillkom som en följd av Londonöverenskommelsen (jfr prop. 1975/76:54 s. 6 f). De svenska lufttrafikföretagen åläggs att i biljetterna eller i sina standardvillkor utfästa sig att tillämpa denna gräns för ansvarigheten.

Utan att Guatemalaprotokollet hade trätt i kraft reviderades Warszawa-konventionen på nytt i Montreal år 1975 genom att fyra ändringsprotokoll antogs. De ändringar som rörde passagerarbefordran togs in i Montreal-protokoll nr 3. Detta protokoll innebar inte någon saklig ändring i förhållande till Guatemalaprotokollet såvitt gäller begränsningsbeloppet för skador som tillfogas passagerare. I Guatemalaprotokollet är detta belopp angett till 1 500 000 Poincaréfrancs. Beloppet räknades dock om från den tidigare beräkningsenheten, Poincaréfrancs, till SDR. Därvid ansågs det angivna begränsningsbeloppet motsvara 100 000 SDR, vilket i svenskt mynt utgör omkring 850 000 kr.

3 Utvecklingen efter år 1975

Som tidigare nämnts har Guatemalaprotokollet inte trätt i kraft. Inte heller Montrealprotokoll nr 3 har trätt i kraft, och det är osäkert om och när detta protokoll – liksom de övriga protokoll som antogs i Montreal – kommer att träda i kraft. Längre har övriga stater avvaktat USA:s ställningstagande i tillträdesfrågan. Den amerikanska kongressen har dock hitintills avvisat regeringens förslag om tillträde, väsentligen därför att begränsningsbeloppet 100 000 SDR anses för lågt. Härtill kommer att detta belopp, i motsats till det begränsningsbelopp som gäller enligt 1955 års Haagprotokoll, inte under någon omständighet får genombrutas. De flesta västeuropeiska stater har emellertid efter hand kommit till den uppfattningen att det är viktigt att 1975 års revision verkligen fullföljs, eftersom den utgör en välbehövlig modernisering av hela konventionssystemet. Detta har under senare tid lett till strävanden i Europa att försöka få Montrealprotokollen i kraft utan att vänta på USA:s tillträde.

I avvaktan på att 1975 års konventionsändringar skall träda i kraft har flera europeiska stater på nytt höjt ansvarighetsgränserna för sina nationella lufttrafikföretag. Detta har i vissa länder skett genom lagstiftning. I andra länder har särskilda överenskommelser träffats med lufttrafikföretagen. Vid europeiska lufträttsöverläggningar i augusti 1983 lämnades följande uppgifter om de ansvarighetsgränser som gäller för resp. länders lufttrafikföretag.

Belgien	80 000 SDR
Frankrike	80 000 "
Förbundsrepubliken Tyskland	150 000 DM
Italien (enbart Alitalia)	90 000 US dollar
Nederländerna	80 000 SDR
Schweiz	200 000 schw. francs
Storbritannien	100 000 SDR

De nordiska länderna står kvar på den nivå som bestämdes genom Londonöverenskommelsen. Ansvarighetsgränsen för nordiska lufttrafikföretag är därmed bland de lägsta i Västeuropa.

4 Departementspromemorian

Som tidigare har nämnts föreslogs i justitiedepartementets promemoria den 18 maj 1984 att ansvarighetsgränsen för svenska lufttrafikföretag skulle höjas till 100 000 SDR (ca 850 000 kr.) per passagerare. Detta skulle ske genom en ändring i 9 kap. 22 § luftfartslagen. Som skäl för förslaget angavs främst att den inflation som hade ägt rum sedan begränsningsbeloppet 270 000 kr. infördes hade inneburit en väsentlig reell sänkning av ansvarighetsgränsen. Vidare anfördes att det i Sverige numera vid personskador förekom ersättningsbelopp som vida översteg detta belopp. En ansvarsgräns på 270 000 kr. var därför enligt promemorian klart otillfredsställande. Det framhölls också att åtskilliga av de europeiska lufttrafikföretag som har trafik på Skandinavien tillämpar en högre ansvarsgräns än detta belopp. Om ansvarighetsgränsen för de skandinaviska lufttrafikföretagen höjdes i nivå med de gränser som gäller för dessa europeiska lufttrafikföretag, skulle man enligt promemorian på ett förhållandevis enkelt sätt påtagligt förbättra skyddet för passagerarna. En betydande del av de skandinaviska flygpassagerarna skulle då omfattas av högre ansvarighetsgränser. Enligt promemorian skulle därmed ha uppnåtts ett skydd som fick anses godtagbart för den närmaste framtiden.

I promemorian diskuterades också möjligheten att få till stånd en mer långsiktig lösning av frågan om ersättning till skadade passagerare. Det framhölls att de höjningar av ansvarighetsgränserna, utöver den gräns som föreskrivs i 1955 års Haagprotokoll, som konventionsstaterna har genomfört för sina egna flygföretag har varit provisoriska åtgärder. Vidare påpekades att om Montrealprotokollen träder i kraft, konventionsstaterna inte längre får göra sådana höjningar. Enligt Montrealprotokoll nr 3 får sålunda det ansvarighetsbelopp som föreskrivs för passagerarskador inte under några omständigheter genombrytas genom nationell lagstiftning. Genom Montrealprotokollet har staterna däremot getts möjlighet att genom ett särskilt försäkringssystem komplettera den strikta ansvarighet intill 100 000 SDR som fraktföraren har.

Under senare år har i flera länder, framför allt i USA, diskuterats ett sådant försäkringssystem. Detta skulle enligt promemorian ha följande grunddrag. Varje flygbiljett som köps i ett visst land skulle enligt det landets lagstiftning vara obligatoriskt förenad med en försäkring av passageraren. Lufttrafikföretagens enda uppgift skulle bestå i att uppbära försäkringspremien i samband med att flygbiljetten betalas. Försäkringsbeloppet skulle sättas till ett så högt belopp att full ersättning kan utgå även om den skadade blir invalid för livet. Genom det stora antal försäkringar det blir fråga om vid ett obligatorium torde premierna bli mycket låga. Beräkningar från svenska försäkringsföretag har enligt promemorian visat att ett försäkringsbelopp på fem miljoner kr. eller mer skulle innebära en premie på mellan fem och tio kr. per biljett.

5 Sammanfattning av remissyttrandena

Förslaget i promemorian att genom en ändring i 9 kap. 22 § luftfartslagen höja ansvarighetsgränsen för svenska lufttrafikföretag har i de flesta remissyttrandena hälsats med tillfredsställelse eller lämnats utan erinran. SAS har t.ex. starkt stött förslaget. Avvikande uppfattning har framförts av de två försäkringsbolagen Skandia och Folksam. I ett gemensamt yttrande har dessa företag avstyrkt det förslag som promemorian innehåller. De har förordat att det i stället snabbt genomförs en från luftfartslagen fristående försäkringslösning. Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté har i sitt yttrande hänvisat till en promemoria som har upprättats av en ledamot i kommitténs referensgrupp för transportfrågor. I den promemorian har förordats samma omgående försäkringslösning som Skandia och Folksam har tillstyrkt.

Av de remissinstanser som har tillstyrkt en höjning av ansvarighetsgränsen har endast två anfört synpunkter på vad som anförs i promemorian om en mer långsiktig lösning. Sålunda har SAS uttalat sitt stöd för att en försäkringslösning utreds närmare. SAS har dock anfört att en sådan utredning inte bör få fördröja den angelägna höjningen av ansvarighetsgränsen. Basair har betonat att det är viktigt att man vid utformningen av ett försäkringssystem tar hänsyn till affärsflygföretagens situation och undviker att systemet för med sig en ökande byråkrati. Svenska Försäkringsbolags Riksförbund har noterat att man inom justitiedepartementet är medveten om att en mer långsiktig lösning behövs. Förbundet har dock avstått från att kommentera de överväganden om en möjlig långsiktig lösning som görs i promemorian.

6 Föredraganden

De begränsningsbelopp som gäller för flygfraktförare vid passagerarskador framstår numera som orimligt låga. De remissinstanser som har yttrat sig i ärendet synes dela den uppfattningen.

Sveriges åtaganden enligt Warszawakonventionen medför att Sverige inte ensidigt kan göra någon ändring såvitt gäller begränsningsbeloppet vid sådan internationell lufttrafik som bedrivs av andra än svenska lufttrafikföretag. Det är därför angeläget att verka för att de ändringar i Warszawakonventionen som beslöts i Montreal år 1975 skall träda i kraft. Som nyss har nämnts innefattar dessa ändringar bl.a. en avsevärd höjning av begränsningsbeloppet vid passagerarskador.

Som förut har nämnts pågår i Europa arbete på att få Montrealprotokollet i kraft. Nederländerna och Portugal har redan ratificerat protokollet. I Storbritannien och Italien har parlamenten godkänt en ratifikation av protokollet, men ratifikation har ännu inte skett. I Danmark, Finland, Norge

och Sverige förbereds förslag till riksdagen om ratifikation av protokollen och om de ändringar i luftfartslagstiftningen som föranleds av en ratifikation. Bland dessa ändringar märks en höjning av flygfraktförarens ansvarighet för passagerarskador till 100 000 SDR (ca 850 000 kr.) per passagerare. Som jag tidigare har nämnt är det dock osäkert om och i så fall när Montrealprotokoll nr 3 kan träda i kraft. Enligt min mening är det därför inte rimligt att låta en ändring av begränsningsbeloppet för passagerarskador anstå till dess att detta protokoll träder i kraft.

Ett förhållandevis snabbt och enkelt sätt att påtagligt förbättra situationen är att höja det begränsningsbelopp som gäller för svenska lufttrafikföretag. Med hänsyn till det nordiska luftfartssamarbetet i SAS måste emellertid en sådan höjning göras gemensamt med Danmark och Norge. Efter nordiska departementsöverläggningar, senast i Köpenhamn den 2 november 1984, har enighet uppnåtts mellan de ansvariga departementen i Danmark, Norge och Sverige om att lägga fram förslag om en höjning av ansvarighetsbeloppet för respektive lands lufttrafikföretag.

En sådan höjning av begränsningsbeloppet för danska, norska och svenska lufttrafikföretag skulle i praktiken täcka all inrikestrafik i de berörda länderna. Vidare skulle den omfatta all den internationella trafik som SAS och olika svenska, danska och norska charterflygföretag bedriver. SAS svarar för en betydande del av de passagerare som flyger till och från Sverige, Danmark och Norge. Enligt tillgängliga uppgifter torde SAS svara för mer än hälften av de svenska passagerarna.

En höjning av det slag som jag nu har nämnt får sålunda en väsentlig betydelse även för nordiska passagerare som färdas i internationell trafik. Härtill kommer att flera lufttrafikföretag i andra västeuropeiska länder redan tillämpar begränsningsbelopp som är avsevärt högre än de som f.n. gäller i Sverige, Danmark och Norge. Om begränsningsbeloppet i de tre nordiska länderna bringas i nivå med dessa belopp, kommer de nordiska passagerarna att i stor omfattning få ett skydd som är avsevärt bättre än vad som följer av Warszawakonventionen i dess lydelse enligt 1955 års Haagprotokoll.

Jag vill nämna att man från finsk sida har förklarat att man också i Finland är beredd att överväga en väsentlig höjning av begränsningsbeloppet för finska lufttrafikföretag.

Som jag förut har betonat är det angeläget att få de moderniseringar av Warszawakonventionen som beslöts år 1975 i kraft. Arbete på de författningsändringar som föranleds av tillträdet till Montrealprotokollen nr 3 och 4 pågår redan. Det begränsningsbelopp som det nu är fråga om bör därför inte i detta sammanhang höjas utöver det belopp som kommer att gälla, om konventionsändringarna träder i kraft, dvs. 100 000 SDR. Det finns å andra sidan enligt min mening inte heller några vägande skäl att sätta beloppet lägre.

Med anledning av den kritik mot promemoriaförslaget som har framförts

av några remissinstanser vill jag i detta sammanhang också i korthet beröra det vidare arbetet på en långsiktig lösning av de skadeståndsrättsliga frågorna i samband med luftbefordran av passagerare.

En höjning av begränsningsbeloppet till 100 000 SDR för lufttrafikföretagen i Danmark, Norge och Sverige förbättrar avsevärt situationen för de nordiska flygresenärerna. Den åtgärden utgör dock inte någon långsiktig lösning av skadeståndsfrågorna. Det är enligt min mening sannolikt att en på sikt mera tillfredsställande lösning kan åstadkommas genom ett försäkringssystem för flygpassagerare. Detta har berörts i den remitterade promemorian.

Med hänsyn till samarbetet inom SAS måste utgångspunkten vara att en försäkringslösning införs parallellt i Sverige, Danmark och Norge. Det skulle vara en uppenbar fördel om ett motsvarande system kunde införas också i Finland. Kontakter har redan tagits om ett nordiskt samarbete för att undersöka möjligheterna till en försäkringslösning. Det är min avsikt att inom kort ta upp frågan med företrädare för de andra nordiska länderna.

Jag vill emellertid betona att stora krav måste ställas på ett sådant försäkringssystem, eftersom det skulle beröra åtskilliga flygföretag. Det måste kunna fungera också i internationell trafik. Det är uppenbart att det måste ta en viss tid att få till stånd ett sådant system. Man bör därför enligt min mening inte avstå från den förbättring som kan uppnås snabbt genom den lagstiftningsåtgärd som jag nu har diskuterat i avvaktan på att ett försäkringssystem kan införas.

Mot bakgrund av vad jag sålunda har anfört föreslår jag att 9 kap. 22 § första stycket andra meningen luftfartslagen ändras på det sättet att det särskilda begränsningsbeloppet för passagerarskador för svenska lufttrafikföretag bestäms till 100 000 SDR. Denna lagändring måste med hänsyn till samarbetet inom SAS träda i kraft samtidigt med motsvarande lagändringar i Danmark och Norge. Regeringen bör därför bemyndigas att förordna om när lagändringen skall träda i kraft.

I undantagsfall kan 1937 års lag om befordran med luftfartyg vara tillämplig på internationell luftbefordran, trots att den annars har upphört att gälla. Detta gäller flygningar för vilka Warszawakonventionen är tillämplig i sin ursprungliga lydelse, dvs. flygningar mellan Sverige och en stat som inte har tillträtt 1955 års Haagprotokoll utan är bunden endast av konventionen i dess ursprungliga lydelse. Det rör sig om ett fåtal länder, förutom USA bl.a. några få afrikanska stater. Även om 1937 års lag i och för sig är tillämplig på en lufttransport, är emellertid alltid svenska lufttrafikföretag skyldiga att åta sig ansvarighet intill det belopp som föreskrivs för dem i 9 kap. 22 § luftfartslagen. Detta framgår av övergångsbestämmelsen till den lag genom vilken den särskilda ansvarighetsgränsen för svenska lufttrafikföretag infördes (SFS 1976:11). Den omständigheten att ansvarighetsgränsen nu ändras medför inte att någon ny motsvarande övergångsbestämmelse behövs. 1976 års övergångsbestämmelse är nämligen utformad

på ett sådant sätt att den täcker även en till beloppet ändrad ansvarighetsgräns. Om den högre gräns som jag föreslår införs, kommer den att gälla för svenska lufttrafikföretag även om 1937 års lag annars skulle vara tillämplig.

Det förekommer ofta att en befordran helt eller delvis utförs av någon annan fraktförare än den som genom befodringsavtalet har åtagit sig befordringen. I så fall skall både den avtalsslutande fraktföraren och den som utför befordringen anses som fraktförare vid tillämpningen av 9 kap. luftfartslagen, den förre i fråga om hela befordringen och den senare i fråga om den del av befordringen som han utför (9 kap. 32 §). Jag vill påpeka att det högre ansvarighetsbelopp som föreskrivs för svenska lufttrafikföretag enligt en uttrycklig bestämmelse (9 kap. 22 § första stycket fjärde mening-*en*) gäller endast beträffande den del av befordringen som utförs av ett svenskt lufttrafikföretag.

Den föreslagna ändringen i luftfartslagen utgörs enbart av en beloppsändring. Med hänsyn härtill är det enligt min mening inte nödvändigt att lagrådet hörs i detta ärende.

7 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att anta ett inom justitiedepartementet upprättat förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297).

8 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 29 november 1984	4
1 Inledning	4
2 Bakgrunden till den gällande ordningen	5
3 Utvecklingen efter år 1975	6
4 Departementspromemorian	7
5 Sammanfattning av remissyttrandena	8
6 Föredraganden	8
7 Hemställan	11
8 Beslut	11