

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2002-10-25

Närvarande: f.d. justitierådet Hans Danelius, regeringsrådet Gustaf Sandström, justitierådet Dag Victor.

Enligt en lagrådsremiss den 17 oktober 2002 (Justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
3. lag om ändring i atomansvarighetslagen (1968:45).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Håkan Lundquist.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen

9 kap. 5 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om forum vid väckande av talan om ersättning. Forumbestämmelser finns emellertid redan i artikel 33.1 i Montrealkonventionen, varför den föreslagna texten delvis innefattar en dubbelreglering. Behov av reglering föreligger endast i de fall som avses i artikel 33.2. För att undvika dubbelreglering föreslår Lagrådet följande formulering:

”Talan om ersättning som får föras i Sverige med stöd av artikel 33.2 i Montrealkonventionen skall, om den inte väcks vid någon av de domstolar som anges i artikel 33.1, väckas vid domstolen i den ort där passageraren vid olyckstillfället hade sitt hemvist.”

9 kap. 6 och 7 §§

Paragraferna innehåller bestämmelser om svenska och utländska transportörers försäkringsplikt. Svenska transportörer skall enligt 6 § alltid ha en ansvarsförsäkring, men ett undantag skall gälla för svenska staten. Utländska transportörer som utför vissa lufttransporter med anknytning till Sverige skall enligt 7 § också ha en ansvarsförsäkring, och något undantag föreslås inte gälla för utländska stater. Visserligen anges i författningskommentaren (s. 79) att ”en deklaration om egenförsäkring”, varmed torde förstås något slags garantiförbindelse, i regel torde kunna accepteras som ansvarsförsäkring i fråga om transporter som utförs av främmande stater, men det kan trots detta konstateras att svenska staten i lagtexten ges en förmånligare behandling än andra stater.

Försäkringsplikten grundar sig på artikel 50 i Montrealkonventionen, där det föreskrivs att de fördragsslutande staterna skall av sina transportörer kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt konventionen. Något undantag för fall då en stat själv är transportör görs inte, och det kan därför ifrågasättas om undantaget för svenska staten i 6 § har tillräckligt stöd i konventionen (jfr i detta sammanhang också möjligheten enligt artikel 57 i konventionen att göra en reservation med avseende på vissa internationella lufttransporter som utförs och bedrivs direkt av den fördragsslutande staten).

Lagrådet har emellertid inte tillräckligt underlag för att bedöma om det är förenligt med artikel 50 att befria en stat från försäkringsplikt. Till förmån för ett sådant undantag för svenska staten kan naturligtvis anföras att det överensstämmer med vad som i andra sammanhang gäller enligt svensk rätt (se t.ex. 3 § trafikskadelagen [1975:1410]).

Om man accepterar undantaget för svenska staten, uppkommer emellertid frågan om det är förenligt med EG-rättens krav på lika-behandling att inte göra motsvarande undantag i vart fall för övriga EG-stater. Denna fråga har inte belysts i remissen.

Lagrådet vill fästa regeringens uppmärksamhet vid de problem som kan uppkomma i nämnda hänseenden och anser att de berörda frågorna bör närmare analyseras i det fortsatta beredningsarbetet. Lagrådet avstår däremot från att i den här nedan formulerade paragraf-texten föreslå någon ändring på dessa punkter.

I 6 § andra stycket andra meningen anges att regeln om att ansvarsförsäkring skall täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97 skall gälla även när denna artikel är tillämplig till följd av den särskilda föreskriften i 9 §. Lagrådet anser att denna mening kan utgå, eftersom vad där sägs redan får anses framgå av 9 §.

Enligt den föreslagna 7 § skall försäkringsplikten för utländsk transportör gälla den som utför transport av passagerare, bagage eller gods till, från eller inom Sverige. Det framgår inte klart av denna formulering om försäkringsplikten gäller också den som endast överflyger svenskt territorium. Texten i artikel 50 i Montrealkonventionen ger närmast vid handen att rena överflygningar inte omfattas av försäkringsplikten, och vid föredragningen av remissen har bekräftats

att avsikten inte varit att i 7 § inbegripa överflygningsfallen. Lagrådet finner att detta bör framgå på ett tydligare sätt av lagtexten.

Med hänsyn till vad nu sagts kan de två paragraferna lämpligen formuleras på följande sätt:

”6 §

En svensk transportör skall ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 2 eller 3 §. Staten är dock inte skyldig att ha sådan försäkring.

Ansvarsförsäkringen skall täcka sådan förskottsbetalning som avses i artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 2027/97.

7 §

En utländsk transportör som utför lufttransport av passagerare, bagage eller gods till eller från Sverige eller mellan orter i Sverige skall ha en ansvarsförsäkring som täcker det ansvar som följer av 2 eller 3 §.”

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

I punkt 5 finns en bestämmelse om skyldighet för regeringen att i Svensk författningssamling ge till känna att Warszawakonventionen i någon av sina alltjämt gällande lydelse till följd av uppsägning från svensk sida upphör att gälla. Lagrådet ifrågasätter behovet av denna bestämmelse.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.