Lena Sisula-Tulokas

DRÖJSMÅLS-SKADOR VID PASSAGERAR-TRANSPORT

Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

• Kopiera och vidaredistribuera materialet oavsett medium eller format

• Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

• Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.

• Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.

• Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att gör något som licensen tillåter.

Se även information på
https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv

http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:juridikbokse-f4385

DRÖJSMÅLS-SKADOR VID PASSAGERAR-TRANSPORT

Lena Sisula-Tulokas

DRÖJSMÅLS-SKADOR VID PASSAGERAR-TRANSPORT

HELSINGFORS 1985
SUOMEN LAKIMIESLIITON KUSTANNUS OY
FINLANDS JURISTFÖRBUNDS FÖRLAGS AB

©1985 Suomen Lakimiesliiton Kustannus Oy
Finlands Juristförbunds förlags Ab
och Lena Sisula-Tulokas

Omslag: Heikki Hagan

ISBN 951-640-275-5 (inb.)
951-640-276-3 (häft.)

Vammala 1985, Vammalan Kirjapaino Oy

FÖRORD

Det centrala elementet i avhandlingen, dröjsmål, har jag under årens lopp upplevt ur många aspekter. Det är flere personer jag vill tacka för att dröjsmålen med detta arbete endast blivit temporära, inte definitiva.

Professor *Kurt Grönfors* fick mig som student och stipendiat i Göteborg att inse att handelsrätten, framför allt transporträtten, var ett levande och fascinerande ämne. Hans stora sakkunskap, som kommer fram exempelvis i monografin Tidsfaktorn vid transportavtal, har varit en inspirationskälla för mitt arbete. Professor Kurt Grönfors har såsom förhandsgranskare kommit med flere värdefulla anmärkningar. Han har åtagit sig det stora arbetet att fungera som opponent.

Professor *Thomas Wilhelmsson* har läst utkast till arbetet och fungerat som förhandsgranskare. Detta har han gjort med en fin kombination av snabbhet, grundlighet och engagemang, vilket betytt mycket. Professor Thomas Wilhelmsson har alltid varit färdig att diskutera olika problem i anslutning till forskning, allting från rättstavning till juridikens innersta väsen. Detta har även jag haft förmånen att utnyttja. Jag vill tacka honom varmt för hans fasta stöd under årens lopp.

Lagstiftningsdirektör *Leif Sevón* har på ett outtröttligt sätt besvarat frågor om kommande lagstiftning och levererat material.

Transportbolagens reklamationspraxis har varit en av utgångspunkterna i arbetet. Utan bolagens öppenhet hade denhär typen av undersökningar varit omöjlig. Jag vill speciellt tacka personalen på *Finnairs* reklamationsavdelning och *Saimaa Lines* för att de vid sidan av sin normala arbetsbörda stått ut med mitt snokande. Också *konsumentklagonämnden* har beredvilligt givit tillgång till material.

Jur.kand. *Kurt Sjöblom* hjälpte mig samvetsgrant vid insamlandet av reklamationspraxis. Mina klasskamarater *Susanna Frankenhauser* och

Monica Parland har lojalt ställt upp vid korrekturläsningen. *Pearl Lönnfors* har skickligt översatt sammanfattningen.

Arbetet har understötts genom bidrag från *Victoria Stiftelsen, Svenska Vetenskapliga Centralrådet, Niilo Helanderin Säätiö* och *Juridiska Föreningen i Finland.* Jag vill också framföra mitt tack till *Finlands Juristförbunds förlags Ab* och *Vammala tryckeri* för effektivt arbete.

Helsingfors 2. 9. 1985.

Lena Sisula-Tulokas

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord 5
Innehållsförteckning 7

FÖRSTA DELEN, UTGÅNGSPUNKTERNA

Kapitel 1. Inledning 15

I PRESENTATION AV ÄMNET 15
1. Framställningens grundelement 15
2. Framställningens syfte 17
3. Framställningens uppläggning 18

II PRESENTATION AV UTNYTTJAT MATERIAL 20
1. Ett heterogent material 20
2. Ett utpräglat internationellt material 21
21. Den konventionsbaserade lagstiftningen 21
a. Konventionstolkningens problematik 22
b. Vilken betydelse har olika tolkningsmetoder för uniformiteten? 29
22. Nationell rätt? 32

Kapitel 2. Utvecklingen som lett fram till gällande bestämmelser 37

I INLEDNING 37

II LANDTRANSPORTER 38
1. Skjutsväsendet 38
2. Järnvägsbefordran 40
21. Järnvägstrafikens genombrott 40
22. Den nationella regleringens framväxt 41
23. De internationella konventionerna 43
24. Gällande rätt 44
25. Utblick 44
3. Busstransporter 47

III SJÖTRANSPORTER 50
1. Den reguljära passagerartransportens genombrott 50
2. Regleringens utveckling 51
3. Gällande rätt 56

IV LUFTTRANSPORTER 58
1. Flygtrafikens genombrott 58
2. Regleringens utveckling 62
21. Före Warszawakonventionen 62

22. Det internationella lagstiftningssamarbetet som resulterar i Warszawakonventionen 67
23. Norden 72
24. Den senare utvecklingen som lett till Montrealprotokollen 73

Kapitel 3. Reklamationspraxis 77

I INLEDNING 77

II FINNAIR 78
1. Materialet 78
2. Överbokning 79
21. Fallen 79
22. Kommentarer 82
3. Fel i biljetten, fel vid platsbokningen 84
31. Fallen 84
32. Kommentarer 85
4. Missade anslutningsförbindelser 85
41. Fallen 85
42. Kommentarer 89
5. Irregularitet 91
51. Fallen 91
52. Kommentarer 93
6. Av vädret förorsakad irregularitet 93
61. Fallen 93
62. Kommentarer 94
7. Flyginställelse 95
71. Fallen 95
72. Kommentarer 96
8. DC-10:s flygförbud 97
81. Fallen 97
82. Kommentarer 98
9. Passagerare har missat flyget 98
10. Bagage 99
101. Fallen 99
102. Kommentarer 102
11. Övriga 102
12. Sammanfattning 103

III SAIMAA LINES 105
1. Materialet 105
2. Dröjsmål 107
21. Fallen 107
22. Kommentarer 108
3. Annulleringar 109
31. Fallen 109
32. Kommentarer 110
4. Bagage 111
41. Fallen 111
42. Kommentarer 111

5. Diverse ... 111
6. Sammanfattning ... 112

IV STATSJÄRNVÄGARNA ... 112
1. Materialet ... 112
2. Förseningar och inställelse ... 113
3. Felaktigt angiven avgångstid ... 117
4. Felstämpling, feldebitering ... 117
5. Diverse olägenheter ... 117
6. Fel på- eller avstigning ... 118
7. Annullering av bilplats ... 118
8. Månadsbiljett ... 118
9. Kommentarer ... 119

V SAMMANFATTNING OCH OMSTRUKTURERING ... 119
1. Dröjsmålsorsakerna ... 120
2. Olika typer av skador som allmänt uppkommer och hur de ersätts ... 121
a. Onödiga kostnader ... 123
b. Extra kostnader ... 124
aa. Fördyrningskostnader ... 124
bb. Kostnader för kompenserande transport ... 125
cc. Ersättningar ... 126
c. Utebliven förtjänst ... 126
aa. Förlorad arbetsinkomst ... 126
bb. Dagtraktamente ... 127
d. Ideella skador ... 128
aa. Olägenheter ... 128
bb. Förlorad rekreation ... 129
cc. Förlorade evenemang ... 129
e. Tredje mans skador ... 130
f. Personskador ... 130
3. Är det egentligen skillnad mellan skador som uppstår vid icke-uppfyllelse och vid dröjsmål? ... 130

ANDRA DELEN, DEN TRANSPORTRÄTTSLIGA ANSVARSUTFORMNINGEN

1. Inledning ... 135

Kapitel 4. Ansvarsgrundande dröjsmål ... 136

I VAD ÄR DRÖJSMÅL? ... 136
1. Dröjsmål — rättsligt relevant dröjsmål ... 136
2. Särskilt om den lufträttsliga dröjsmålsproblematiken ... 139
21. Avtalsbestämmelser ... 139
22. Doktrinen ... 141
23. Skälig tid? ... 143

II DRÖJSMÅL — ICKE-UPPFYLLELSE ... 145
1. Inledning ... 145
11. Det nordiska dröjsmålsbegreppet ... 145
12. Problemet ... 148

2. Rättsjämförelse 150
21. Västtyskland 150
22. Frankrike 152
23. USA, England 154
24. Sammanfattning 161
3. Det nordiska dröjsmålsbegreppet och Warszawakonventionen 162
31. Diskussionen mellan Sundberg och Grönfors 162
32. Hur skall frågan lösas vid passagerartransporter? 164
4. Sjölagen 167

III ANSVARSPERIODEN 169
1. Allmänt 169
2. Lufträtten 169
3. Sjörätten 173

IV ANSVARSGRUNDEN 175
1. Utgångspunkten vid dröjsmål är ett presumtionsansvar 175
2. Lufträtten 175
21. Det speciella presumtionsansvaret 175
22. Aktsamhetsbedömningen och vanliga dröjsmålsorsaker 182
3. Sjörätten 187
31. Presumtionsansvaret 187
32. Aktsamhetsbedömningen och vanliga dröjsmålsorsaker 188
4. Jämförelse av presumtionsreglerna 190
5. Transportörens skyldighet att undvika skadan 191

V MEDVERKAN 194
1. Stadgandena om jämkning 194
2. När aktualiseras stadgandena om passagerarens medvållande i praktiken vid dröjsmål? 197

Kapitel 5. De beloppsmässiga begränsningarna 202

TREDJE DELEN, ANSVARETS OMFATTNING

1. Inledning 209
11. Vad säger den transporträttsliga lagstiftningen? 209
12. Vilka allmänna principer? 213
13. Uppgiften 214

Kapitel 6. Allmänna principer 215

I AVTALETS SYFTE 215

II »FULL» ERSÄTTNING 217

III PARTS SKYLDIGHET OCH RÄTTIGHET ATT GÖRA KOMPENSATIONSAVTAL 223
1. Skyldighet att begränsa skadan 223
2. Rättighet att göra kompensationsavtal 225
3. Överdyra kompenserande transporter 226

IV ADEKVANSBEDÖMNINGAR OCH LIKNANDE ÖVERVÄGANDEN ... 231
1. Adekvansläran ... 231
11. Allmänt ... 231
12. Adekvansbedömningar vid godstransporter ... 234
2. Förutsebarheten ... 235
21. Engelsk rätt ... 235
22. FN-konventionen ... 238
3. Normalersättning ... 238
31. Allmänt ... 238
32. SjöL § 120 ... 240
4. En kombination ... 241
5. Nedsättning av oskäligt skadestånd ... 243
6. Nedsättningssystemen och ansvarsmaxima ... 244

V VISSA SKADETYPER ERSÄTTS INTE ... 246
1. Ideella skador ... 246
11. Utgångspunkten: icke-ekonomiska intressen ersätts inte i kontraktuella förhållanden ... 246
12. Vad är ideella skador? ... 248
a. Doktrinen ... 248
b. Gränsdragningssvårigheter ... 248
c. Ideella skador i reklamationspraxis ... 250
d. Konklusion ... 252
13. Uppluckring av principen? ... 253
a. Tendenser hos oss ... 253
b. Utvecklingen i engelsk rätt ... 256
14. Ett förslag till bedömningslinje ... 260
a. Vilka skador skall ersättas? ... 260
b. Ersättningsnivån ... 262
2. Ersättning för tredje mans skada ... 263

Kapitel 7. Ansvarsfriskrivningarna ... 265

I INLEDNING ... 265

II INKORPORERING ... 267
1. Friskrivningar i biljetten ... 267
2. Eventuella friskrivningar i tidtabellerna ... 279
3. Sammanfattande anmärkningar ... 281

III OGILTIGA BEFORDRINGSVILLKOR ... 283
1. Sjörätten ... 283
11. Friskrivningar för tidtabells- och fartygsändringar ... 283
12. Friskrivningar i strid med det tvingande ansvarets geografiska tillämpningsområde ... 285
13. Friskrivningar som utnyttjar det tvingande ansvarets utsträckning i tiden ... 286
2. Lufträtten ... 292
21. Friskrivningar från dröjsmålsansvaret ... 293
22. Friskrivningar för indirekta skador och följdskador ... 301

a. Allmän köprättslig bakgrund 301
b. Allmän transporträttslig bakgrund 307
c. Friskrivningarna i General Conditions 308

Kapitel 8. Konfrontation 319

I INLEDNING 319

II SKADETYPERNA 320
1. Onödiga kostnader 320
2. Extra kostnader 321
21. Fördyrningskostnader 321
22. Kostnader för kompenserande transporter 323
23. Ersättningar 326
3. Utebliven förtjänst 327
31. Allmänna förutsättningar 327
32. Skillnader mellan olika transportmedel 328
4. Ideella skador 330
5. Tredje mans skador 330

Kapitel 9. Researrangörens ansvar för dröjsmål under transport 331

I INLEDNING 331

II ALLMÄNNA SÄLLSKAPSRESEVILLKOREN 332

III KONSUMENTKLAGONÄMNDENS PRAXIS 334
1. Sektionerna 334
2. Plenum 338

IV JÄMFÖRANDE SAMMANFATTNING 342

Kapitel 10. Utvärdering 345

I FÖRSÄKRINGENS ROLL 345

II REKLAMATIONSBEHANDLINGEN I BOLAGEN 345

III ANSVARSUTFORMNINGEN 346

IV ANSVARSFRISKRIVNINGARNA 348

V SKADESTÅNDETS OMFATTNING 349

Summary 351
Förkortningar 362
Litteraturförteckning 366
Förteckning över rättsfall 384
Sakregister 389

FÖRSTA DELEN. UTGÅNGSPUNKTERNA

Kapitel 1. Inledning

I PRESENTATION AV ÄMNET

1. Framställningens grundelement

Resandet är i dag en vardaglig företeelse som tappat mycket av forna dagars glamour och äventyrlighet. Det oaktat har *passagerartransporter* som forskningsobjekt haft en undanskymd roll i transporträtten. Såväl den nordiska som internationella doktrinen har mer intresserat sig för godsbefordran och dess typiska kommersiella trepartsavtal. År 1886 motiverade *Hammarskjöld* utlämnandet av personbefordran från sin grundläggande monografi om fraktavtal med transportobjektens olikhet.[1] Han framhöll att »en transporterad menniskas förmåga af sjelfbestämning åstadkommer också, att den, som transporterar, icke får samma makt öfver och följaktligen icke heller samma ansvar för henne som i fråga om ett liflöst föremål.»[2] Hammarskjölds tankegångar är relevanta ännu i dag.[3]

Under de senaste årtiondena har en allmän trend i civilrätten varit att rikta det juridiska sökljuset mot den vanliga människans, konsumen-

---

[1] »Den skilnad i rättsliga följder, som förorsakas af denna transportobjektets olikhet, är nämligen så stor, att man i nyare tider, äfven der slafveri varit en erkänd institution, funnit sig nödsakad att afsöndra transport af slafvar från transport af öfriga rättsobjekt.» *Hammarskjöld* 2.

[2] *Hammarskjöld* 2.

[3] Se exempelvis motiveringarna för ett normalt culpaansvar för personskador med avvikelse från godsskadornas presumtionsansvar i Prop 1973:137 98 och skadeberäkningsreglerna nedan kap 6.

Delar av reglerna om personbefordran rör personskador och kommer nära den utomobligatoriska skadeståndsrätten och dess specialproblematik vilket förtunnar parallelliteten till godsbefordran. Se t.ex. *Hellner,* Speciell avtalsrätt II 17.

tens rättsliga ställning. Ämnet för avhandlingen, passagerartransporter, har sålunda legat i tiden. Reseavtalet, som till sin typ ligger nära transportavtalet har blivit föremål för såväl lagstiftarens, konsumentskyddsmyndigheternas som doktrinens uppmärksamhet.[4] I samband med 1975 års stora sjölagsändringar utökades även bestämmelserna om passagerartransporter och gjordes tvingande på flere punkter. Transportavtalet regleras dock fortfarande till stora delar av transportörens standardiserade befordringsvillkor, vilkas innehåll passageraren inte kan påverka. De bör därför vara balanserade och även beakta passagerarens intressen.[5]

Tidsfaktorn är det andra centrala elementet i framställningen. Den har flere dimensioner.[6] Snabbheten har spelat en avgörande roll i konkurrensen mellan olika transportmedel och dess betydelse återspeglas även i ansvarsreglernas utformning. Vid sidan av snabbheten spelar regelbunden tidtabellsenlig trafik stor roll för passageraren.[7] Dröjsmålsansvarets utformning vid godsbefordran har på ett grundläggande sätt analyserats av *Kurt Grönfors* i monografin Tidsfaktorn vid transportavtal. Han utvecklade det nära samspelet mellan dröjsmålsreglerna och sakskadereglerna,[8] vilket utnyttjats i de senaste konventionerna om godsbefordran.[9] På grund av »transportobjektens olikhet» fungerar inte denna konvergens vid persontransporter, dröjsmålsskadorna förblir till sin typ

---

[4] Se t.ex. NOU 1980:24 och den samnordiska ännu detta år utkommande utredningen samt Reisevertragsgesetz i Västtyskland. Se även Allmänna sällskapsresevillkoren som godkänts av Resebyråföreningen i Finland rf. den 22. 10. 1980 efter överenskommelse med konsumentombudsmannen samt konsumentklagonämndens praxis nedan kap 9.

Se vidare speciellt *Stenebys* avhandling om Reseavtalet från år 1981 i vilket han på t.ex. sid. 85 f definierar reseavtalet som en kombination av tjänster som avser resa för ett allt-i-ett-pris i vilket befordringen ingår som en del.

[5] I den svenska propositionen till ny järnvägstrafiklag ses det som »ett viktigt samhällsintresse att de rättsregler som gäller järnvägstransporter är ändamålsenliga och utformade men hänsyn tagen till konsumenternas intressen». Prop. 1983/84: 177 31. Passagerarnas rättsskydd har även fått mycket uppmärksamhet i dagspressen under senaste tid såväl i tidningarnas insändarspalter som i nyhetsinformationen. Se t.ex. Inger Jägerhorns ledare i Hbl 16. 1. 1985 »Den oskyddade resenären».

[6] Se närmare *Grönfors* Tidsfaktorn 18 f.

[7] Se t.ex. den av Helsingfors stads trafikverk gjorda enkätundersökningen om passagerarnas förväntningar i kollektivtrafiken år 1982, Paikallislinjat 26 f.

[8] Se närmare Tidsfaktorn speciellt 100 ff 113 ff.

[9] Se Hamburgreglerna art 5: 3, Genèvekonventionen om multimodala transporter art 17: 3.

renare. Avsikten är att i följande framställning undersöka hur dröjsmålsregleringen fungerar vid passagerartransporter.

2. Framställningens syfte

Vill man komprimerat beskriva grundidén i framställningen utgår den från en jämförelse av dröjsmålsregleringen på normnivå och i den s.k. rättsliga verkligheten. Basen har varit passagerarnas reklamationer till transportbolagen. Ur detta material har bl.a. differentierats vissa typiska skadegrupper vid dröjsmål och icke-uppfyllelse och undersökts i vilken mån dessa täcks av transportörens dröjsmålsansvar enligt bolagens vardagliga ersättningspraxis. Differentieringen har även utnyttjats på en annan nivå. De typiska skadegrupperna har lotsats igenom de transporträttsliga och skadeståndsrättsliga regelsystemen. Ansvaret för exceptionellt höga skador har automatiskt kunnat utgå genom de transporträttsliga beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna. Vidare har vissa väsentliga skadegrupper p.g.a. sin typ fallit bort från ansvarssfären. Nästa steg har varit att konfrontera de återstående skadegrupperna med transportbolagens ansvarsfriskrivningar. Resultatet av processen ger en annan bild av passagerarens rättsskydd än lagnormerna. Transportörens ansvarighet visar sig täcka endast vissa begränsade skador.

Följande frågekomplex som kräver svar är varför väsentliga skadegrupper faller utanför ansvarssfären. Är dröjsmålsskadorna vid passagerarbefordran till sin typ sådana att bara vissa delar fångas in av vårt gällande ansvarssystem? Sker frånfallet p.g.a. ogiltiga eller oskäliga ansvarsfriskrivningar eller är det kanske fråga om feltolkning av ansvarsbestämmelserna? Framställningen utmynnar slutligen i den grundläggande frågan om ersättningssystemets ändamålsenlighet och balans. Den frågan föreställer jag mig inte att kunna besvara, jag har endast strävat till att belysa dess olika aspekter.

De fyra befordringssätten, transport med buss, järnväg, båt och flygplan behandlas. Den naturliga tyngdpunkten i framställningen kommer emellertid att ligga i lufträtten, i vilken såväl persontransporter som tidsfaktorn är centrala komponenter. Detta återspeglas i en rikligare internationell praxis och doktrin. Då behandlingen av de olika transportsät-

ten tidvis löper parallellt, finns risken för att effekten blir fugerande, samma frågeställningar behandlas flere gånger. Rättsjämförelsen mellan de olika transportmedlen har emellertid ett stort egenvärde, den kan peka på liknande lösningar men också avslöja irrationella olikheter i regleringen. För att jämföra hur olika ansvarssystem slår ut görs ibland utblickar mot motsvarande bestämmelser om bagage- och godsbefordran. Ibland görs jämförelser med det närliggande reseavtalet. Försäkringsrätten har lämnats utanför framställningen. Reseförsäkringarna hos oss täcker inte i dag dröjsmålsskador. I exempelvis Sverige har utvecklats försäkringstyper som ger passageraren ett välutvecklat skydd för denhär typen av skador.[10]

3. Framställningens uppläggning

Framställningen är indelad i tre huvuddelar. Den första delen utgör grundstenen för den fortsatta framställningen. Dels följs utvecklingen av regleringen som lett till gällande bestämmelser, dels formas arbetsredskapen för fortsättningen genom att vissa typiska skador och skadeorsaker differentieras utgående från passagerares reklamationer till transportbolagen. I den andra huvuddelen undersöks närmare förutsättningarna för ansvaret. Den tredje delen behandlar skadeståndets omfattning.

Dispositionen kan kort beskrivas enligt följande. I inledningen under punkt II presenteras materialet. Det utnyttjade transporträttsliga materialet är utpräglat internationellt och bygger till stora delar på konventionsbaserad lagstiftning. Jag har sett det som motiverat att närmare förklara hur det internationella materialet avses att nyttjas.

Kapitel 2 är det historiska avsnittet som, såsom det brukar heta, bidrar till förståelsen av bestämmelserna. Det är framför allt den transporträttsliga regleringens varierande typ som kräver bakgrundsförklaringar. Avsikten är även att belysa samspelet mellan transportmedlens tekniska utveckling och regleringens utformning. Premissen är att transportmed-

[10] Se den svenska Europeiskas Combi-reseförsäkring, punkt D, Om du blir försenad, K Strejkskydd, L Resestartskydd för charterresenär och annan resenär med ej ombokbara biljetter, t.ex. Apex och gruppbiljetter, M Anslutningsskydd för flygresenär som inte reser på charter. Se även Europeiskas särskilda Färdolycksfalls- och förseningsförsäkring.

lets tekniska utvecklingsnivå vid regleringens tillkomst skulle prägla regleringen. Påståendet visar sig inte vara helt hållbart. Dröjsmålsregleringens utveckling följs upp till gällande rätt. Järnvägslagstiftningens gamla men fortfarande gällande regler som utesluter ansvar för dröjsmål bedöms som otidsenliga.

I kapitel 3 har genomgåtts passagerarnas reklamationer till vissa transportbolag. Avsikten med genomgången har dels varit att kartlägga typiska skador och skadeorsaker, vad passageraren väntar sig att transportören skall ersätta och vad transportören ersätter.

Kapitel 4, som inleder den andra huvuddelen, behandlar närmare förutsättningarna för transportörens ansvarighet. Ett dröjsmål är ännu inte samma sak som ett ansvarsgrundande dröjsmål. I kapitlet genomgås betydelsen av dröjsmålets längd, förhållandet till icke-uppfyllelse i den konventionsstyrda lagstiftningen, det sjörättsliga tvingande ansvarets begränsade ansvarsperiod och dess ändamålsenlighet, presumtionsansvarets förhållande till de vanliga skadeorsakerna och slutligen betydelsen av passagerarens medverkan. De för transporträtten typiska lagreglerade beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna behandlas i kapitel 5.

Kapitel 6 och 7 bildar ett centralt avsnitt i den tredje delen. I dem är avsikten att se hurudant skydd dröjsmålsbestämmelserna egentligen ger passageraren. De vanliga skadetyperna konfronteras med de s.k. allmänna principerna.

Utgångspunkten i kapitel 6 är allmänna skadeståndsrättsliga principer, såsom principen om full ersättning, det positiva och det negativa avtalsintresset och kompensationsavtalsproblematiken. Den »fulla» ersättningen kommer att inskränkas på flere olika sätt. Vid sidan av de legala beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna sker en begränsning genom exempelvis adekvans- och liknande överväganden. Vissa skador bedöms såsom alltför avlägsna och atypiska och faller utanför ansvarsramens sfär. Kanske ännu större betydelse för passagerarens ersättningsskydd har vår traditionella uppfattning att immateriella intressen inte täcks av skadeståndsansvaret. Under punkt V ifrågasätts denna kontraktsrättsliga regel. I den utsträckning det immateriella intresset är avtalets typiska huvudsyfte föreslås att ersättningen även skall utsträckas till denna skadetyp. Konsumentklagonämndens praxis om reseavtal erbjuder en lämplig utgångspunkt vid fastställande av ersättningsnivån.

I kapitel 7 undersöks allmänt förekommande ansvarsfriskrivningar i biljetter och tidtabeller. Ansvarsbegränsningar är en beprövad metod att begränsa det kontraktuella ansvaret. Inkorporeringsproblematiken blir den första frågan, klausulernas materiella innehåll den andra. De allmänt förekommande ansvarsfriskrivningarna visar sig beröra såväl ansvarsförutsättningarna som ansvarets omfattning. En bedömning av friskrivningarnas giltighet har tidigare i huvudsak skett med hänsyn till den tvingande transporträttsliga lagstiftningen. I dag kommer även den konsumenträttsliga lagstiftningen in i bilden. Speciellt inom flygtrafiken förekommer befordringsvillkor med mycket vidsträckt internationell spridning som innehåller vissa tuffa klausuler vilkas giltighet kan ifrågasättas.

I kapitel 8 sammanfattas hur de allmänt förekommande skadetyperna ersätts och även hur de enligt min uppfattning i dag borde ersättas. Beträffande exempelvis immateriella skador går jag ännu ett steg längre och föreslår en ersättningslinje som något avviker från gällande doktrin och praxis.

I 9 kapitlet jämförs resultatet av undersökningen med passagerarens rättsskydd vid det närliggande reseavtalet. Passagerarens ställning växlar beroende av om hans motpart är en transportör eller en researrangör. Framställningen avslutas med mer eller mindre utopiska revideringsförslag i kapitel 10.

II PRESENTATION AV UTNYTTJAT MATERIAL

1. Ett heterogent material

Det utnyttjade materialet inryms huvudsakligen under de traditionella kategorierna lagstiftning med förarbeten, standardavtal, praxis och doktrin. Materialet är emellertid av ytterst varierande karaktär. Lagstiftningen är delvis konventionsbaserad,[1] men även samnordisk[2]

[1] Exempelvis L om luftbefordringsavtal (LBL) som baserar sig på Warszawakonventionen (Wk) med senare ändringar.

[2] Exempelvis sjölagen (SjöL).

eller rent nationell.[3] Vid sidan av lagstiftningen regleras rättsförhållandena av avtalsvillkor. Också de är till sin typ mycket olika. Det finns internationella standardavtal[4] med ytterst vid tillämpning, men det finns också högst individualistiska villkor avtryckta i biljetter och tidtabeller. Även utnyttjad praxis är skiftande. Det traditionella rättsfallsmaterialet, inhemsk domstolspraxis, saknas nästan helt på den transporträttsliga sidan. Det nordiska rättsfallsmaterialet är knapphändigt. De internationella fallen, framför allt praxis i Frankrike, Storbritannien, USA och Västtyskland, ger en större informationskälla att ösa ur. Den har följaktligen utnyttjats. På en lägre nivå i den rättsliga hierarkin finns däremot ett rikligt material. Flere transportörer — framför allt Finnair, Statsjärnvägarna och Saimaa Lines — har öppet ställt till förfogande sin reklamationspraxis, d.v.s. passagerarnas till bolagen riktade skriftliga klagomål och ersättningsyrkanden. Detta material ger en god bild av bolagens vardagliga ersättningspraxis, men saknar helt den prejudicerande effekt som kan läggas i framför allt HD:s avgöranden. I följande steg uppåt, d.v.s. i konsumentklagonämndens praxis, finns enstaka fall om persontransporter men ett rikligt material om det närliggande reseavtalet. Även detta material har utnyttjats.

Den transporträttsliga doktrinen är till övervägande delar internationell. Det väsentliga inslaget av internationellt material, konventionsbaserad lagstiftning, internationella standardavtal och internationell praxis medför vissa särproblem som inte kan förbigås. Hur skall man utnyttja det internationella materialet i finsk rätt? Betoningen i framställningen ligger på finsk rätt.

2. Ett utpräglat internationellt material

21. Den konventionsbaserade lagstiftningen

De internationella transporträttsliga konventionerna utgör stommen i den transporträttsliga lagstiftningen. De reglerar centrala delar av trans-

[3] Exempelvis järnvägsbefordringsförordningen (JBF).

[4] Exempelvis de av den privata lufttransporträttsliga organisationen International Air Transport Organisation (IATA) utarbetade General Conditions.

porträtten. Flere av konventionerna, såsom konossements- och Warszawakonventionen, har redan långa traditioner bakom sig och har bred spridning även utanför sina direkta tillämpningsområden. Normerna har blivit accepterade som balanserade ansvarsfördelningssystem. Det är framför allt tolkning av Warszawakonventionen som aktualiseras i detta arbete.

a. *Konventionstolkningens problematik* är svårbemästrad och synes ge upphov till ständig debatt.[5] Frågan är central i transporträtten där en stor del av den nationella lagstiftningen är konventionsstyrd.

De internationella konventionerna är inte resultatet av rättsprincipers stegvisa utveckling inom ett rättssystem utan de är försök att lösa vissa begränsade rättsfrågor på ett uniformt sätt för flere rättssystem. Den bakomliggande nationella rätten kan i övrigt vara helt olika i de berörda rättssystemen. Detta skapar en spänning mellan den nationella rätten och de uniforma texterna, speciellt då dessa är obestämda eller oklara. På samma sätt som det utbildats mer eller mindre klara juridiska metodläror för den interna lagtolkningen har det utbildats läror för tolkning av internationella konventioner. Lärorna ligger nära varandra.[6]

Ytterligheter representerar å ena sidan en starkt nationalistisk metod som endast söker ledning i nationell rätt och å andra sidan en utpräglat internationell metod, som »baserar sig på element utanför den nationella rättsordningen, nämligen sådana allmänna principer som har erkänts av flertalet västerländska kulturstater eller kommit till uttryck i mer allmänt accepterade konventioner».[7] Den allmänt omfattade åsikten torde

[5] Se bland den omfattande litteraturen i ämnet t.ex. *Aurejärvi* Vekselit 26 f, *Eek* 63 f, *Grenander* 77 ff, *Grönfors* AfL Bd 2 (1962—65) 47 ff, Air charter 12 ff, Allmän transporträtt 23, Talerätt 87 ff, SvJT 1957 18 ff, *Lødrup* Luftfart 72 ff, Luftrett II 30 f, *Hoppu* 108 ff, *Mankiewicz* 17 ff med rättsfallshänvisningar, *Mateesco Matte* 385, *Miller* 37 ff, 330 f med rättsfallshänvisningar, *Offerhaus* 8 ff, *Shawcross* and *Beaumont* para 404, *Rechnagel* 25 f, *Sundberg* 246, 406 f, Scandinavian Studies 1966 235, *Schoner* ZLW 1977 256, *Telaranta* DL 1975 391 not 82, *Tiberg* (1984) 1 LMCLQ 20 ff, *Risch* 6 ff med rättsfallshänvisningar, *Wetterstein* Globalbegränsning 67, JFT 1985 35 ff med hänvisningar, *Ylöstalo* Tutkimuksia 34 f. Se även Wienkonventionen, FördragsS 33/80 och t.ex. SOU 1974:100 79 ff, SOU 1936:54 27 f, SOU 1973:140 37.

[6] Se närmare de av exempelvis *Risch* 6 ff anförda metoderna grammatikalisk, systematisk, historisk, teleologisk tolkning, samtliga bekanta från den interna lagtolkningen. Se även *Guldimann* 12 ff.

[7] *Grönfors* SvJT 1957 18, Talerätt 87, se även *Lødrup* Luftfart 79.

ligga någonstans mellan dessa ytterligheter, konventionstolkningen innebär en blandning av nationella och internationella moment. En närmare precisering av var på denna skala idealmodellen bör finnas ger dock upphov till fortgående diskussion. Den målsättning som vid konventionstolkning torde vinna allmän tillslutning är att en domstol bör sträva att uppnå ett resultat som med största sannolikhet skulle kunna få allmän tillslutning på det internationella planet.[8]

Konventionens ändamål och syfte har central betydelse för tolkningen.[9] Den s.k. Wienkonventionens[10] tolkningsprinciper bygger på och utvecklar denna tanke. Enligt den allmänna regeln i art 31 (1) skall ett traktat tolkas »i ärlig överensstämmelse med gängse mening av traktatets uttryck sedda i sitt sammanhang och mot bakgrunden av traktatets ändamål och syften.»[11]

Jag tror emellertid att det är realistiskt att ställa sig i viss mån skeptisk till det allmänt omfattade unifieringssyftet. Harmoniseringen fungerar endast inom vissa gränser. En ofta outtalad kvalifikation för att ett tolkningsalternativ skall slå igenom är att resultatet är acceptabelt enligt den nationella rätten.[12]

Grönfors har i vissa av sina verk utvecklat en s.k. intern tolkningsmetod, där han löser tolkningsproblemen i huvudsak genom en analys av de särskilda reglernas funktion och sammanhang i förhållande till konventionens övriga bestämmel-

[8] Se t.ex. *Eeks* citat sid. 63 av Lord *MacMillan*. »that their interpretation should not be rigidly controlled by domestic precedents of antecedent date, but rather that the language of the rules should be construed on broad principles of general acceptation.» Se även t.ex. *Lødrup* II 33 f, *Hoppu* 109, *Ylöstalo* 35, och t.ex. ND 1955 s 661 (NJA 438). Observera FN-konventionen art 7 och t.ex. *Honnold* 60 f och 114 ff.

I Tourdriau v Air India 1977 RFDA 193, Air Law 1978 124, *Schoner* 1980 ZLW 327 f, konstaterade Cour de Cassation de Belgique att om Warszawakonventionens text kräver tolkning bör tolkningen ske utgående från i konventionen inneboende element såsom speciellt dess ändamål och syfte såsom även konventionens förarbeten och ursprung. Det är inte meningsfullt att utarbeta en konvention vars avsikt är att utgöra internationell lag om domstolarna i varje stat tolkar konventionen enligt begreppen i deras interna lagstiftning. Se även t.ex. OLG Düsseldorf 27. 3. 1980, ETL 1983 1 (CMR), BGH 20. 10. 1978, ZLW 1980 1.

[9] Se t.ex. NJA 1983 3 ff det s.k. Tsesis-fallet referat nedan vid not 21 ff och Supreme Courts argumentation i fallet Franklin Mint v TWA, även refererat nedan vid not 28.

[10] FördragsS 33/80.

[11] Se även art 32, därtill t.ex. Prop. 1973:137 54, SOU 1973:140 37, SOU 1974:100 79 ff.

[12] Se närmare nedan vid not 26 f.

ser.[13] Kanske en parallell kan dras till den traditionella engelska tolkningsmetoden som exempelvis av *Miller* beskrivs som en attityd från domstolarnas sida att se konventioner som en sluten enhet, vars bestämmelser skall tolkas i ljuset av varandra utan att man går till common law.[14] *Sundberg* har kritiserat den metod Grönfors använt i vissa arbeten och kallat den »artificial, complicated and theoretical».[15] Sundberg vill se den franska rätten som utgångspunkt vid tolkning av Warszawakonventionen. Den franska rättens inflytande skulle inte begränsas till att ge konventionens begrepp den betydelse de har i den franska originaltexten utan de juridiska uttrycken skulle ges det innehåll de har enligt fransk rätt. Sålunda skall exempelvis dröjsmålsbegreppet ges en från skandinavisk rätt avvikande »fransk» betydelse.[16]

Målsättningen att uppnå tolkningar som med all sannolikhet skulle kunna få allmän anslutning på det internationella planet har ansetts bäst kunna förverkligas genom att ledning söks i allmänt accepterade tolkningsdata såsom exempelvis konventionens originaltext,[17] förarbeten,[18] internationell rättspraxis och doktrin.[19]

---

[13] Se *Grönfors* Air Charter 14 ff, Talerätt 80 f.

[14] *Miller* 343. Denna inställning förklarar hon bl.a. med de engelska domstolarnas klassiska synsätt att lagstiftning endast utgör en serie av undantag från common law och skall sålunda tolkas restriktivt.

[15] *Sundberg* 246.

[16] *Sundberg* 404 f, se närmare nedan kap 4 II 31. Se *Grönfors* kritik av Sundbergs åsikter, AfL Bd 2 47 f, Successiva 52 och *Lødrup* II 33 f. Se även t.ex. *Ylöstalos* liknande uppfattning om originalspråkets begränsade betydelse i växelrättsliga konventionstolkningsfrågor, Tutkimuksia 34. Observera även *Sundbergs* senare uppfattning i Scandinavian Studies in Law 1963 146 not 2. Se även t.ex. *Miller* 366, *Schoner* ZLW 1977 256 f.

[17] Se t.ex. Guatemalaprotokollets rättelse av översättningen av det franska uttrycket »lésion corporelle» från »bodily injury» till »personal injury». Se även diskussionen nedan kap 4 IV vid not 7 ff om uttrycket nödiga åtgärder. Rättsfallsexemplen i följande noter ger inte underlag för några som helst kvantitativa slutsatser utan tjänar endast som exempel på fall i vilka olika källor använts. Se vidare exempelvis hänvisningarna hos *Mankiewicz* 17 ff, *Miller* 330 ff, *Schoner* ZLW 1977 257 f.

Bland det omfattande rättsfallsmaterialet se t.ex. H:fors HovR:s växelrättsliga dom given 15. 2. 1967, återgiven i Festskrift till Hakulinen (Ars Boni Aequi) 323 f, refererad av *Aurejärvi* Vekselit 28 f. Se vidare Corocraft Ltd v Pan American Airways, 1968 2 AllER 1059, 1969 1 AllER 82, vilket behandlade den engelska översättningen av Warszawakonventionen vari ett kommatecken i den franska texten ersatts med »and». Se även t.ex. Fothergill v Monarch Airlines, 1980 2 AllER 696, Air Law 1981 40, Benjamins v BEA, 14 Avi 18,369. I exempelvis fallet Rosman v TWA, 1974 USAvR 1, konstaterade emellertid Court of Appeals: »The courts of the United States in interpreting the Warsaw Convention whose sole official language is French are not bound to apply internal French law. While French legal usage must be considered in arriving at an accurate English translation of the French, once the translation has been made, USA courts do not have to inquire

Det är enkelt att allmänt framhålla vikten av internationell praxis och doktrin, men kartläggandet av internationell praxis är en arbetsdryg och inte alltid enkel uppgift. För en domstol kan den otvivelakligt flere gånger

---

as to French internal law past and present, i.e. the USA is not »chained» forever to French internal law simply because the official text of the treaty is in French.»

[18] Diskussionen kring internationella förarbetens roll såsom acceptabla tolkningsdata har varit livlig. I engelsk rätt har inställningen traditionellt varit negativ till travaux préparatoires, medan domstolarna i USA och på kontinenten haft en annan inställning. Se t.ex. *Miller* 340 med hänvisningar och exempelvis domaren *Brownes* uttalande i det engelska fallet Fothergill v Monarch Airlines i Court of Appeals, 1979 USAvR 941:

»In considering what legislative history is admissible in court in interpreting the Warsaw Convention and the Hague Protocol, I think it is implicit that the material to which regard can be had must be available to the public. It would seem wrong to take into account anything which was not public knowledge at the time. Where there was no evidence that certain minutes were ever published in England, they should not be admissible. In England, the courts do not refer to the legislative history of an enactment as do the courts of the United States.»

Jämför med t.ex. Block v Air France, 10 Avi 17,218, Ricotta v Iberia, 15 Avi 17,829, Evangelistos v TWA, 14 Avi 17,612, Maugine v Companie Nationale Air France, 1977 USAvR 130, Franklin Mint v TWA, Supreme Court 17. 4. 1984, IATA Memorandum 25. 4. 1984 Ref. 3979, Air Law 1984 84 f, McGilchrist 1984 LMCLQ 499 f. I Franklin Mint byggde domstolen långt sitt avgörande på en analys av konventionens syfte. Den avvikande medlemmen som såsom majoriteten sökte stöd för sin uppfattning i förarbetena och CITEJA:s bastext framhöll att USA deltagit i Warszawakonferensen endast genom en observatör. Uttalandet torde bygga på tanken att stater som inte deltagit i konventionsförhandlingarna inte i efterhand kan bli bundna av uttalanden. Se angående fallet närmare nedan vid not 28. Se även t.ex. det belgiska fallet Tondriau v Air India, 1977 RFDA 193 i not 8 ovan.

Dessa klara tolkningsdivergenser angående förarbetenas roll synes minska i betydelse. I fallet Fothergill v Monarch Airlines som avgjordes av Court of Appeals 1979, 1979 USAvR 941, konstaterade Lord *Denning* bl.a.:

»When the words of the Hague Protocol are not clear and ambiguity appears, the courts, in seeking the true interpretation of the Hague Protocol, which is like a statute — binding everyone, should look to the minutes of the Hague Conference of 1955, i.e. the travaux préparatoires, ...» Jämför *Brownes* uppfattning ovan.

I House of Lords, 1980 2 AllER 698, fäste domstolen bl.a. vikt vid »the ordinary meaning» av ordet »damage», gjorde en jämförelse med den franska texten och citerade internationell lufträttslig doktrin och praxis i frågan. Samtliga domare i House of Lords ansåg att travaux préparatoires kan, och i vissa fall bör, konsulteras. Visserligen uttrycktes viss tvekan om förarbetenas användbarhet. Lord *Diplock* framhöll:

»This said, I do not myself derive any great assistance from this source. With some personal experience of international conferences of this kind, I should not attach any great significance to the fact that two delegates in withdrawing an amendment to Art. 26 which would have included in the article an express reference to partial loss as well as to damage said, without contradiction by any other delegates who happened to be present at that time,

visa sig vara alltför mödosam i förhållande till nyttan. *Wijfells* har analyserat 30 stycken CMR-rättsfall om art 17 (4) och 18 (2) om fraktförarens ansvar. Han kom till 12 olika tolkningar.[20] Vid bruk av internationellt material medför den bakomliggande nationella rättens eventuellt avvikande begreppsbildning, processuella bestämmelser o.s.v. alltid risk för förhastade slutsatser och missförstånd. Man bör vara medveten om dessa uppenbara risker men inte förstora dem till den grad att de helt hämmar användandet av komparativt material.[21]

Det svenska HD fallet NJA 1983 s 3 ff, det s.k. Tsesis-fallet, är ett utmärkt exempel på hur domstolen med hjälp av flere olika tolkningsdata försöker ge en mening åt ett oklart uttryck i konventionsbaserad lagstiftning. Frågan gällde tolkning av oljeansvarighetslagens undantagsbestämmelse från huvudregeln om strikt ansvar. Skulle undantagsbestämmelsen vid fel i »andra hjälpmedel vid navigeringen» även omfatta sjökort? Det var i grunden en konflikt mellan konventionens huvudsyfte att vid oljeskador garantera den skadelidande ersättning och den oklara undantagsbestämmelsens syfte.

Intressantast i detta sammanhang är domstolens argumentering och

---

that they did so on the understanding that partial loss was included in the expression damage. Machiavellianism is not extinct at international conferences. For what it is worth, however, it tends to confirm the prima facie view at which your Lordships had already arrived; and there is nothing else in the minutes of the proceedings which contradicts it.»

Fallet har exempelvis av *Schoner* setts innebära ett stort steg framåt för engelska domstolar. Schoner Air Law 1981 43. Se även *Mankiewicz* kommentar ZLW 1981 116 f och *Honnold* 116 f.

Se även den nordiska diskussionen kring HaagL:s dröjsmålsansvar nedan kap 4 II 3 och debatten mellan *Sundberg* och *Grönfors*. Grönfors har en negativ inställning till förarbetena medan exempelvis *Hoppu* 108 och *Lødrup* Luftfart 100 har en klart positivare inställning.

Jämför även diskussionen kring de nationella förarbetenas betydelse se exempelvis *Strömholms* översikt 428 ff och *Grönfors* Sjölagens 12 f. Observera speciellt *Aarnios* kritiska inställning till de nationella förarbetenas värde som rättskälla 102, 125 f.

[19] Se t.ex. *Grenander* 81, *Grönfors* Allmän transporträtt 23, *Hoppu* 109, *Jokela* 17, *Lødrup* II 33 f och Luftfart 89 ff, *Mankiewicz* 22 f med rättsfallshänvisningar, *Wetterstein* Globalbegränsning 69 f, *Ylöstalo* 35.

Se t.ex. Corocraft v Pan American World Airline, 1968 2 AllER 871, Fothergill v Monarch Airlines ref. ovan not 18.

[20] *Wijffels* ETL 1976 208 ff.

[21] *von Hertzen* 16 not 33 konstaterar i sin rättsjämförande analys om avtalsförhandlingar att rädslan för misstag är dåligt ressällskap för forskaren.

inte det faktiska händelseförloppet som ledde till att fartyget Tsesis grundstötte eller ens själva domslutet. Dessa kräver dock kort presentation.

Det av Latvian Shipping Co ägda tankfartyget Tsesis gick på grund under lotsning i farleden Landsort — Södertälje. Grundet var inte utmärkt på sjökortet. Svenska staten och rederiet förde talan mot varandra. Staten yrkade ersättning för uppkomna oljeskador och ersättning för utgiven bärgarlön, medan rederiet yrkade ersättning för skador på fartyget och skadestånd för den bärgarlön som rederiet eventuellt skulle åläggas att utge till staten. Grundet hade upptäckts vid sjömätningar som utförts år 1969, men upptäckten hade inte rapporterats vidare.

Staten argumenterade för att rederiet hade ett strikt ansvar för oljeskador enligt 1969 års oljeansvarighetslag medan rederiet åberopade lagens undantagsbestämmelser om fartygsägarens ansvarsfrihet för skador som i sin helhet orsakats av myndighet vid fullgörande av skyldighet att »svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigeringen» (3 § 2 st 3). HD fann bl.a. att på rederiets sida inte förelegat något vållande till olyckan, utan att grundstötningen i sin helhet vållats av staten. I motsats till tingsrätten och hovrätten ansåg HD att oljeansvarighetslagens undantagsbestämmelse även omfattar sjökort. Statens talan om ersättning för oljeskador lämnades utan bifall och staten ålades att utge ersättning åt rederiet. Yrkandena i anledning av bärgarlönen gick i avräkning mot varandra.

Central för utgången i målet var frågan hur den svenska oljeansvarighetslagens uttryck »svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel vid navigeringen» skulle tolkas. Oljeansvarighetslagen grundar sig i sin helhet på 1969 års oljeansvarighetskonvention som Sverige tillträtt.

HD gjorde ett ytterst grundligt arbete vid tolkningen av huruvida sjökort skulle anses utgöra i lagen avsedda hjälpmedel vid navigeringen. Svar söktes först med hjälp av en *språklig analys* av lagrummet. Denna metod gav inte något entydigt svar. Inte heller i oljeansvarighets*lagens förarbeten* togs ställning till frågan. Då lagen trots transformering var konventionsbaserad sökte domstolen utröna bestämmelsens innehåll med hjälp av den *ursprungliga konventionstexten*. De engelska och de franska texterna hade lika vitsord men då förarbetena visade att förevarande bestämmelse var ett brittiskt förslag fann HD att tolkningen i första hand skulle ske på grundvalen av den *engelska texten*.

Det oaktat stödde HD inte det av staten framförda argumentet att bestämmelsen skulle tolkas med hjälp av den speciella anglo-

sachsiska ejusdem-generis-regeln enligt vilken uppräkningar i lagtext uppfattas såsom uttömmande. Efter en grundlig undersökning av såväl *rättspraxis som doktrin* kom domstolen till att det råder »ovisshet om och i vilken mån ejusdem-generis-doktrinen alltjämt är förhärskande i engelsk rätt eller under vilka förutsättningar den anses gälla» samt att den saknade motsvarighet i kontinental rätt. Lagtolkningen skulle ske utan tillämpning av denna regel.

HD analyserade innehållet av uttrycket »other navigational aids» och fann att ordet »maintenance», underhåll, påverkade tolkningen. Vid en *språklig analys* av det engelska uttrycket konstaterades att ordet hade flere betydelser, bl.a. underhålla, vidmakthålla, upprätthålla. »Maintenance» kunde användas även i samband med »the upkeep of a chart».

Staten åberopade *konventionens systematiska uppbyggnad.* HD fann att det av staten påtalade förhållandet inte kunde tillmätas självständig betydelse bl.a. då frågan om den systematiska uppbyggnaden av internationella konventioner regelmässigt ägnas förhållandevis lite uppmärksamhet. Den i fråga varande bestämmelsen var därtill ett kompromissförslag som utarbetats under själva konferensen och som placerades i samband med grundtextens andra undantagsbestämmelser.

Efter ett grundligt studium av bl.a. den valda språkdräkten, stadgandets förhistoria och stadgandets ändamål i förhållande till hela konventionens ändamål, fann HD:s majoritet att det svenska sjökort det var fråga om omfattades av undantagsbestämmelsen i § 3 2 st 3 i oljeansvarighetslagen. Tre justitieråd var av skiljaktig mening.

Tiberg har polemiserat mot detta HD avgörande.[22] Han vänder sig mot HD:s tolkningsmetod som han ser som ett extremt exempel på subjektiv teleologisk metod. Tiberg menar att frågan hade bort lösas med hjälp av en objektiv metod, utan att gå till förarbeten, utgående från själva konventionstexten. Av texten framgår att konventionens syfte är att garantera offren för oljeskador ersättning enligt principen »the polluter must pay». Medan HD fäste avseende vid undantagsbestämmelsens syfte betonade Tiberg hela konventionens syfte och kom till en annan slutsats. Rederiet hade bort vara ansvarigt för de uppkomna oljeskadorna. Slutsatsen motiverar Tiberg vidare med att undantag skall tolkas restriktivt och med semantiska argument. Därtill framhöll Tiberg att

[22] *Tiberg* 1984 LMCLQ 218 ff.

svenska staten visserligen påtar sig ansvar för hydrografiska misstag men det berättigar inte till slutsatser beträffande andra staters policy.

> I den finska motsvarande lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg används uttrycken »majakoiden tai muiden merenkulun turvalaitteiden» och i sin svenskspråkiga version »fyrar och andra säkerhetsanordningar inom sjöfarten». Rent språkligt skulle ordet säkerhetsanordningar respektive turvalaitteet tyda på att lagstiftaren inte avsett sjökort. Jämförd med den ursprungliga konventionstexten är översättningen missvisande. Det är givetvis den ursprungliga texten som skall vara utgångspunkten vid en bedömning. Sålunda har i finsk doktrin rekommenderats en vid tolkning som även skulle omfatta sjökort.[23]

Avsikten är inte här att ta ställning till slutresultatet i fallet eller dess eventuella konsekvenser för framtiden. Däremot kan jag ta ställning för en bred genomgång av olika tolkningsdata, bland dem konventionsförarbeten, internationell rättspraxis och doktrin. Konventionsförarbeten, i all synnerhet gamla förarbeten såsom Warszawakonventionens, bör emellertid läsas med försiktighet. Delegaternas bakomliggande rättsliga miljö med allt det innebär, börjande från de juridiska begreppens varierande innebörd till processrättens ofta dolda inflytande, kan medföra stora divergenser även när formell enighet råder.

b. *Vilken betydelse har olika tolkningsmetoder för uniformiteten?* Detta är en klassisk fråga som knappast någonsin kommer att få ett uttömmande svar. *Georgette Miller* har i sin komparativa analys av fransk och anglosachsisk rättspraxis kring Warszawakonventionen kommit till att divergenserna i internationell praxis endast i ringa grad kan förklaras utgående från vilken tolkningsteknik som domstolarna använt. Som stöd för sitt påstående analyserar Miller travaux préparatoires inflytande vid tolkningen.[24] Domstolarna i England, Kanada och Australien har traditionellt ställt sig negativa till bruk av förarbeten, medan domstolarna i exempelvis Frankrike och USA haft annan inställning.[25] Kan man se att detta påverkar tolkningsresultaten? Har utnyttjande av förarbetena i Frankrike och USA lett till sinsemellan enhetliga resultat som skilt sig

---

[23] Se *Tulokas* 175. Se även finsk rättspraxis om statens ansvar för missvisande sjökort, märkning av farleder och upprätthållande av fyr ND 1952 s 262 HD, ND 1953 s 748 HD, ND 1957 s 80 Vasa HovR, ND 1960 s 377 HD, ND 1966 s 33 HD jämför norsk praxis ND 1958 s 377 NH, ND 1966 s 128 NH, ND 1970 s 82. Se även *Selvigs* kommentarer i ND 1981 VI ff.

[24] *Miller* 330 ff.

[25] Se ovan not 18.

från engelsk praxis? Millers svar är ett klart nej. Domstolarna har kommit till liknande resultat oberoende av om de använt eller kunnat använda förarbetena eller inte.[26] Miller menar att förarbetenas betydelse i själva verket är relativt liten genom att domstolen inte behöver söka svar i dem utan kan välja att göra det då de stöder en åsikt som domstolen kommit till på andra sätt.

Hur förklarar man då tolkningsdifferenserna? Miller menar att orsakerna till olikheterna står framför allt att finna i den nationella rättens inflytande.[27] Den nationella rätten ger den måttstock med vilken domstolen jämför konventionens lösning. Ju mer lik den nationella rätten konventionens lösning är desto rättsvisare upplevs den, ju mindre lik desto ojustare. När en konventionsregel uppfattas som orimlig finns det en stark tendens att gå tillbaka till den nationella rätten.[28] Domstolen kan välja olika vägar, konventionen kan helt sättas åt sidan vilket dock är ovanligt, konventionens tillämpning kan begränsas så att frågan anses falla utanför tillämpningsområdet eller slutligen kan konventionen läsas så att den överensstämmer med den nationella rätten.

Ett omdebatterat fall i den nyaste internationella lufträttsliga doktrinen är det sk. Franklin Mint-fallet.[29]

---

[26] Exempel på detta är tolkningen i internationell praxis av begrepp som »international carriage by air», »necessary measures» eller »operations of embarking and disembarking».

I USA har förarbetena vid tolkning av Wk art 17 i vissa fall åberopats som stöd för att utesluta ersättning för »mental distress», i ett annat fall kom domstolen till samma resultat utan att konsultera förarbetena, i ett tredje konstaterade domstolen att förarbetena inte gav svar på frågan och att denna typ av skador skulle ersättas. Se *Miller* 340 f med hänvisningar.

[27] *Miller* 347 ff.

[28] Bland exemplen anför *Miller* 345 f det omdebatterade fallet Lisi v Alitalia Linee Aeree Italiane, 9 Avi 18,374 i vilket den amerikanska domstolen ansåg att konventionen alltför ensidigt gynnade transportören. Domstolen nöjde sig inte med krav på biljettuppgifter som ställdes i art 3.

Se närmare nedan kap 7 II. Bortlämnande av stadgade uppgifter i flygfraktsedeln vid godsbefordran ledde däremot inte till liknande sanktion då uppgifterna uppfattades som onödiga.

Från fransk rätt anför Miller tolkningen av art 29 och möjligheterna att använda »action civile», Miller 237 f, 304, 346.

[29] Franklin Mint v TWA, Supreme Court 17. 4. 1984, IATA Memorandum 25. 4. 1984 Ref. 3979, Air Law 1984 84 f, 1984 LMCLQ 344.

Court of Appeals dom har kommenterats exempelvis av *Barlow* Air Law 1983 4,24,

Court of Appeals fann att konventionens summamässiga ansvarsbegränsningar i Poncaréfranc inte kunde tillämpas prospektivt efter 60 dagar då det inte fanns klara regler om konvertering till US $. Fyra alternativ var möjliga att lägga som grund vid omräkningen, a) det senaste officiella guldpriset, d) guldpriset på fria marknaden, c) SDR och d) franska francen.[30] Enligt domstolen var det inte en juridisk fråga att välja mellan dessa alternativ. Konsekvensen var ett obegränsat ansvar för transportören.

Resultatet kan ses mot bakgrunden av de nordamerikanska domstolarnas klara inställning att Warszawakonventionen ensidigt gynnar transportören genom sina låga ansvarsbegränsningar. Efter Court of Appeals avgörande röstade senaten mot ratifiering av Montrealprotokollen. Protokollen skulle ha infört SDR som begränsningsenhet. I den lufträttsliga litteraturen ställdes frågan vilka följder Franklin Mintfallet skulle ha vid personskador och om fallet i själva verket betydde slutet för konventionen.[31] I Supreme Court togs emellertid det officiella guldvärdet, 42,22 $, som utgångspunkt.

Millers komparativa analys visar upprepade gånger hur samma text får helt olika innebörd beroende av vilka juridiska kategorier, begrepp och mer allmänt sätt att tänka som domstolarna använder.[32] Domstolarna utgår ofta i »god tro» från att en text är entydig och ger den samma betydelse som i den nationella rätten.[33] Millers teser har bärvidd även vid tolkningen av dröjsmålsbegreppet nedan i kap. 4.

Vid konventionstolkning är det inte realistiskt att allmänt fördöma eller bortförklara den nationella rättens inflytande även om den förhindrar uniforma tolkningar. Den är ett »fact of life», som man bör lära sig leva med. Det finns ingen mirakellösning som plötsligt skulle garantera uni-

---

med redogörelse för internationell praxis, *Corrigan* Air Law 1983 79 f, *McGilchrist* 1982 LMCLQ 171, med redogörelse för tidigare rättspraxis 166 ff, *McGilchrist* 1983 LMCLQ 115, *McGilchrist* 1983 LMCLQ 308.

[30] Se allmänt om utvecklingen av bundenhet till guldvärdet i de internationella transporträttsliga konventionerna t.ex. Lena *Godenhielm* DL 1975 830, med angivna hänvisningar. Se även exempelvis de europeiska fallen Hoge Raad der Nederlanden (»Blue Hawk») 1. 5. 1981, ETL 1982 525, Tingsrätten i Göteborg 2. 10. 1973, ETL 1982 275, Bundesgerichthof 5. 6. 1981, ETL 1982 301 i vilka omräkningen skedde i förhållande till SDR, Tribunale de Milano 15. 10. 1976, ETL 1982 330, Arrondissementsrechtbank te Rotterdam 23. 11. 1979, ETL 1981 369, omräkning i förhållande till det fria marknadsvärdet, Cour d'appel de Paris 31. 1. 1980, ETL 1982 320 motsvarande dagens franska franc.

[31] Se hänvisningarna i not 30 ovan.

[32] *Miller* 360 ff.

[34] Se olika förslag att upprätta internationella domstolar eller nämnder för tolkning av konventioner t.ex. *Böckstigel* NJW 1974 1021, *Grenander* 86 f, *Heere* Air Law 1976 229 ff, *Lødrup* Luftfart 88 beskriver bl.a. CITEJA:s förslag och diskussionen vid Haagkonferensen, *Miller* 364 ff med hänvisningar speciellt not 199, *Risch* 89 ff.

forma tolkningar. Mycket kan emellertid göras på lång sikt, vid konventionsskrivandet bör uppmärksamhet fästas vid att göra texten klar, rättstillämparna bör göras medvetna om konventionernas speciella karaktär o.s.v.[34]

22. *Nationell rätt?*

De frågor som konventionen inte berör skall lösas enligt den nationella rätten. Är detta enkla påstående riktigt?

a. Man kan urskilja flere nivåer i frågan. För det första är det i sig ett komplicerat konventionstolkningsproblem att fastställa *var konventionens sfär slutar* och den nationella rätten tar över. Warszawakonventionen, vilket redan framgår i konventionens fullständiga namn, reglerar endast vissa frågor i anslutning till luftbefordran. Den reglerar exempelvis inte närmare hur skadeståndet skall beräknas inom ramen för konventionens ansvarsmaxima. Men det har inte alltid ansetts lika klart vad vissa uttryck i konventionen egentligen avses omfatta. Avgör exempelvis uttrycket »lésion corporelle» huruvida immateriella skador är ersättningsbara enligt art 17?[35] Eller omfattar konventionens dröjsmålsbegrepp även icke-uppfyllelse eller faller icke-uppfyllelse utanför ramen för konventionen.[36] För att fastställa konventionens gränser blir man ofta tvungen att gå till själva konventionen och tillämpa liknande metoder som vid regelrätt konventionstolkning.[37] Först då det är klart att konventionen inte ger svar på en viss fråga tar den nationella rätten över.

b. För det andra finns i transporträtten flere *internationella standardavtal* som utfyller konventionstexter och som genom sin vida tillämpning främjar unifieringen av transporträtten. Som exempel kan man nämna standardkonossement och -certepartier. I detta sammanhang är de av IATA utarbetade General Conditions of Carriage och General Condi-

[33] *Miller* 348 ff med hänvisningar. Se även *Wijffel* ETL 1976 208 ff.

[35] Se nedan kap 6 V 1.

[36] Se nedan kap 4 II.

[37] Jämför FN-konventionens, enligt min mening orealistiska lösning, art 7 (2). »Questions concerning matters governed by this Convention which are not expressly settled in it are to be settled in conformity with the general principles on which it is based or, in the absence of such principles, in conformity with the law applicable by virtue of the rules of private international law.»

tions of Contract[38] speciellt intressanta. General Conditions som närmare reglerar förhållandet mellan transportören och passageraren har mycket vid tillämpning. De i biljetterna avtryckta Conditions of Contract skall tillämpas av alla IATA anslutna bolag. I praktiken tillämpar de flesta bolag i närmast oförändrad form även Conditions of Contract till vilka hänvisas i biljettvillkoren. IATA hade år 1984 127 medlemmar och man har framfört att bolagen tillsammans handhar 90 % av den reguljära trafiken i världen.[39]

Det kan bli en konflikt mellan å ena sidan de av IATA utarbetade General Conditions i vilka flygbolagens intressen ganska långt tillvaratas och å andra sidan modernare avtalsrättslig lagstiftning såsom KSL 3 och 4 kap. och AvtalsL 36 §. Skall denna typ av transporträttsliga standardavtal tolkas och tillämpas utpräglat »internationellt», enligt andra principer än nationella avtalsvillkor eller skall tolkningen ske enligt nationella normer? Kan man överhuvud ställa frågan på detta sätt?

Såsom i så många andra frågor finner man i doktrinen anhängare av båda åsikterna. Man kan betona att General Conditions på flere punkter utfyller Warszawakonventionen och fortsätter sålunda konventionens unifieringssyfte. Villkoren har en stor konventionsutfyllande funktion.[40] IATA som utarbetat villkoren är visserligen en icke-statlig internationell association, men medlemmarna, flygbolagen, är i regel statsägda. Detta skulle kunna tänkas ge villkoren en speciell tyngd. Därtill krävs i länder såsom USA, Kanada och Tyska Förbundsrepubliken att luftfartsmyndigheterna godkänner villkoren.[41] Villkorens vida tillämpning har gett den en status av internationellt handelsbruk.[42] Denna typ av argument talar för en utpräglat »internationell» tolkning. Villkorens internationella karaktär skulle ge dem en speciell status och ställa den över nationella tolkningsprinciper. Endast konventionen och nationell tvingande lagstiftning skulle kunna åsidosätta avtalsvillkoren.[43]

---

[38] Se närmare t.ex. nedan kap 7 III 2.

[39] *Haanappel* ETL 1974 650 f.

[40] Se t.ex. *Gimbel* 1964 301.

[41] Se närmare t.ex. *Böckstiegel* NJW 1974 1017 f, *Shawcross* and *Beaumont* para 140.

[42] Se närmare diskussionen i t.ex. *Böckstiegel* NJW 1974 1019, *Rudolf* 163 f, *Specht* 42 ff, BGH-fallet Verbraucherschutzverein v Deutsche Lufthansa 20. 1. 1983 ref. nedan kap 7 III vid not 3, 22, 33.

[43] General Conditions of Carriage Art 2.6. Se t.ex. *Gimbel* 1964 301, *Rudolf* 164 f.

Argumenten är inte hållbara. De nationella intressena av ett fungerande och oinskränkt konsumentskydd väger tyngre. General Conditions är typiska standardavtal som med stor juridisk expertis utarbetats i huvudsak i den starkare partens intressen. Mellan parterna finns en uppenbar obalans. Den oorganiserade passageraren har inte kunnat och kan inte påverka utformningen av villkoren. Om villkoren innehåller bestämmelser som kan bedömas såsom oskäliga mot konsumenten behövs möjlighet till rättsligt ingripande genom exempelvis konsumentskyddslagstiftningen. Argumenten ovan får ge vika.[44] Paradoxalt nog kan man som stöd för denna åsikt åberopa ett »internationellt» rättsfall från BGH där Verbraucherschutzverein med framgång förde talan mot Deutsche Lufthansa på den grund att bolagets allmänna befordringsvillkor var stridande mot AGB-Gesetz.[45] Tendensen att beakta nationella konsumentskyddsintressen är inte begränsad till Norden utan en liknande utveckling har skett i det övriga Europa och inte minst USA. Även nordisk transporträttslig praxis bekräftar uppfattningen att transporträttsliga kontraktsförhållanden inte bör tolkas lösryckt från utvecklingen i kontraktsrätten i övrigt.[46]

Det är en helt annan sak att vid tolkning av internationella standardavtal kan internationell praxis och doktrin få betydelse för förståelse av texten. Ofta har de internationella standardavtalen utarbetats i exempelvis engelsk rättsmiljö, avtalen har skrivits på engelska o.s.v. Vid tolkningen av oklarheter i avtalen kommer sålunda engelsk rätt att tillmätas stor betydelse.[47] Tolkningen av transporträttsliga standardavtal kan och bör vara internationell i denna mening.

Böckstiegel NJW 1974 1024 ff framhåller att samma tolkningsprinciper inte kan tillämpas på nationella och internationella allmänna avtalsvillkor utan att i de senare skall det internationella draget få en dominerande betydelse.

[44] Se liknande allmänna åsikter i t.ex. Reg.prop. 247/1981 8, SOU 1974:83 161 och närmade nedan kap 7 III vid not 3, 22, 33.

[45] BGH 20. 1. 1983, ZLW 1983 147. Se närmare nedan kap 7 III.

[46] Se t.ex. ND 1979 s 231, den s.k. Wingull-saken, i vilken skiljedomstolen fann att allmänna internationella avtal, ECE kontraktet Form 188, inte kan tilläggas betydelse i extrema fall, även om de i normalfall representerar en balanserad lösning. Se »Fidra»-fallet ND 1951 s 589 och ND 1979 s 33, ND 1979 s 147, ND 1979 s 284, jämf ND 1979 s 354. Se även kommentarerna av *Selvig* ND 1979 IX f.

[47] Se såsom exempel klassiska verk om fraktavtal t.ex. *Grams* och *Janzens* böcker. Se även *Grönfors* Allmän Transporträtt 1975 23. I ND 1954 s 749 (NJA 1954 s 573) kons-

c. Vilken *betydelse har slutligen det internationella materialet för frågor* som klart faller *utanför* ramen för *den konventionsbaserade lagstiftningen* och *de internationella standardavtalen?* Har det någon som helst tyngd?

Inte heller dessa frågor låter sig besvaras med ett enkelt ja eller nej. För det första har vi långt ensartad icke-konventionsbeserad lagstiftning i Norden på sjörättens och lufträttens område,[48] men också på skadestånds- och avtalsrättens område. Exempel på ensartad men icke-konventionsbaserad lagstiftning i denna undersökning är de sjörättsliga bestämmelserna om dröjsmålsansvar vid passagerarbefordran. Även konsumentskyddet har utvecklats enligt likartade linjer i Norden. På grund av den faktiska rättsgemenskapen på dessa sektorer kommer nordiska lagförarbeten, praxis och doktrin att ha betydelse även i finsk rätt. I ND som utkommit sedan år 1900 finner man ett stort antal exempel på en rättsgemenskap med långa traditioner.[49]

För det andra kan man upprepa den redan slitna frasen om transporträttens utpräglat internationella förankring. Det gäller för såväl passagerarbefordran som godsbefordran. Samma faktiska händelse kan leda till process i olika stater och fallens utgång kan bli beroende var de avgörs. Redan denna synpunkt försvarar ett komparativt grepp i frågor som i princip skall bedömas enligt nationell rätt.

Rättsjämförande aspekter har därtill ett värde i sig. Internationell rättspraxis erbjuder en omfattande exempelsamling på i praktiken förekommande problem och på tänkbara lösningar. Utländsk rätt kan inte ge någon direkt ledning för finsk rätts del. Det oaktat behöver dess betydelse inte nödvändigtvis begränsas till en i och för sig kanske intressant

---

taterade Sveriges HD att ett certeparti skulle tolkas med beaktande av engelsk rättsuppfattning oavsett om på parternas mellanhavanden i övrigt skulle tillämpas svensk rätt. Se även t.ex. ND 1971 s 78 »Josefina Thordén».

[48] Unifieringsbehovet inom sjörätt och handel påtalades redan i inledningen till motiven till 1866 års finska sjölag, Förslag 1866.

[49] Se exempelvis ND 1981 s 401 Islands HD om det s.k. Luluproblemet där den reviderade sjölagens lösning tillämpades trots att motsvarande lagstiftning saknats i Island. Se även ND 1981 s 273 jämf ND 1981 s 152 och *Selvigs* kommentarer i ND 1981 V ff. Se allmänt t.ex. *Grönfors* Allmän transporträtt 1975 42 f, Inledning 1984 40 f, *Hoppu* 13 ff, *Sevón—Sisula* 1983 23, Wilhelmsson TfR 1985 187 ff.

rättsjämförelse. Utländsk praxis kan i bästa fall ge nya argumenteringsmodeller, ett nytt sätt att närma sig problemen. Därutöver kan utländsk rätt ge en fingervisning om den kommande rättsutvecklingen.

Kapitel 2. Utvecklingen som lett fram till gällande bestämmelser

I INLEDNING

Den rättsliga regleringen av transportverksamheten följer i dag olika mönster, vilket kanske är förvånande och irrationellt.[1] Exempelvis busstransporter regleras genom närings- och försäkringsrättslig lagstiftning. Om en trafikidkare missköter sina busslinjer kan det leda till att hans trafiktillstånd indras. Den näringsrättsliga regleringen kommer sålunda effektivt att gagna resandekollektivets intressen av regelbunden tidtabellsenlig trafik. I lufträtten skyddas samma intressen av konventionsstyrd privaträttslig lagstiftning. Olikheterna i regleringen har delvis sin historiska förklaring. Normeringen har framvuxit separat för olika transportmedel utgående från förhållandena som präglat respektive transportmedel, såsom exempelvis ägarebasen, konkurrensen såväl mellan olika transportmedel som den inbördes konkurrensen o.s.v. Å andra sidan kan man peka på ett flertal exempel i vilka regleringen av ett transportmedel utnyttjats som modell för andra transportgrenar. Utvecklingen har alltså skett delvis isolerat, men delvis även genom växelverkan.

Ambitionerna i detta kapitel inskränker sig huvudsakligen till att belysa samspelet mellan den juridiska regleringen och den tekniska utvecklingen av ett transportmedel. Detta samspel återspeglas i hela regleringssystemet men även i utformningen av enskilda bestämmelser. Regleringen av tidsfaktorn är starkt beroende av respektive transportmedels tekniska möjligheter. Det finns förutsättningar för att ålägga transpor-

[1] Se den av *Sevón* föreslagna lagen om inrikes transport av gods JFT 1984 593 f.

tören ett dröjsmålsansvar först när regelbunden planenlig trafik tekniskt är genomförbar. Man skulle därför kunna anta att den tekniska utvecklingsnivån även återspeglas i den juridiska ansvarsutformningen. Det gör den delvis, såsom exempelvis i sjörätten, men det finns undantag. Den järnvägsrättsliga regleringen som utesluter ansvarighet vid dröjsmål har stått mer eller mindre orörd av tidens gång. Likaså har det på normnivå stränga lufträttsliga ansvaret för dröjsmålsskador i huvudsak bibehållits oförändrat alltsedan sin tillkomst år 1929. Ett historiskt perspektiv kan förklara varför ett visst system i tiden genomfördes och vilka faktorer som påverkat den senare utvecklingen.

Slutligen är det vid tolkningen av en enskild bestämmelse betydelsefullt att se den i en vidare historisk miljö. Med det avser jag bestämmelsens tillkomsthistoria med förarbeten, eventuell juridisk debatt, reaktioner från transportörhåll, den rättsliga utvecklingen på närliggande områden o.s.v.

I detta avsnitt har jag valt att behandla transportgrenarna var för sig, börjande med en kort skiss av skjutsväsendet (2) som fått ge vika för järnvägs- (3) och busstrafiken (4), behandlat passagerarbefordrans genombrott i sjörätten (5) och avslutat med lufträtten (6). Rättsreglernas utveckling har följts fram till gällande bestämmelser. Utvecklingsprocessen stannar dock inte här. Därför har lufträttens nya lagstiftningsförslag kort presenterats och vissa utblickar har gjorts mot framför allt den svenska järnvägsrättsliga normeringen. Bestämmelsernas närmare innehåll analyseras i därpå följande kapitel.[2]

II LANDTRANSPORTER

1. Skjutsväsendet

För att främja resandet i landet hade på medeltiden byggts upp ett nät av skjutsskyldiga och gästgiverier. Det var ett mödosamt företag att under 1800-talet färdas längs våra landsvägar. Landsvägarnas skick var

[2] Kap 4 ff.

dåligt, vägnätet knappt[1] och skjutsväsendet fungerade i praktiken bristfälligt. Vattenvägarna spelade en stor roll. Vissa vintervägar var i bruk under de kalla årstiderna.

Skjutsväsendet hade reglerats i byggningabalkens 28 kap och gästgifvareordningen av år 1734[2]. Bestämmelserna var i huvudsak i kraft ända till 1883 års förordning.[3] Genom förordningen upphävdes böndernas betungande hållskjutsskyldighet. Regleringens syfte var bl.a. att garantera resanden en »snabb» och säker skjuts genom ett väl utbyggt påföljdssystem med såväl böter, hävning som skadestånd. Den maximala reshastighet som en resande kunde påfordra var 1 werst på 7 minuter[4] vilket torde ha motsvarat ca 9 km i timmen. Om de var flere resanden eller menförestider sjönk hastigheten. Anmärkningsvärt är den stränga ansvarsskyldighet för dröjsmål och icke-uppfyllelse som ålåg skjutskarlar och föreståndare. Om skjutskarlen uppehöll resan utöver föreskriven hastighet skulle han plikta upp till fyrtio mark (§ 29). Om hästarna tröttnade eller körredskapen gick sönder var närmaste gård vid hot av böter skyldig att fortskaffa resande (§ 30). Om den resande utan skäl hindrades att fortsätta resan av föreståndaren, entreprenören eller skjutskarlen skulle den skyldiga förutom böter ersätta den förlust som resande därigenom ådragits (§ 34). För båtroddare hade stadgats ett liknande strängt ansvar.[5]

Med det växande antalet ångbåtslinjer, utbyggandet av kanalsystemet och speciellt järnvägsnätet, minskade skjutshushållningens roll på tätbebyggda områden. Den ekonomiska och samhälleliga utvecklingen ledde till att redan år 1918 gavs en ny lag om skjutsväsendet.[6] Kraven

[1] Man räknar med att det i början av seklet fanns ca 10.000 vägkilometer. Vägnätet i slutet av seklet omfattade ca 25.000 landsvägskilometer och 15.000 km byvägar. Se t.ex. Järvinen 167.

[2] Se närmare om dessa t.ex. *Staedler* 44 ff.

[3] Hans Kejserliga Majestäts förordning angående skjutshållningen och gästgifwerierna av den 12 november 1883/34. Se närmare om den historiska utvecklingen *J. K. Paasikivi* 5 ff. Observera även kungörelsen av den 30. 1. 1872/6.

[4] Genom 1888 års ändring ändrades hastigheten till 10 km/h. Förordning 20. 12. 1888 § 29.

[5] »Är båtroddare försumlig eller uraktalåter han helt och hållet att resande öfwerföra, böte ända till fyratio mark, samt godtgöre all förlust, som den resande derigenom förorsakas.» § 36.

[6] Lag angående skjutsväsendet av den 11 oktober 1918:140.

på reshastighet hade inte nämnvärt höjts.[7] Även ansvarsbestämmelserna följde långt tidigare uppdragna linjer.[8] I lagen fanns en antydan om att nyare tider var på kommande. För automobil som användes vid frambefordran av resande skulle i tillämpliga delar gälla vad om skjutsning med häst var stadgat (§ 47). Skjutsväsendets betydelse minskade snabbt.[9] Lagen kom senare att upprättshållas endast i vissa län eller delar av län och i dess administrativa bestämmelser företogs flere ändringar. Skjutsväsendet upphävdes slutligen år 1955.[10] En epok var slut.

2. Järnvägsbefordran

21. Järnvägstrafikens genombrott

Den första finska järnvägslinjen byggdes mellan Helsingfors och Tavastehus och öppnades för trafik år 1862.[11] Beslutet att bygga ut ett järnvägsnät mötte till en början mycket motstånd. I tidningspressen kritiserades planerna p.g.a. tågets onaturliga snabbhet. »Rautateiden luonnoton nopeus on aivan tarpeeton meidän maassamme, missä ei ole totuttu hätiköimään. Hiljaa kauas päästään, on meillä ollut vanha sääntö, jonka totuus luultavasti elää kauemmin kuin rautatiekuume».[12] Snabbheten var omstörtande. Resan från Helsingfors till Tavastehus tog enligt tidtabeller från år 1864 4 timmar.[13] En konkret uppfattning om tågets revolutionerande hastighet får man genom att jämföra bestämmelserna om den maximala reshastigheten i förordningen om skjutshushållning av år 1883[14] och trafikstadgan av år 1872.[15] Maximala reshastigheten för

---

[7] 10 km/h § 27.

[8] §§ 36, 40, 42. Skjutsanstaltens föreståndare eller skjutsentreprenören hade ett subsidiärt ansvar för skada som skjutskarlen förorsakat exempelvis genom att uppehålla den resande längre på väg än stadgat (§ 44).

[9] Under åren 1911—1920 var antalet skjutsar per år ca 475.000 men redan under 20-talet sjönk antalet till ca 217.000 för att i början av 30-talet ytterligare sjunka till 50.000, *Järvinen* 168.

[10] FFS 1955/547. Lagen undertecknades av *J.K. Paasikivi* som själv 1901 skrivit om skjutsväsendet.

[11] Då järnvägen var färdigbyggd fastställdes i januari 1862 (1862/40) den första järnvägstaxan som även kan sägas innehålla trafikreglemente.

[12] *Järvinen* 169.

[13] *Järvinen* 171.

[14] Se ovan vid not 3.

hästskjuts var ca 8,5 werst i timmen medan den vid järnvägsbefordran var 45 werst i timmen.

Järnvägens främsta konkurrensmedel var sålunda snabbheten. Resandet blev därtill reguljärt och oberoende av årstiderna. Komforten ökade. Resorna blev billigare.[16] Staten var den största byggaren av järnvägslinjer, men det fanns även vissa privata linjer, såsom Hangö-, Borgå- och Raumolinjerna. Efter 1920-talet kom järnvägslinjerna att kompletteras med busslinjer. Busstrafiken började snart på allvar konkurrera med järnvägarna om passagerare.

22. *Den nationella regleringens framväxt*

Finland fick sin första järnvägstrafikstadga år 1872.[17] I stadgan fastställdes den ännu hos oss i dag gällande principen att järnvägen inte påtar sig ansvar för dröjsmål. Vid inställelse och avbrott skulle passageraren endast återfå erlagd befordringsavgift.[18] Utformningen av ansvaret torde ha påverkats av att järnvägsdriften som reglerades i reglementet skedde i statens regi och det behövdes inte stränga ansvarsregler för att garantera ett fungerande transportsystem. Järnvägen hade befordringsplikt och fick inte vägra att befordra gods eller personer.[19] Detta transporttvång sågs som monopolets motstycke.[20]

---

[15] 1872/2 § 26.

[16] År 1883 fick en passagerare erlägga i I klass 10 penni per werst medan priserna för hästskjuts var 20 penni från stad och 15 penni på landet per werst. Jämför trafiktaxa 1883/5 och kungörelsen 1883/34.

[17] Trafik-Reglemente för statsjernwägarna i Finland, innefattande jämwäl taxa för sagde jernwägars begagnande 1872/5. Se även Taxa 1865/40 och t.ex. *Hellman* 23 not 55.

[18] § 10. »Passagerare eger ej rätt till ersättning för uppehåll, som förorsakas genom bantågs fördröjda ankomst eller afgång. Om bantåg, till hwilket passagerare redan köpt biljett, helt och hållet inställes eller om dess framkomst till bestämmelseorten genom inträffat afbrott under resan förhindras, är sådan passagerare berättigad att återfå erlagda penningar, i förra fallet för hela resan och i det senare den del af wäglängden, som icke blifwit af bantåget tillryggalagd.»

Jämför bestämmelsens stora likheter med det svenska tio år äldre reglementet, Reglemente för trafiken på Statens Jernwägar 1886/21 § 14.

[19] Uttryckliga bestämmelser med ansvarsskyldighet infördes först i 1929 års trafikstadga. Undantag utgjorde förordningen 1889/16, § 16 mom. 2.

Att äldre reglementen i allmänhet saknar bestämmelser om befordringplikt förklaras i Kom.bet. 1919:2 12 med att befordringsskyldigheten ansetts så naturlig att deninte behövde omnämnas. Se 1922 års trafikreglemente § 3 och 1929 trafikstadga § 3, JBF § 6.

[20] T.ex. *Hammarskjöld* 12.

Dröjsmålsbestämmelsen var oförändrad[21] fram till 1883 års reglemente i vilket intogs ett nytt moment enligt vilket den resande vid 6 timmars dröjsmål hade rätt att utan tilläggsbetalning återvända till den station där han köpt biljetten.[22] Sex timmars dröjsmål, ett långvarigt dröjsmål enligt kommittébetänkande från år 1895,[23] gav passageraren samma rätt som vid total icke-uppfyllelse att återfå befordringsavgift eller återvända till avgångsstationen. 6-timmars bestämmelsen fanns kvar fram till 1922 års trafikreglemente.[24]

Om gods fördröjdes skulle handelsvinst inte enligt 1872 års reglemente[25] ersättas. Ersättning skulle heller inte utgå för fördröjt bagage (§ 128). Bestämmelserna bibehölls i huvudsak oförändrade fram till 1929 års trafikstadga[26] som innebar en mer genomgående revision av de föråldrade bestämmelserna.[27] Finland hade år 1924 ratificerat CIV och CIM vilka trädde i kraft år 1928.[28]

Dröjsmålsfrågorna vid passagerarbefordran berördes inte av de europeiska unifieringssträvandena. Regleringen av dröjsmål i 1929 års trafikstadga[29] följde tidigare uppdragna linjer. Principerna har varit i kraft fram till vår gällande förordning av år 1975.[30] Passagerare hade och har fortfarande inte rätt till ersättning för dröjsmål eller tåginställ-

---

[21] 1875/29.

[22] 1883/5 18: »I händelse passagerare så önskar eger han dock i senare fallet, i stället för att återfå penningarna, efter anmälan hos stationsbefälet, med nästa afgående bantåg uppå sin innehafwande biljett återwända till den station, hwarest han köpt biljetten. Enahanda rätt tillkommer passagerare å bantåg, som fördröjes så länge, att det till någon station framkommer mist sex timmar senare än tidtabellen utwisar.»

[23] Kom.bet. 1895:6 14.

[24] 1922/30 § 30. Se tidigare reglementen 1886/32 § 18, 1897/4 § 22. Liknande bestämmelser fanns även i de privata järnvägarnas enklare och kortare reglementen, t.ex. Trafikreglemente och taxa för Hyvinkää — Pyhäjärvi järnväg 1912/18 § 21, Vilppula — Mänttä jernväg 1899/11 § 15.

[25] 1872/5 § 14.

[26] 1929/233.

[27] År 1919 hade tillsatts en kommitté med uppgift att revidera trafikreglementet. I betänkande 1919: 2 10 ff genomgås utländsk lagstiftning såsom den svenska trafikstadgan, tyska Verkehrsordnung och Bernkonventionen. Betänkandet ledde inte till konkret lagstiftning utan järnvägsstyrelsen hänvisade till de oroliga tiderna i sitt kritiska utlåtande av den 14. 2. 1922 (Järnvägsstyrelsens arkiv).

[28] FördragsS 1928/43. Se närmare t.ex. *Sevón—Sisula* 1983 146 f speciellt om CIV Add. och COTIF. Se även *Bull* 2-2-1 f.

[29] 1929/233.

[30] JBF 1975/714. Järnvägsstyrelsens framställning 593/61/72, 292/61/75.

lelse. Däremot hade passageraren fram till år 1975[31] rätt till ersättning om han missat tåg p.g.a. att tåget avgått för tidigt. Skadorna vid fördröjt resgods konverterades, såsom i CIV och CIM, efter 14 dagar till att följa samma regler som sakskadorna.[32]

23. *De internationella konventionerna*

Järnvägsrätten blev tidigt föremål för internationellt samarbete. Det påbörjades redan år 1874. År 1890 var »De la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer» klar. Fördraget avsåg till en början nio stater men efter hand anslöt sig flere stater till fördraget, bl.a. Sverige år 1907. Fördraget reviderades senare ett flertal gånger. Ett omfattande revisionsarbete gjordes år 1923 i vilket bl.a. Finland deltog och fördraget »Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)» undertecknades i Bern år 1924. I Finland trädde fördraget i kraft år 1928.

Försök till internationell reglering av passagerarbefordran hade även gjorts, men med anspråkslösare resultat. År 1911 förelåg ett utkast till konvention om järnvägsbefordran av passagerare och resgods. Arbetet återupptogs efter första världskriget och resulterade år 1924 i det internationella fördraget om befordran av resande och resgods med järnväg (CIV).[33]

De båda järnvägsrättsliga fördragen CIV och CIM är på många punkter överensstämmande. För reglering av befordran av resgods kunde man mer eller mindre direkt »låna» många av bestämmelserna från godsbefordran, såsom t.ex. ersättningssystemet vid dröjsmål med utlämnande av resgods.[34]

Stadgandena om passagerarbefordran var emellertid mycket mer problematiska och centrala delar lämnades utanför regleringen. Vid förhandlingarna i Bern 1923 undvek man att ta ställning till känsliga frågor som förväntades leda till konflikt. Kontrasten mellan de detaljerade bestämmelserna om gods- och resgodsbefordran å ena sidan och passagerarbefordran å andra sidan är skarp. Järnvägens ansvar för det fall att skada orsakats genom försening eller inställandet av tåg eller genom förfelad anslutning såsom även för det fall att resande skadas eller dödas lämnades helt utanför CIV-fördraget. Dessa frågor skulle avgöras enligt den nationella rätten. Kvar fanns en internationellt privaträttslig regel vars innehåll gick ut på att avgörande

[31] § 23, jämför liknande tolkning av svenska järnvägstrafikstadgan 1925 § 26 i *Flodin—Wikander* 53.

[32] Trafikstadga §§ 35, 37, 39, CIV art 34, CIM art 33.

[33] Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer.

[34] En viss begränsad ersättning för fördröjt resgods skulle utgå i högst fjorton dagar räknat från det framställning om utlämning gjorts, CIV Art 21 § 2. Efter denna period opererade man med en liknande konvertering av dröjsmålsskada till sakskada som beträffande gods. Modellen fanns redan i 1890 års konvention och var känd hos oss t.ex. i trafikreglemente av år 1872 i § 136. Efter fjorton dagar skulle resgods anses förlorat, CIV art 32 § 1.

var lagen i den stat där händelsen inträffat.[35] I förarbetena till konventionen motiverade kommissionen detta »urvattnande» i korthet med bl.a. att frågorna var i olika länder helt olika reglerade. »Auch die Regelung des Schadens, den die Reisenden durch Zugverspätung und Versäumung von Anschlüssen erleiden, ist sehr verschieden; teils wird Entschädigung nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts gewährt, teils wird jede Entschädigung ausdrücklich abgelehnt.»[36]

Då skadeorten såväl vid personskada och vid skada förorsakad genom försening eller inställelse av tåg och vid förfelad anslutning var enkel att fastställa ansåg man att det inte krävdes något gemensamt ansvar för järnvägarna. Detta i all synnerhet som reglering enligt kommissionen skulle kunna innebära »discussion passionnées» och att vissa länder inte skulle kunna ansluta sig till fördraget.[36] Ytterligare en faktisk motivering torde ha varit att järnvägen i inget av de länder, som deltog i arbetet, ansvarade för försenad avgång eller ankomst eller inställelse av tåg.[38] Delegaterna representerade i huvudsak järnvägens intressen.

24. Gällande rätt

Enligt 1975 års järnvägsbefordringsförordning[39] är järnvägen inte skyldig att ersätta passageraren skador som uppstår p.g.a. att tåg försenas, tågtur inställes eller vidare anslutning saknas. Ansvaret följer järnvägslagstiftningens traditionella linjer. Regleringen är nationell. Frågan har lämnats utanför de internationella konventionerna.

25. Utblick

Vår järnvägsförordning ger inte passageraren ersättning vid dröjsmål. De nordiska länderna, de båda tyska staterna, Storbritannien, Holland och Polen har inte i princip erkänt någon rätt till skadestånd.[40] Av bl.a. kommersiella skäl har dock järnvägarna strävat att ersätta vissa kostnader som förorsakats av dröjsmål. En internationell enighet har uppnåtts i den s.k. Utrech-överenskommelsen som träffades redan år 1969.[41]

---

[35] CIV art 28.

[36] Bern 1923 91 f.

[37] Bern 1923 91 f. Se även förslaget art 31.

[38] Bern 1923, Franszikel I 52 f, *Goedhuis* 211.

[39] JBF § 15. »Järnvägen är icke skyldig att ersätta skada som åsamkats resande till följd av att tåg försenats, tågtur inställts eller vidare anslutning saknas.»

[40] Se närmare SOU 1980:37 201 f.

[41] Sex europeiska järnvägsförvaltningar, representerande Västtyskland, Frankrike, Schweiz och Beneluxländerna, fastslog gemensamma riktlinjer för gottgörelse åt resande som åsamkas kostnader till följd av tågförsening, inställelse av tåg eller utebliven anslutning.

Enligt överenskommelsen kan passageraren vid avvikelse från tidtabellerna av stationspersonalen erbjudas en särskild tåglägenhet eller annat transportmedel till bestämmelseorten. Kan befordringen inte fortsättas samma dag bör järvägen bl.a. ersätta nödvändiga kostnader för den resande, såsom inkvartering på hotell och telefonsamtal.[42]

I de svenska »Normalvillkor i järnvägstrafik» ingick fram till år 1979 en bestämmelse i art 12.4. med i princip samma lydelse som den finska JBF § 15. Enligt den svenska bestämmelsen åtog sig järnvägen ingen skyldighet »att lämna ersättning till resande för skada som kan uppkomma för honom genom tågförsening, tåginställelse eller förfelad anslutning». År 1979 modifierades huvudregeln genom att passageraren gavs rätt till ersättning för vissa utlägg.[43] De nya normalvillkoren av år 1985 överensstämmer på denna punkt i sak med de tidigare. Sålunda är passageraren berättigad till skälig gottgörelse för kost, logi, utlägg för telemeddelanden och vidarebefordran. Bestämmelserna gäller dock inte osedvanligt långa resor med flyg eller taxi.[44] Detta motsvarade den ersättningspraxis som svenska SJ utan formellt åtagande en längre tid hade tillämpat. Ersättningen omfattar normalt inte förlust av arbetsförtjänst, än mindre immateriella intressen.

Frågan om ersättning för dröjsmålsskador har i Sverige tagits till omprövning vid utarbetandet av ny järnvägslagstiftning och har mångsidigt behandlats i betänkandet »Ny järnvägstagstiftning II».[45] Det konstateras att s.k. fördyrningskostnader, d.v.s. kostnader för hotell, måltider o.s.v. sällan torde innebära alltför kännbara kostnader för järnväg, vilken ståndpunkt får stöd av den nedan i kap 3 gjorda undersökningen. Däremot kan skadan vara kännbar för passageraren genom att han inte för ögonblicket har »tillräckliga medel för att möta fördyrningen». Viktigt är därför att följderna för fördyrningen snabbt kan elimineras helst så att resande själv inte behöver göra några utlägg. Utredningen kommer till att det nuvarande systemet i normalvillkoren fungerar tillfredsställande beträffande fördyrningskostnader.[46]

Ersättning utöver fördyrningskostnader är enligt utredningen en svårare fråga. I utredningen talas till denna del om ersättning för värdebortfall med vilket avses exempelvis förlust av lön eller beställd charterresa.[47] Enligt de svenska normal-

[42] Se t.ex. SOU 1980:37 202.

[43] SOU 1980:37 198. Riktlinjerna för svenska SJ:s ersättningsnormer fastslogs redan i den interna s.k. Da-ordern av år 1966.

[44] Normalvillkor i järnvägstrafik 12.4.

[45] SOU 1980:37 195—213.

[46] SOU 1980:37 206 f.

[47] SOU 1980:37 195 f, Prop. 1983/84: 117 49 f.

villkoren är ersättning utesluten.[48] För att ersättning skulle kunna ges vore ny lagstiftning nödvändig. I utredningen konstateras att det inte finns mycket underlag för bedömning av behovet av en lagstiftning för ersättning av värdebortfall. »Att det inträffar ett icke obetydligt antal fall av sådana dröjsmålsskador torde få tas för givet.»[49]

I utredningen framförs »i princip sympati» för en lagreglering som skulle ge järnvägspassagerare rätt till ersättning för större värdebortfall.[50] Slutsatsen är dock att det är svårt att uppnå smidiga och fungerande lösningar genom lagreglering. Bättre lösningar kan uppnås genom att i samarbete med konsumentverket bearbeta normalvillkoren.[51] Dröjsmålsbestämmelserna lämnades i detta skede utanför lagregleringen.

Även enligt direktiv för Norges Statsbanor skall vid dröjsmål viss ersättning utges för kostnader för bl.a. övernattning, måltider, telefonsamtal och taxi. Skada i form av förlorad arbetsförtjänst eller förlorad fritid ersättes inte.[52] Systemet överensstämmer alltså långt med Sveriges gällande system.

Denna komprimerade genomgång ger vid handen att trots avsaknad av lagstadgat ansvar har många europeiska järnvägar bl.a. på grund av kommersiella skäl på frivillig basis men avtalsrättsligt förpliktande åtagit sig viss ersättningsplikt. Passageraren kan åberopa exempelvis normalvillkoren. Även den finska JBF § 92 skulle ge järnvägsstyrelsen möjlighet att inom ramen för gällande förordning utarbeta villkor som bättre skulle beakta konsumenternas intressen och förväntningar och överensstämma med motsvarande nordisk rätt.[53] Som en tankelek kan man utgå från att järnvägens friskrivningsbestämmelse från dröjsmålsansvar skulle vara ett avtalsvillkor i ett standardkontrakt. Villkoret skulle uppvisa många av de förutsättningar som har framförts som typiska för jämkning av oskäliga villkor i standardkontrakt.[54]

Eventuellt kan man ana en viss försiktig uppmjukning av JBF:s föråldrade principer. I järnvägsstyrelsens brev från juli 1984 delegeras åt cheferna för trafikområdena rätten att fatta beslut om när det finns skäl att ersätta kostnader såsom taxi-, buss- och andra avgifter som direkt

[48] Prop. 1983/1984: 117 49 f.
[49] SOU 1980:37 207.
[50] SOU 1980:37 208, Prop. 1983/84: 117 50 f.
[51] Prop. 1983/84: 117 51.
[52] SOU 1980:37 202.
[53] Se nedan kap 3 IV.
[54] Se närmare kap 7.

åsamkats passageraren p.g.a. att tåg försenats eller det inträffat annan störning i trafiken.[55] Brevet innehåller inte närmare föreskrifter om när ersättning skall eller kan utgå. Det finns risker att praxis kommer att bli brokig då ersättningsbesluten fattas av 32 olika personer utan att klara ersättningslinjer uppdragits. Järnvägen påtar sig fortfarande inte någon avtalsrättslig förpliktelse att ersätta skador p.g.a. inställelse eller dröjsmål. Huvudregel är fortfarande JBF § 15 som inte ger passageraren rätt till ersättning. Eventuell ersättning beror helt på järnvägens prövning. Vi står efter i utvecklingen.

3. Busstransporter

Automobilen började sin försiktiga frammarsch som allmänt transportmedel på 1920-talet. För skjutsväsendets del hade reglerats den hastighet resande hade rätt att påfordra, nu reglerades den högsta tillåtna hastigheten. Enligt § 14 i förordningen om automobiltrafik[57] stadgades att högsta tillåtna hastighet i dagsljus var 30 km i timmen på landet och 35 km i timmen på tätbebyggda orter. Om vägen var jämn, rak och torr och andra förare utom synhåll fick farten höjas med 10 km i timmen. I mörker och dimma fick hastigheten vara högst 20 km i timmen.[58] Lagregleringen och den tekniska utvecklingen gick hand i hand.

För bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik krävdes i 1922 års förordning särskilt tillstånd (§ 19). En förutsättning för att kunna bli automobilförare i yrkesmässig biltrafik var bl.a. minst 3 månaders praktik i maskinverkstad (§ 20). Det nya snabba transportsättet visade sig emellertid lida av en stor brist. Turerna kördes inte regelbundet. Tidtabeller uppgjordes inte. Bussen startade när föraren tyckte att han hade tillräckligt passagerare.[59] Konkurrensen mellan olika företagare var ytterst hård. På stadens torg kunde stå flere bussar parkerade och de konkur-

[55] Nro Lko 31256/011/84.
[56] Se närmare om busstrafikens utveckling t.ex. *Raevuori* 18 ff.
[57] FFS 22/237.
[58] Jämför skjutsväsendets ca 9 km/h.
[59] *Raevuori* 49.

rerande företagarna tävlade högljutt om kunder.[60] Senare ställdes krav på ändamålsenlig trafikplan[61] och tidtabeller[62], vilkas iakttagande polismyndigheterna övervakade.[63]

I 1937 års förordning ingick redan detaljerade bestämmelser om förutsättningarna för trafiktillstånd, bl.a. skulle den planerade trafiken med beaktande av trafikförbindelserna vara ändamålsenlig och nödvändig (§ 46). Enligt 1948 års bilförordning[64] skulle tidtabellsmöten hållas vid vilka även post- och telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen och polismyndigheterna skulle vara företrädda.[65] Trafikidkaren skulle på lämpligt sätt »bringa fastställd tidtabell och trafiktaxa till allmänhetens kännedom.»[66] Om trafiken inte sköttes behörigen kunde trafiktillståndet återkallas.[67] Motorfordonsförordningen av år 1957[68] och vår gällande förordning om yrkesmässig fordonstrafik[69] innehåller mer detaljerade bestämmelser men följer i huvudsak de uppdragna linjerna.

I själva trafiktillståndet punkt 4 framhålles ytterligare att trafiken bör skötas enligt fastställda tidtabeller. Avvikelser ger i första hand upphov till anmärkning. Upprepade anmärkningar kan leda till att tillståndet återkallas.[70] Påföljden är ovanlig, men förekommer. Genom det näringsrättsliga tillståndsförfarandet sker sålunda en hård kontroll som kommer konsumenten tillgodo.

I vårt land, såsom i Sverige, saknas speciell reglering av förhållandet mellan passageraren och trafikidkaren, som skulle motsvara regleringen

---

[60] *Raevuori* 50 ff.

[61] Förordning om trafik med motorfordon 26/157.

[62] Se liknande bestämmelser i senare förordningar fram till vår gällande förordning om yrkesmässig biltrafik § 13.

[63] Polismyndighet kunde ge tillstånd att avbryta vintertrafik p.g.a. snö och andra tvingande hinder. Förordningen om trafik med motorfordon 37/491 §§ 46, 47.

[64] 49/347.

[65] § 49, jämför den liknande bestämmelsen i gällande förordning om yrkesmässig biltrafik 70/646.

[66] Bilförordningen § 49 jämför den liknande bestämmelsen i den gällande förordningen § 17 ändrad 76/696.

[67] § 55 jämför den liknande bestämmelsen i gällande förordning § 24.

[68] 57/330.

[69] 70/646 med senare ändringar.

[70] Se närmare Liikenneministeriön ohjeita ja suosituksia henkilölinjaliikennettä koskevia asioita käsitteleville ja ratkaiseville 1979 14 f.

inom sjö-, luft- och järnvägsbefordran.[71] Detta torde förklaras av att branschen regleras genom omfattande näringsrättslig normering. Därtill kommer att den välutvecklade trafikförsäkringen täcker den väsentliga skadegruppen, personskador. Avgörande i relationen mellan passageraren och trafikidkaren i övrigt blir de kanske obestämda allmänna avtalsrättsliga och transporträttsliga grundsatserna. Dessa principer pekar på ett presumerat culpaansvar.[73]

Enligt den av Linja-autoliitto r.y.[74] fastställda ordningsstadgan[75] har passageraren inte rätt till ersättning om buss fördröjs. Inställd tur ger passagerare rätt att återfå erlagd befordringsavgift. Till friskrivningen hänvisas inte i biljetter eller på annat tillfredsställande sätt. Man kan ifrågasätta friskrivningens verkan.[76]

Enligt uppgifter från Linja-autoliitto betalar trafikidkare trots bestämmelserna i ordningsstadgan i regel ersättningar för nödvändiga kostnader om orsaken till dröjsmålet eller inställelse av tur inte är av force majeure-typ.[77] Force majeure uppfattas i en mycket vid bemärkelse och omfattar bl.a. tekniska fel och liknande hinder.[78] Helsingfors Stads Trafikverk följer enligt uppgift en liknande linje.[79] Ersättning för taxikostnader har utbetalats exempelvis när sista turen avgått alltför tidigt, varit fullsatt, tur varit fördröjd eller inställd, förutsatt att orsaken inte varit tekniskt fel eller liknande övermäktigt hinder.[80] Allmänna befordrings-

[71] Inom UNIDROIT utarbetades en konvention om internationell personbefordran med buss. Konventionen som antogs år 1973 har inte ratificerats av de nordiska länderna. Enligt konventionsutkastet skulle transportören vara ansvarig för dröjsmålsskador som vållats från hans sida. Han skulle bli ansvarig även oavsett vållande om skadan orsakats av föraren av fordonet eller fel på detta. Ersättningsskyldigheten skulle omfatta alla former av skador, men ersättningsbeloppen skulle vara begränsade till den dubbla befordringsavgiften. Dröjsmålsbestämmelserna lämnades dock bort från den slutliga konventionstexten. Se t.ex. SOU 1980: 37 206.

[73] Se närmare kap 4 IV.

[74] Bussförbundet i Finland, som är en intresseorganisation med ca 450 medlemmar.

[75] Linja-automatkustajien järjestyssäännöt 25. 1. 1984 punkt 8.

[76] Se närmare nedan kap 7 II.

[77] Diskussion 6. 11. 1984.

[78] Jämför den i Sverige gjorda enkätundersökningen som utförts av Svenska Busstrafikförbundet enligt vilken grundinställningen inom busstrafikbranschen är att transportören skall ersätta bevisliga dröjsmålsskador i den mån dessa inte orsakats av force majeure, SOU 1980:37 205.

[79] Diskussion 6. 11. 1984.

[80] Se exempelvis Helsingfors stads trafikverk, expedition §§ 271, 324, 502/1984.

villkor som närmare skulle reglera förhållandet mellan passageraren och trafikverket saknas.

Förhållandet mellan konsument och busstrafikant synes fungera väl trots att närmare privaträttslig reglering saknas. Förklaringen finner man säkerligen bl.a. i den näringsrättsliga kontrollen. Misskötsel av linjerna kan leda till anmärkningar och slutligen förlust av trafiktillstånd. Vid dröjsmål eller inställelse är kompenserande transport med exempelvis taxi vanligtvis möjlig för tämligen små kostnader. Konkurrensen från privatbilismen är därtill hård. Den kan motarbetas genom god kundservice som framför allt förutsätter regelbunden trafik.[81]

III SJÖTRANSPORTER

1. Den reguljära passagerartransportens genombrott

Det första skedet i utvecklingen mot passagerartransport i modern mening var ångbåtstrafikens stegvisa genombrott under 1800-talets första hälft. Från 20-talet upprätthölls med vissa avbrott förbindelse mellan Åbo och Stockholm.[1] Den första finska ångbåten, »Furst Menschikoff» byggd i Åbo år 1836, var avsedd för passagerartrafik och hade över 30 kojplatser.[2] Under den ljusa årstiden då båten var i trafik också på natten, kunde man resa från St. Petersburg till Stockholm på 5 dygn. Vid mörkrets inbrott kastades ankare. Utvecklingen gick snabbt framåt. Nya rutter togs i bruk mellan kuststäderna och från St. Petersburg till Stockholm.[3]

---

[81] Enligt en av Helsingfors stad 1982 gjord enkätundersökning framförde passagerarena som ett av de viktigaste önskemålen, bl.a. framom priset, garanterande av tidtabellsenlig trafik, Paikallisliikenne 1984 26 f.

[1] Fartyget »Stockholm» började trafikera rutten år 1824 och senare år 1836 inledde fartyget »Solide» regelbunden trafik.

[2] Se närmare exempelvis *Nikander* 161 ff, *Pohjanpalo* 9 ff.

[3] Se t.ex. Åbo Underrättelser av den 18. 5. 1860 med annonser om flere ångbåtslinjer: Jernångfartyget Österbotten på rutten Nystad — Raumo — Räfsö — Kristinestad — Wasa — Jakobstad — Brahestad, Furst Menschikoff på rutten Helsingfors — Åbo — Stock-

För insjötrafiken vars blomstring började vid mitten av seklet spelade byggandet av Saima kanal avgörande roll. Kanalen blev färdig år 1856. Enligt tidningsuppgifter från år 1877 hade Viborg landets största ångbåtsflotta. Städer som Joensuu var betydande hamnstäder.[4]

Det andra avgörande steget mot regelbunden passagerartrafik var inledandet av vintertrafiken. Trafiken mellan Hangö och Stockholm bedrevs med den legendariska ångaren »Express» från år 1877. Resan tog 17 timmar i öppet vatten. Till en början präglades trafiken av både »afbrott och störningar» men bedrevs dock med förvånansvärd regelbundenhet.[5]

Förbindelsen från Hangö blev ett viktigt led i den på 70-talet tilltagande utvandringen. De finska emigranterna färdades till en början vidare genom Sverige och Norge.[6] Från 1891 bedrev Finska Ångfartygs Aktibolag (FÅA) reguljär passagerartransport till Hull och fick snart dominerande ställning i förhållande till de utländska rederier som tidigare skött även denna del av utvandrartrafiken.[7] Resan från Finland till den transatlantiska förbindelsen kunde i bästa fall ta endast några dagar, resan över Atlanten ca 10 dagar beroende på fartyget.[8] Men ofta blev emigranterna väntande i veckor i Hangö eller Tyskland och England. Hela resan till Nordamerika tog vanligtvis ca två veckor.[9]

2. Regleringens utveckling

Lagstiftningen följde snart den faktiska utvecklingen. Professor *Gram* vid Københavns universitet skrev år 1851 att personbefordran i äldre ti-

holm, Aura på rutten St. Petersburg — Wiborg — Helsingfors — Åbo — Stockholm, och jernångsfartyget Grefve Berg på rutten St. Petersburg — Reval — Helsingfors — Åbo.

[4] *Järvinen* 180 ff. Sen även *Pohjanpalo* 23 f.

[5] *Järvinen* 188 f. Under vinterperioden 1879—89 gjorde Express 242 av 303 planerade resor, *Pohjanpalo* 18 f.

[6] *Kero* 135 f.

[7] *Kero* 149 f.

[8] 1909 skriver *Väänänen* (90) att resan tar 5—8 dygn.

[9] *Kero* 197. I lagstiftningen från denna period avspeglas en viss negativ hållning till utvandringen. Se t.ex. 1889 års strafflag 16: 23 om straff för bedrägligt förledande av finsk man att utflytta, passförordningen och Hans Kejserliga Majestäts förordning innefattande af hwad uti förordningen af den 18 Februari 1768 och den 15 juli 1834 stadgas om ansfwar för oloflig wistelse å utrikes ort 1888/25.

der varit någonting alldeles underordnat, varför sjölagarna med undantag av Consolato del mare och den preussiska landrätten inte innehöll bestämmelser om personbefordran. Men, fortsätter Gram, nutilldags då lusten och längtan till att resa har blivit långt större är det däremot skeppet som uteslutande eller dock väsentligt är bestämt att föra personer över sjön.[10] Genom ångbåtstrafiken hade resandet blivit allt vanligare och krävde snart rättslig reglering.

Regleringen av personbefordran var dock till en början mycket blygsam. Endast de »oftast förekommande frågorna» reglerades.[11] I dåtida doktrin framfördes allmänt åsikten att personbefordran i övrigt skulle bedömas »i analogi med de om godsbefraktning gifna regler, för så vidt dessa enligt sakens natur däråt kunna hava tillämpning, men i öfrigt enligt allmänna rättsgrunder».[12] I 1873 års finska sjölag[13] fanns bestämmelser om bortfraktarens ansvar för passagerargods (§§ 1121, 114, 116) och bestämmelser som innebar visst skydd för passageraren om resan inte anträddes på bestämd tid (§ 105).[14]

I analogi med bestämmelserna om godsbefordran skulle passageraren ha rätt att häva befordringsavtalet om fartyget inte avgick vid avtalad tidpunkt.[15] Vid godsbefordran skulle befraktaren även få ersättning för timad skada, varmed enligt *Lang* avsågs förutom förskämning av varor även prisfall, skada för att befraktaren nödgas hyra annat fartyg eller för att han ej kunnat fullgöra leveransen inom den avtalade tiden.[16]

---

[10] *Gram* 251.

[11] *Hambro* 213.

[12] *Lang* 494. Se vidare *Dahlström* 265, *Hallager* 197, *Hambro* 213, *Rabenius* 57, *Stenius* 192. Dansken *Arnzen* 201 menade att »Almindelige Kontraktsregler» skulle vara avgörande. Se den moderna diskussionen om skadevärdering vid resgodsskador, Prop. 1973:137 99 i jämförelse med SOU 1971:10 44 f.

[13] 1873/20. Lagen ersatte 1667 års sjölag och byggde långt på samtida nya sjölagar, den svenska lagen av år 1864, den norska av år 1860, den tyska av år 1861 och det ryska förslaget från samma år, Förslag 1866 74.

[14] Jämför 1861 års svenska sjölag § 122—125 och Förordning om hwad med afseende på utvandrares fortskaffande till främmande werldsdelar iakttagas må, SFS 1864:58 §§ 32, 33, 38.

[15] Jämför SjöL § 81.

[16] *Lang* 372. Jämför den svenska SjöL § 93 om godsbefordran i vilken talas om ersättning för uppehåll och närmare *Dahlströms* kritik 156. Se vidare 1891 års svenska SjöL § 125 och 1908 års finska sjölagsförslag, Kommittébetänkande 1908:14 § 83. Dessa stränga principer för att garantera att avgången skedde utan dröjsmål återfanns redan i 1667 års

På liknande sätt ger Lang passageraren utöver hävningsrätten även rätt till ersättning för liden skada »om resans inställelse eller uppehåll är att tillskrifva orsaker, för vilka bortfraktaren står i ansvar.»[17]

I det finska förslaget till ny sjölag av år 1908 framhölls att då bestämda avgångstider är utsatta i avtalet »utgör det en alldeles väsentlig förutsättning för aftalsslutet från passagerarens sida, att fartyget skall afgå nämnda tid».[18] Försummelse att iaktta tiden gav passageraren rätt att häva avtalet. Om påbörjad resa avbröts p.g.a. hinder av typen krig, blockad eller fartygets förolyckande skulle passageraren endast vara skyldig att erlägga distansfrakt förutsatt att bortfraktaren inte fortskaffat passageraren med »första lägenhet som står till buds ej senare än tjugofyra timmar».[19] P.g.a. de politiska förhållandena i landet och sedermera första världskriget ledde förslaget inte till lagstiftning.[20]

Genom den äldre regleringstypen garanterades att avgången skulle ske på avtalad tid. Själva resans utförande var fortfarande beroende på väder och vind och kunde ännu inte närmare regleras.[21] I doktrinen hade visserligen även den här sidan betonats.[22] *Stenius,* som var föreståndare för navigationsskolan i Åbo, framhöll i sin handbok från år 1874 att befälhavare som onödigtvis fördröjer resan eller utan giltig orsak anlöper mellanhamn är skyldig att ansvara för förluster som genom ett dylikt dröjsmål kan uppstå. Därtill menade Stenius att om befälhavaren avgår före den utsatta tiden skall han förutom att återbetala frakten även ersätta kostnaderna för annat dyrare fortskaffningsmedel som passageraren använt.[23]

---

sjölag i skeppslegobalken kap. 10. Då skeppet var lastat och klart fick skepparen inte »försumma någon god wind att segla, antingen af penninga-mangel, eller annat förfall, med mindre han will swara köpmannen till all skada, hinder och försummelse».

[17] *Lang* 494, *Beckman* 1934 207. Jämför *Dahlström* 266.

[18] Kom.bet. 1908: 14 133. Se även det tidigare kommitébetänkandet 1901: 1.

[19] § 125. Jämför de moderna överbokningsbestämmelserna vid flygtrafik nedan kap 3 II 22.

[20] *Beckman* 1940 14.

[21] *Grönfors* har i sin analys av tidsfaktorn betecknat detta äldre regleringssätt med termen avgångsmodell. Då tiden för själva resan regleras talar han om transportfristmodell, *Grönfors* Tidsfaktorn 39 ff.

[22] Dansken *Gram* (206) skrev att skepparen har att direkt utan uppehåll begiva sig till bestämmelseorten och han påtar sig ersättningsansvar om han utan nödvändighet devierar, Normannen *Hallager* (154) uttryckte samma sak med att säga att skepparen skall se till att lasten så fort som möjligt når bestämmelseorten. Se även *Hambro* 213.

[23] *Stenius* 192 f. Se även *Gram* 254, *Hambro* 213 och jämför parallellen till 1667 års sjölag, Skeppslegobalken 10 kap.

Då i lagstiftningen saknades bestämmelser om dröjsmålsansvar är det naturligt att i tidtabeller och biljetter från denna tidsperiod ingår friskrivningar avseende såväl förseningar som ansvar för tidtabellsuppgifter. I Ångfartygs-Aktiebolaget Bores Vägvisare från år 1908 för Finland-Sverige-Kontinenten[24] framhålles att bolaget:

> »... garanterar icke på något sätt riktigheten af uppgifterna i dem (tidtabellerna) eller att tåg och båtar gå som i dem uppgifvas. Största möjliga noggrannhet har härvidlag dock iakttagits för att tabellerna skulle blifva så tillförlitliga som möjligt.»[25]

Tidtabellerna kunde dock vara häpnadsväckande noggranna. I Expressförbindelsens broschyr från 1911—1912 var farttiderna med droska mellan olika järnvägsstationer i Berlin utsatta i minuter.

När 1930-talets på samnordisk bas utarbetade genomgripande ändringar av befraktningskapitlet genomfördes fanns de tekniska förutsättningarna för reguljär tidsbunden trafik.[26] Detta faktum återspeglas i viss mån i lagstiftningen. Hävningsrätten vid väsentligt fördröjd avgång bibehölls oförändrad.[27] En nyhet var däremot införande av ett skade-

---

[24] Sid. 36.

[25] I Finland Lines tidtabell från år 1923 framhålles att

> »All the Sailings herewith advised are subject to alternation without notice and navigation permitting».

I FÅA:s tidtabell från samma år ingår den ännu i dag mycket använda frasen som behandlas närmare nedan kap 7:

> »Reservationer för eventuella förändringar».

I FÅA:s engelskspråkiga biljettvillkor på linjen London—Helsingfors från år 1933 ingick friskrivningen:

> »The Company will not be responsible for any loss... neither will they be responsible for any delays however occasioned, nor for the maintenance for passengers, their loss of time or any consequence resulting from such delays; the Company will not be responsible for any alternation in the date or hour of sailing or arrival of the steamers.»

I de av FÅA samma år använda svenskspråkiga villkoren sades:

> »Vid försäljning av denna biljett frikallar sig redaren och dess agenter för allt ansvar för förlust av eller skada till liv eller egendom. I övrigt sker frambefordran av passagerare och effekter på av redaren fastställda villkor, som finnas anslagna å fartyget.»

[26] Arbetet på revision av de skandinaviska sjölagarna hade påbörjats redan år 1918, se t.ex. SOU 1936:17 35. Finland deltog i arbetet från början av 20-talet, KM 1939:8 4.

[27] Lagrådet i Sverige framhöll emellertid att uttrycket »väsentligen fördröjd» inte tillräckligt tydligt uttryckte att man vid bedömandet av om hävningsrätt förelåg skulle ta hänsyn

ståndsansvar vid dröjsmål. Ansvaret omfattade såväl gods- som passagerarbefordran.[28] Bestämmelserna om bortfraktarens dröjsmålsansvar vid passagerarbefordran hade sin förebild i godsbestämmelserna.[29] Dröjsmålsansvaret utformades som ett presumerat culpaansvar. Ansvaret var dispositivt och summamässigt obegränsat.

Sjölagens godsbestämmelser hade starkt influerats av den s.k. Haaglagen. År 1924 hade tillkommit en av transporträttens centrala konventioner, nämligen den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement.[30] Såsom *Grönfors*[31] påpekat rådde det vid Haagreglernas tillkomst ända in i det sista oenighet beträffande dröjsmålsfrågan. Vid konferensen i Bryssel år 1923 gjorde den tyska delegaten *Richter,* som senare även deltog i arbetet på Warszawakonventionen, deltagarna uppmärksamma på det att det var oklart om man med skada avsåg enbart »materiell» skada eller även rent ekonomisk skada.[32] När man senare under samma konferens återkom till frågan avslutades den korta diskussionen med den belgiska ordföranden *Francks* konstaterande att denna speciella fråga fick bli föremål för den nationella lagstiftningen. »En principe il est évident que la convention n'a pas pour objet de règler des dommages indirects, éloignés, lointains, mais c'est une question de droit commun. Si la loi nationale veut préciser la convention et dire quelles seront ces limites dans telles conditions déterminées, elle pourra le faire.»[33]

Under förarbetena på de nordiska sjölagarna genomgick dröjsmålsparagrafen om godsbefordran olika faser.[34] I förarbetena kan man spåra ett inflytande från köplagens dröjsmålsbestämmelser om speciesköp.[35]

Ansvarsbestämmelsen i § 130 skulle tillämpas endast vid s.k. rena dröjsmåls-

till betydelsen av avtalets behöriga fullgörande för passageraren. Man framhöll att då det »för passageraren i regel är av vikt att avresan äger rum å beräknad tid, kan därjämte ifrågasättas om man icke bör inskränka sig till att för hävningsrätt fordra att dröjsmålet ej skall vara av allenast ringa betydelse» NJA II 1936 558. Departementschefen konstaterade att man inte hade kunnat uppnå nordisk enighet om ändring av stadgandet och att uttrycket väsentligen fördröjd nog möjliggjorde ett hänsyntagande till alla omständigheter, således även till den betydelse avtalets behöriga fullgörande har för passageraren. Han menade vidare att det skulle vara att gå väl långt att ge passageraren hävningsrätt så snart dröjsmålet ej är av allenast ringa betydelse. NJA II 1936 558.

[28] SjöL §§ 130, 178.

[29] Se t.ex. KM 1938:8 101, SOU 1936:17 275.

[30] Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matièrs de connaissement.

[31] *Grönfors* Tidsfaktorn 148.

[32] Bryssel 1923 52 f. Andra centrala deltagare för den senare lufträttsliga normeringen var exempelvis Alten, Bagge, Ripert och de Vos. Se nedan IV 22.

[33] Bryssel 1923 125.

[34] Se t.ex. Foreløbig udkast 1922 §§ 40, 21, Foreløbig udkast 1924 §§ 48, 23, Foreløbig udkast 1929 §§ 49, 27, SOU 1930:11 §§ 48, 44. Forslag 1934 §§ 130, 350.

[35] T.ex. SOU 1936:17 186 ff, SOU 1930:11 45 ff, *Grönfors* Tidsfaktorn 51.

skador, d.v.s. »direkt tillfogade allmänna förmögenhetsskador».[36] Om dröjsmålet gett upphov till sakskada, skolexemplet är bananerna som ruttnat under den fördröjda transporten, skulle ansvaret falla under 118 §:s tvingande sakskadebestämmelser.[37]

Att dröjsmålsansvaret var dispositivt möjliggjorde ansvarsfriskrivningar. Redaren tog tillvara denna möjlighet. I biljettvillkoren förekom allmänt ansvarsfriskrivningar. För perioden fram till 1975 års sjölagsändring var en allmän klausul i biljettvillkoren exempelvis följande:

»... ej heller vare bolaget ansvarigt för annan förlust eller skada i följd av avbrott i eller dröjsmål under resan, såsom passagerares uppehälle, förlust av tid eller vad det än vara må.

...

Bolaget ansvarar icke för skada eller förlust genom ändring av tid för fartygets avgång och ankomst. Fartyget må färdas vilken som helst väg, bogsera och assistera fartyg i alla situationer, återvända till hamn eller deviera från direkt eller bruklig kurs av vad orsak det vara må.»[38]

»Rederiet svarar icke för förlust eller skada till följd av dröjsmål under resan, och fartyget är berättigat att färdas vilken väg som helst, bogsera och assistera andra fartyg i alla situationer, återvända till hamn eller deviera från direkt eller bruklig kurs av vad orsak det vara må.»[39]

3. Gällande rätt

Dröjsmålsansvarets dispositiva karaktär gjorde det i praktiken verkningslöst. Ansvarsfriskrivningar ingick i biljetternas standardklausuler. Genom 1975 års sjölagsändringar intogs på initiativ av de nordiska sjölagskommittéerna ett tvingande dröjsmålsansvar vid såväl passagerarbe-

---

[36] *Grönfors* Allmän transporträtt 4 uppl. 71.

[37] Se närmare Innstilling 1936 58 f, Kom.bet. 1939:8 81. Se speciellt doktrinöversikten hos *Grönfors* Tidsfaktorn 153 f och t.ex. *Beckman* 1939 207, *Hoppu* 67, *Jantzen* Godsbefordring 290, *Schmidt m.fl.* 79, *Sindballe* 351. Se även *Bagges* (SvJT 1923 223, 229) och *Sejersteds* (45 f) kritik och de kritiska åsikterna i nyare doktrin hos t.ex. *Selvig* Unit limitation AfS Bd 5 83 och Per *Gram* 140.

[38] FÅA 1955. Biljettypen torde ha varit i bruk från 1939 års sjölagsändring.

[39] FÅA:s biljettomslag i 1964 års lydelse »Resande sjöledes torde beakta: punkt 3» och Silja Lines' och Bores likalydande villkor fram till 1975 års sjölagsändringar.

fordran som godsbefordran. Ändringen var inte självklar utan föregicks av diskussion.[40]

Mot ett ansvar vid passagerarbefordran talade exempelvis att det s.k. Tokyoutkastet till ny konvention om passagerarbefordran inte ålade bortfraktaren ansvar.[41] Man påtalade kommersiella nackdelar och rädsla för att redaren skulle frestas att pressa restiderna på bekostnad av säkerheten. För ett ansvar talade bl.a. det dispositiva ansvarets verkningslöshet och uppenbarligen även den internationella utvecklingen mot ett vidare dröjsmålsansvar vid godstransporter.[42] I sjölagskommittéerna enades man om en kompromiss. Dröjsmålsansvaret skulle vara tvingande men ansvaret skulle vara begränsat till befordringsavgiftens dubbla belopp och ansvarsfrihet skulle gälla vid nautiskt fel. Undantaget för nautiskt fel motiverades med att ansvaret sattes in »där det kan ha verkan som sanktion mot dröjsmål, d.v.s. företrädesvis i fråga om kommersiella fel som slarv vid bokningen och liknande...»[43]

Sjölagskommittéernas förslag möttes av kritik. Under departementsförhandlingarna gjordes ändringar i dröjsmålsbestämmelserna.[44] Man överenskom att »ålägga bortfraktaren ett tvingande transportansvar för dröjsmål, ett ansvar som sålunda kommer att avse försening under själva befordringen. ... För fall av dröjsmålsskada utom ramen för befordringen — såsom när fartyget mött upp för sent till avgångshamnen — kan man lämpligen falla tillbaka på ett dröjsmålsansvar av nuvarande dispositiva slag.»[45] Denna begränsning av det tvingande dröjsmålsansvaret är väsentlig såsom nedan närmare utvecklas.[46] Den traditionella hävningsrätten vid försenad avgång bibehölls (§ 174). Skadeståndsansvaret för försenad avgång reglerades inom ramen för det dispositiva ansvaret. Undantaget för nautiskt fel utgick. Ansvarsmaximum för det tvingande dröjsmålsansvaret var 16.000 Poincarefranc vid dröjsmål av passagerare och 10.000 franc vid försenat handresgods och 16.000 franc vid resgods. Genom överenskommelse kunde passageraren åläggas en självrisk om 200 franc vid försening (§ 183).

Genom 1984 års ändring har ansvarsbeloppen[47] höjts till 2.000 SDR vid dröjs-

---

[40] Se doktrinen om godsbefordran Per *Gram* 140 f, *Grönfors* Tidsfaktorn 149 f, 153 f, *Selvig* AfS Bd 5 87, 96, 105, 192, *Rune* SvJT 1969 17 och NOU 1972:11 15, 20, SOU 1972:10 43 f, 46, 63, Betænkning Nr 642 1972 17 ff. Se om passagerarbefordran t.ex. SOU 1971:90 46, Innstilling IX 18.

[41] T.ex. Prop. 1973:137 100 f. Frågan regleras inte heller i den slutliga Aténkonventionen som inte tillrätts av de nordiska länderna. Se närmare t.ex. Reg.prop. 10/1984 8, Prop. 1982/83:154 50 f, 81 f, Ot.prp. 32 1982—83 58 f.

[42] Se t.ex. SOU 1971:90 46. Betænkning Nr 642: 72 § 191. Innstilling IX 18.

[43] T.ex. SOU 1971:90 46. Att undantaget för nautiskt fel skulle gälla vid transport av bil motiverades med att det inte borde göras någon skillnad om bil befordras som gods (konossement) eller som resgods. Se t.ex. Betænkning 642:72 45. Undantaget föll senare bort.

[44] Se t.ex. Prop. 1973:137 59 f, 100 f.

[45] Prop. 1973:137 101.

[46] Se närmare nedan kap 4 III 3.

[47] Beloppen omskrevs till SDR år 1981, FFS 81/270.

mål (ca 11.800 mk). Vid skada, förlust eller försening av handresgods är ansvaret begränsat till 1.300 SDR (ca 7.700 mk) och 2.000 SDR vid resgods. Om självriskandelen behöver inte mera särskilt avtalas.[48] Vid dröjsmål är självriskandelen 20 SDR (ca 120 mk). Själva dröjsmålsbestämmelsens innehåll bibehölls oförändrad även om vissa språkliga justeringar gjordes.

Stadgandet har följande betydelse:

SjöL 178 §

Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passagerare på grund av händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passageraren försenas, även om förseningen inte beror på händelse under resan.

Stadgandets närmare innehåll behandlas nedan i kapitel 4.

IV LUFTTRANSPORTER

1. Flygtrafikens genombrott

Flygtrafikens historia är kort jämförd med exempelvis sjöfartens. Ikaros flygtekniska bragder ger visserligen transportgrenen rötter i antiken. Flygandet var inte heller främmande för Kalevalas Väinämöinen eller Pohjan akka. Från mytologin får man göra ett hopp via varmluftsballongerna[1] och glidplansflygen till början av detta århundrade.[2,3] Orville Wright gjorde sin lyckade motorflygning år 1903.

Början av detta århundrade var luftskeppens era. År 1910 öppnades de första flyglinjerna för passagerare. Sex luftskepp trafikerade mellan

[48] Se nedan kap 5.

[1] Den första obemannade luftballongen steg i skyn redan år 1784 i Uleåborg, The Finnair Story 9.

[2] Cayleys åldriga kusk flög år 1855 i ett glidflygplan över en liten dal varpå han genast bad om avsked, eftersom han var anställd för att köra hästar, inte för att flyga.

[3] Om flygets utveckling se allmänna framställningar exempelvis Flygets världshistoria 235 f.

Bodensjön och Berlin under åren 1910 till 1914.[4] Farten var enligt dagens uppfattning långsam, zeppelinaren rörde sig med en hastighet av 60 kilometer i timmen. På 20- och 30-talet upprätthölls reguljära flyglinjer för passagerare över Atlanten. Zeppelinarna på denna linje kunde ta upp till 100 passagerare. Resan tog 62 timmar men var synnerligen komfortabel.[5] I och med ödesdigra Hindenburg-olyckan år 1937 släcktes förhoppningarna om luftskeppets framtid. Bl.a. lades linjen från Tyskland till Rio de Janeiro ner.

Den tekniska utvecklingen av flygplanet skedde under tiden snabbt. I detta avseende innebar första världskriget stora framsteg. År 1919 var tiden mogen för öppnandet av daglig passagerartrafik mellan Paris och Bryssel och senare samma år även mellan Paris och London.[6] Passagerarna på den tiden skulle ha sinne för äventyrlighet. De fick låna läderrockar, flyghjälmar, glasögon, flytvästar och till och med varmvattenflaskor för kyliga dagar. Ännu i början av 1920-talet kunde sträckan mellan London och Köln ta nästan en hel vecka i anspråk p.g.a. upprepade nödlandningar.[7]

Vid tiden för tillkomsten av den s.k. Warszawakonventionen var situationen redan en annan. Visserligen var flygtrafiken ännu inte i en period som man kan karakterisera som ett försöksskede men det rådde synnerligen stark tilltro till luftfartens framtid. Ett omfattande lufttrafiknät upprätthölls. Kartan på följande sida visar de viktigaste trafiklinjerna i Europa för det i lufträtten betydelsefulla året 1929. Observera dock att flere av linjerna trafikerades endast sommartid.[8]

Trafikregulariteten från dessa tider uppvisar häpnadsväckande fina siffror, det rör sig kring 95 % under sommarmånaderna och 80 % för vintermånaderna. En förklaring till de höga regularitetssiffrorna ligger

---

[4] Allt som allt transporterades ca 35.000 passagerare.

[5] Ombord på det senare beryktade luftskeppet Hindenburg hade passagerarna egna hytter, varmt och kallt vatten, värme och luftkonditionering. En av de fyra kockarna som fanns ombord var chef för bageriet som höll passagerarna med färska kakor och färskt bröd varje dag. Ombord fanns t.o.m. en specialbyggd lätt flygel. Se t.ex. Flygets världshistoria 285 f.

[6] Detta år grundades ett flertal flygbolag, bland dem KLM som är det äldsta bolaget som drivits utan avbrott.

[7] Flygets världshistoria 281.

[8] Kartan är lånad ur SOU 1929: 21 44.

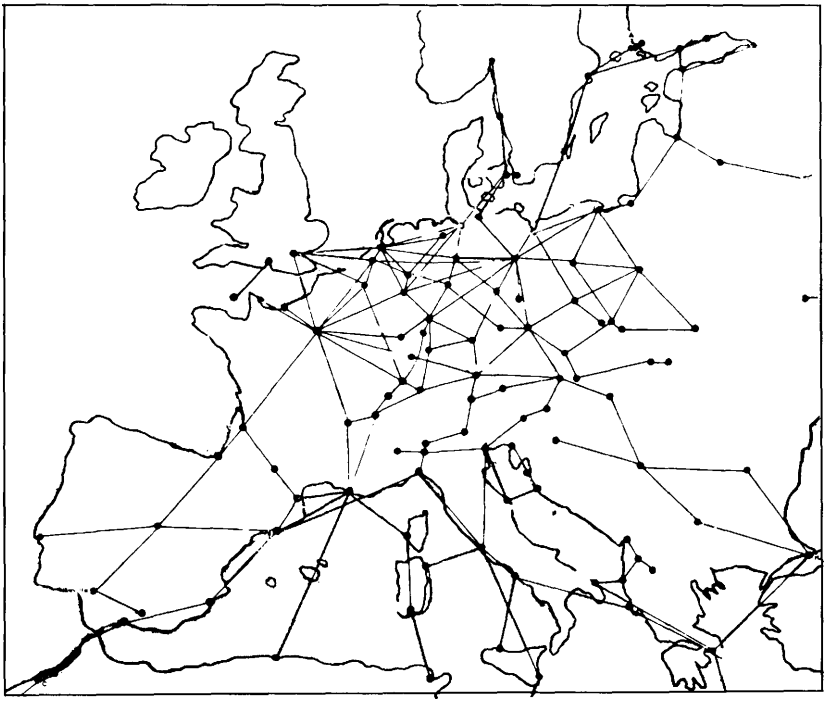

Fig. 1.

i den vida tolkningen av begreppet reguljär. T.ex. i Tyskland betecknades en planerad flygtur som reguljär om den genomfördes samma dag.[9]

Samtliga flygbolag kämpade med ekonomiska svårigheter och största delen av bolagen fick statsunderstöd. För passagerartransporternas ekonomiska lönsamhet innebar flygplanstypen Douglas DC-3 som utvecklades år 1935 en sundare bas.

Intresset för flygtrafiken vaknade tidigt i Finland. I april år 1918 gjordes den första passagerarflygningen från Sverige till Finland och år 1920 upprätthölls under en månads tid linjen Stockholm — Helsingfors med två dubbelturer.[10] Sommaren 1923 flög det estniska bolaget Aeronauts plan

[9] Se närmare SOU 1929:21 52 ff, 69 ff.

[10] Se närmare t.ex. *Janarmo* 96, *Hirvonen* 42 f.

i regelbunden passagerartrafik[11] mellan Reval och Helsingfors. Samma år grundades även Aero Oy.[12]

I mars 1924[13] började Aero Oy sin flygtrafik med ett Junkers F-13 plan på rutten mellan Helsingfors, närmare bestämt sjöflyghamnen vid Skatudden, och Reval.[14] Planet hade plats för fyra passagerare. Samma år öppnades även flyglinjen till Stockholm.[15] Resultaten från de första åren var goda, planen var för det mesta fullsatta, inga större olyckor inträffade och man konstaterade med stolthet att under sommarsäsongen 1926 var regelbundenheten 99 % i Sverige — Finland -trafiken.[16]

I konkurrensen med andra transportmedel var flygtrafikens svaghet de höga priserna. Men ännu år 1925 var prisnivån på flere utländska linjer densamma som i första klass ångbåt eller järnväg.[17] Säkerheten ansågs vara större än vid något annat kommunikationsmedel och regulariteten på samtliga skandinaviska flyglinjer betydligt över 95 %.[18]

Redan från början framstod snabbheten som den viktigaste konkurrensfaktorn för flyget. Under sommartid då Ju F-13 var försedd med pontoner, tog resan mellan Helsingfors och Stockholm 2 1/2—3 timmar. Resan till Reval tog inte mera än 35—40 minuter.[19, 20] Under de vintermånader trafiken upprätthölls förseddes flygplanen med skidor och under vintern 1925—1926 då isförhållandena var synnerligen svåra fick flyg-

---

[11] SOU 1929:21 9.

[12] Aero Oy:s namn ändrades år 1968 till Finnair Oy. Vårt andra större nationella flygbolag, det nuvarande Kar-Air Oy, såg sin början i de anspråkslösa flygförsök bröderna Karhumäki gjorde i Kelji i början av 20-talet. Det första Karhu I-planet blev färdigt 1925 och med Karhu III gjordes luftfotograferingar år 1929. Bolaget expanderade och nio år senare kunde man stoltsera med att ha transporterat 20.000 passagerare och skolat 81 flygare. Även Ålands Flyg AB såg sin början under 30-talets händelserika år.

[13] *von Wendt* 5, jämför The Finnair Story 14.

[14] Från Reval kunde man redan år 1924 komma vidare med flyg till Riga och Köningsberg. Följande år kunde man denna väg nå Berlin. Helsingfors—Stockholm rutten gav passagerarna möjlighet att via Göteborg resa till Köpenhamn, Oslo eller England.

[15] Hbl 2. 6. 1924.

[16] Odaterat urklipp från hösten 1926 ur Svenska Dagbladet. Finnairs arkiv.

[17] ÅU 17. 5. 1925.

[18] Flygtrafikfrågan 17.

[19] Hbl 2. 6. 1924, Aeros tidtabell 1928, 1929.

[20] Detta innebar en tidsvinst på 21, respektive 4 timmar, Flygtrafikfrågan 16. England kunde man nå på 12 timmar, Göteborg på 6 timmar. På vissa avsnitt åkte man tåg, The Finnair Story 14. Paris nådde man på 30 timmar, ÅU 17. 5. 1925.

trafiken demonstrera sin livsduglighet. Man kunde konstatera att flygtrafiken hade kommit för att stanna.

Flyget kom även snart att få betydelse för förbindelserna inom landet. Man kunde snabbt nå de mest avlägsna delarna.[21] Sjöflygplanseran tog slut först år 1936 då flygfälten i Malm och Artukais hade tagits i bruk. Det innebar att flyglinjen kunde upprätthållas året om och de ekonomiskt ofördelaktiga sjöflygplanen kunde överges.

Trots sina framgångar kämpade Aero med stora ekonomiska svårigheter.[22] Liknande svårigheter hade så gott som alla flygbolag i världen. Vändpunkten för flygtrafiken inträdde först kring början av andra världskriget.

2. Regleringens utveckling

21. Före Warszawakonventionen

I den reguljära flygtrafikens tidiga dagar var flygresan förknippad med en viss äventyrlighet. Detta berodde inte enbart på att själva flygresan för de flesta var ny och spännande utan även på såväl flygplanens som flygfältens dåliga tekniska utrustning. Det var av vitalt intresse för transportören att så långt som möjligt friskriva sig från allt ansvar för flygturerna. Sättet på vilket man gjorde detta bär, såsom även övrig reglering av lufttransporträtten, tydliga spår av inflytande från sjörätten.[23] Befordringsvillkoren för den nya transportgrenen var till en början brokiga och omfattande.[24] På en punkt var de emellertid eniga, de gick

[21] Såsom exempel på flygets överlägsenhet konstaterar *Sihvo* år 1935 att resan från Helsingfors till Petsamo med flyg tar 6—7 timmar medan motsvarande resa med tåg eller buss sommartid tar 53 timmar 22 minuter och vintertid 5—6 dygn. Författaren fastslår att affärsmän, politiker och statens högre ämbetsmän för vilka tid betyder mer än pengar kommer att använda det snabbaste fortskaffningsmedlet men också många andra för vilka det enbart innebär komfort kommer att följa deras exempel, *Sihvo* 24.

[22] Från år 1926 stöddes verksamheten av staten. Se närmare Kom.bet. 1937:11, Kom.bet. 1938:13, The Finnair Story 17, *von Wendt* 11, *Sihvo* 21. År 1945 köpte staten 1/3 av aktiekapitalet. I dag är statens andel 76,1 %.

[23] Se närmare om sjö- och järnvägsrättens inflytande, *Grönfors* Några utvecklingslinjer 111 f.

[24] Ännu i slutet av 1920-talet kunde amerikanska flygbolag ha upp till sexton eller

genomgående ut på att friskriva transportören från allt ansvar i samband med flygningen. I villkoren framhölls att passageraren reser uteslutande på egen risk. När friskrivning av denna typ prövades i samband med den första större olyckan över Engelska kanalen år 1923 accepterade den franska domstolen klausulen. Domstolen motiverade sitt beslut bl.a. med att flygtrafiken inte nått nivån av perfektionism.[25]

En skiss som baserar sig på *Dörings* artikel från 1927 ger en bild av den snabba utvecklingen som formen för befordringsvillkoren genomgick i Tyskland under 1920-talet. Många av de frågeställningar som då diskuterades har länge varit centrala i den senare standardavtalsrättsliga diskussionen.[26]

I princip kunde en friskrivning ske formfritt.[27] Trots detta vidtog transportören vissa försiktighetsåtgärder. Mellan år 1919 och 1926 genomgick befordringsvillkoren tre utvecklingsstadier. Till en början skulle passageraren underteckna en revers i vilken transportören friskrev sig från allt ansvar och i vilken passageraren förklarade att han läst igenom och godkänt friskrivningarna. I följande skede intogs transportörens ansvarsfriskrivningar i befordringsvillkoren och ett sammandrag ingick i biljetten, som passageraren skulle underteckna. Undertecknings momentet var medtaget för att underlätta eventuell senare bevisning. I det tredje skedet föll undertecknandet helt bort.

Amerikanska flygbolag tillämpade ett liknande system som förutsatte undertecknande långt in på 1930-talet, trots att det redan år 1930 uppskattningsvis antogs att endast ca 20 % av passagerarna faktiskt undertecknade sina biljetter.[28] I fall passageraren i Tyskland kom så sent till planet att han inte hann skaffa sig en biljett i tid och läsa igenom villkoren ansågs transportören det oaktat kunna åberopa friskrivningarna emedan det var passagerarens sak att köpa sin biljett i så god tid att han hann bekanta sig med villkoren.[29] I biljetterna återgavs huvudinnehållet av befordringsvillkoren på liknande sätt som i dag. Man ansåg att passageraren genom att påbörja flygresan förklarade sig vara införstådd med villkoren i biljetten.[30]

---

sjutton olika biljetter och varje gång en ny biljett trycktes tillades eller ströks någonting ur det gamla kontraktet. *Wikoff* 512.

[25] Compagnie Francaise des Messageries Aériennes v Dame Violette Vve Carroll, 2 JAL (1931) 415, DA 1930 563. Se även *Goedhuis* 51 med tidigare rättsfall. Jämför argumenteringen i t.ex. McMurry v Capitol International Airways, 1980 USAvR 1, se nedan kap 4 I vid not 24, II vid 64, IV vid 50 och 69.

År 1924 gavs i Frankrike en lag som till vissa delar begränsade transportörens friskrivningsmöjligheter. Se närmare t.ex. *Goedhuis* 52 ff. Sen även den tyska Luftverkhrsgesetz från år 1922, t.ex. *Bredow—Müller* 9 ff, *Goedhuis* 71 f. Om friskrivningarnas giltighet i tysk rätt t.ex. *Bredow—Müller* 234 f, *Döring* 209 f, *Goedhuis* 71 ff, *Lorenz 244 ff, Schleicher* 104 ff. *Wolff* 22 ff.

[26] Jämför nedan kap 7.

[27] *Döring* 212 f.

[28] 8 JAL (1937) 389 ff, *Wikoff* 519.

[29] *Döring* 213. Om anglo-amerikansk rätt t.ex. *Schawcross* and *Beaumont* 1966 478 f och rättsfallen där i not 1.

[30] *Döring* 213.

Döring frågade sig redan år 1927 om det överhuvudtaget var nödvändigt att i biljetten göra passageraren uppmärksam på befordringsvillkoren. Det var ju allmänt känt genom anslag hos försäljningsagenter, på flygplatsen, i pressen o.s.v. att lufttransportören på samma sätt som sjö- och järnvägstransportören tillämpar befordringsvillkor med vissa friskrivningar.

Dröjsmålsansvaret var givetvis i förhållande till personskadeansvaret en mindre intressant fråga men även den uppmärksammades i friskrivningarna. I exempelvis ett rättsfall från år 1925 som behandlades i Reichsgericht hade befordringsvillkoren följande lydelse:

»Participation in flight and the transportation of baggage is at the exclusive risk of the passenger and his legal representatives as against the airline company, its employees and ticket selling agents.

The passenger by accepting air transportation waives for himself and his legal representatives all claims for any damage or injury occurring mediately or immediately to himself, his personal effect and his baggage during or in connection with a flight.

A claim for damages in consequence of being excluded from a flight in consequence of delay in, or interruption of a flight is particularly excluded. There is no claim for a repayment of the price charged if the passenger does not arrive at the airport or does not arrive in time.»[31]

I de år 1927 av Reichsverkehrsministerium antagna allmänna befordringsvillkoren, som i stort ansågs vara överensstämmande med tidigare tillämpade villkor stadgades bl.a.:

»Die Teilnahme am Fluge sowie die Mitnahme von Gepäck erfolgt der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten, den Unternehmungen und Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient, sowie den verausgabenden Agenturen gegenüber auf alleinige Gefahr der Fluggäste. Mit der Annahme des Flugscheins oder der Teilnahme am Fluge verzichtet der Fluggast insbesondere für sich und etwa in Betracht kommende Personen auf den Ersatz des Schadens, der ihm unmittelbar oder mittelbar bei der Benutzung des Flugzeugs oder sonst im Zusammenhang mit der Luftreise, insbesondere im Zubringerdienste, an seiner Person, seinen Sachen oder dem aufgegebenen Gepäck erwächst. Er hat auch keinen Anspruch auf Schadenersatz wegen Ausschlusses

[31] Cit. från *Lorenz* engelskspråkiga artikel s 250.

vom Fluge, Ausfall des Fluges, Verspätung oder Unterbrechung eines Fluges.»[32]

Inom IATA uppgjordes redan år 1927 de första uniforma befordringsvillkoren, de s.k. Vienna Conditions. Dessa följde den redan beprövade linjen och uteslöt ansvar för bl.a. dröjsmål:

»The air traffic companies, their employees subcontractors and ticket agencies accept no responsibility in connection with the carriage of passengers or luggage. By accepting a ticket or taking a flight the passenger renounces for himself and other individuals who might otherwise be entitled to claim on his behalf all claims for compensation for any damage that may occur to him or his luggage directly or indirectly and however caused while using an aeroplane or otherwise in connection with a flight.

Especially, in the case of being excluded from a flight or in the case of cancellation, delay or interruption of a flight the passenger shall have no claim to compensation.»[33]

I själva biljetten ingick endast en kort hänvisning till villkoren.

Även Aero Oy tillämpade i huvudsak överensstämmande villkor och bolagets »allmänna bestämmelser för passagerarbefordran vid lufttrafik» fanns avtryckta t.ex. i den av bolaget utgivna broschyren över Finlands flyglinjer. De svenskspråkiga villkoren hade följande lydelse:

»Deltagande i flygning såväl som medförande av bagage sker endast på passagerares eller dennes rättsinnehavares egen risk. Passegerare eller dennes rättsinnehavare avstå från alla ersättningsanspråk för de skador, som ev. kunna förorsakas honom eller hans bagage genom flygningen eller därmed sammanhängande omständigheter.

Särskilt kunna inga anspråk på skadeersättning göras därför att flygning måste inställas, avbrytas eller blivit försenad. Återbetalning av erlagd avgift sker icke, om passagerare uteblir från eller kommer försent till flygning. Måste en flygning inställas, eller återvänder flygplanet efter starten tillbaka till utgångspunkten, äger passagerare rätt återfordra avgiften. Om flygning måste avbrytas kan passagerare begära återbetalning för den sträcka som återstår till ändstationen. Framställan om återbetalning, måste, för att av

[32] *Haidn* 8.

[33] General Transport Conditions. A. For passengers Art 6.

bolaget kunna beaktas, göras inom 4 veckor räknat från den dag, flygning skulle ägt rum.»[34]

Även befordringsvillkor som användes av amerikanska flygbolag före USA anslutit sig till konventionen företer stora likheter med de ovan citerade. Målet var detsamma, nämligen att i den grad det var möjligt friskriva sig från ansvarighet för passagerarskador. För att undvika common carriers stränga ansvar strävade en del bolag att uttryckligen i kontraktsvillkoren betona att de inte skulle betraktas som sådana.[35] Ett typiskt exempel är villkoren i de biljetter t.ex. Transcontinental Air Transport Company använde ännu år 1930:

NOT A COMMON CARRIER...

»The user of this ticket agrees that the Company, in the performance of the transportation covered by this ticket, is not a common carrier for hire and/or liable as such, but is a private carrier; and that the Company shall not be liable for injury or death to the person or loss or damage to the property of the said user caused in any manner whatsoever, whether attributable to negligence or not, occuring during and/or arising out of the performance, or failure of performance, of the transportation for which this ticket is issued.

The user of this ticket agrees that the Company shall not be liable for any loss or damage caused by the delay or failure of aircraft to depart from any point or arrive at any point, according to any schedule, agreement, or otherwise.

The user of this ticket agrees that the Company may cancel the trip or any part thereof and land and discharge him or her whenever and wherever it deems fit, upon refund of that part of the fare equal to the unused portion of this ticket, without further liability to the Company.»[36]

Vissa andra bolag var återhållsammare i sina försök att friskriva sig från ansvar. De strävade till att begränsa sitt ansvar genom att operera med biljetter av t.ex. klasserna A, B och C med olika pris och olika stort maximiansvar för transportören. Detta sätt hade tillämpats med varierande framgång inom järnvägsrätten såväl i England, Kanada som i USA.[37] The Committee of the American Air Transport lanserade år 1930 en ännu försiktigare variant av befordringsvillkor. Enligt denna typ av befordringsvillkor friskrev sig inte flygbolagen från ansvar för skador orsakade av egen culpa. Strävan var att genom Ticket Contract och Standard Ticket uniformera de dittills mycket brokiga befordringsbestämmelserna. Villkoren kom att accepteras av ett antal bolag. I villkoren sades:

---

[34] Aero Oy 13. Allmänna bestämmelser för passagerarbefordran vid lufttrafik punkt 3.

[35] Se närmare om common carrier-frågan t.ex. *Allen* 325, *Edmunds* 321, *Greer* 241 ff, *Harriman* 49, *Wikoff* 513 ff. Närmare om common carrier begreppet i allmänhet *Gorton* 20 ff.

[36] *Edmunds* 328, *Harriman* 36.

[37] T.ex. flygbolagen Boeing Air Transport Corporation och Colonial Airways Corporation använde detta system. Se *Edmunds* 325 med anförda rättsfall.

»ONE: ... (2) that if I am accepted as a passenger, I voluntarily assume the ordinary risks of air transportation and stipulate that the company or companies represented herein shall not be responsible save for its or their own neglect of duty; (3) that after the commencement of the flight, I may be landed and discharged in such manner and in such place or places as the pilot, in his sole discretion, shall see fit...»

»THREE: (6) I further agree that the company or companies represented herein shall not be liable for any loss or claim arising out of delay or failure, for any reason, with or without advance notice, of aircraft to depart from any point or arrive at any point according to any schedule agreement, statement or otherwise, nor for any loss or damage or injury to any person or property, arising out of such condition or otherwise, except negligence upon the part of the company or companies represented herein.»[38]

Ännu år 1937 kunde i typiska befordringsvillkor stadgas:

»ASSUMPTION OF RISK: I agree that the Company shall not be liable for any injury or damage unless occasioned by its own neglect of duty in the operation or control of the airplane.

UNCOMPLETED FLIGHT: The passenger may be landed and discharged before the flight is completed and in that event the only liability of the Company shall be to refund the unused mileage.

DELAYS: The Company does not assume responsibility for failure of planes to depart or arrive on scheduled time.»[39]

22. *Det internationella lagstiftningssamarbetet som resulterar i Warszawakonventionen*

Redan i tidigt skede löpte parallellt med de tekniska experimenten försök till juridisk reglering av de problem som kunde förutses.[40] Vetenskapen med *Fauchille* och *Lilius* låg inte långt efter.[41] Den första lufträttsliga lagstiftningen i vårt land var från år 1914.[42]

---

[38] *Edmunds* 328 ff, *Wikoff* 512.

[39] Transcontinental & Western Air Inc (TWA), 8 JAL (1937) 389.

[40] De första proven på reglering är från år 1784, det vill säga ett år efter den första ballonguppstigningen. Lenoir, »leutenant de police» i Paris, utfärdade ett förbud mot ballongfärder utan vederbörligt tillstånd. Se t.ex. *Sand* m.fl. 25, *Shawcross* and *Beaumont* 1951 para 1.

[41] Paul *Fauchille's* klassiska artikel »Le domaine aérien et le régime, juridique des aérostats» utkom år 1901. Hos oss behandlade F.O. *Lilius,* lufträttsliga problem i en artikel tio år senare, LM 1911 5 f.

[42] Den Kejserliga Senatens beslut av den 26. 5. 1914 angående luftsegling i Finland (Nr 20) i vilken bl.a. förbjöds flygning eller uppstigning över ort där Deras Majestäter vis-

Tidigt insågs att lufträtten krävde internationella lösningar och att nationell reglering ännu inte förde långt. Det var till en början den offentliga lufträtten som upptog juristernas huvudsakliga intresse. Året 1919 var ett betydelsefullt år, då tillkom den s.k. Pariskonventionen.[43] Samma år hölls den första nordiska lufträttskonferensen i Kristiania. Under konferensen kom man överens om de grunder på vilka den offentligrättsliga luftfartslagstiftningen i Norden skulle bygga.[44] Vår luftfartslag från år 1923 följer sålunda principerna i Pariskonventionen. År 1919 grundades därtill International Air Traffic Association, IATA[45] som fick stor betydelse vid förenhetligandet av villkoren vid flygtransporter.

Tiden efter första världskriget var gynnsam för internationellt lagstiftningssamarbete. Inte mindre än fyra transporträttsliga konventioner som reglerade de centrala befordringsfrågorna behandlades under 1920-talet.[46] En förklaring till denna aktivitet är kanske att de transporträttsliga konventionerna inte ansågs involvera några brännbara politiska intressen utan betonade det internationella samarbetet.[47] Den första internationella konferensen om luftprivaträtten hölls i Paris år 1925.[48]

I den franska regeringens inbjudan till konferensen fanns bifogat ett preliminärt konventionsutkast som utgjorde grunden för det fortsatta arbetet. Enligt utkastet skulle luftskeppets redare svara för all skada som uppstod bl.a. genom dröjsmål.[49]

---

tas. Följande i ordningen var förordning om lufttrafik i Finland (FFS 118/1918). Förordningen var kort, den innehöll endast 10 paragrafer. Den har sin tids prägel och tillvaratar framför allt militärens intressen och behov.

[43] Convention portant Réglementation de la Navigation Aérienne. I konventionen regleras bl.a. flygplanets nationalitet, luftvärdighetsbevis och certifikat, tillstånd för lufttrafik över utländskt område o.s.v.

[44] Se t.ex. Reg. prop. 24/1922 1.

[45] Se t.ex. *Goedhuis* 7, *Chuang* 20. Här är det fråga om den s.k. gamla IATA. Nuvarande IATA grundades år 1945.

[46] Warszawa-, CIV-, CIM- och konossementskonventionen.

[47] Sålunda uttalade förbundsrådet (Bundesrat) Haab i sitt hälsningstal till konferensdelegaterna i Bern år 1923 en förhoppning »dass es da, wo die Politik keine Rolle spielen soll, doch noch eine Solidarität der Völker gibt.» Bern 1923 8. Se dock *Nánássy* VI.

[48] Se t.ex. Reg.prop. 4/1937 2 och SOU 1936:54 27. I den franska regeringens inbjudan framhölls att de särskilda staternas lagar var ur stånd att tillfredsställande lösa alla de svårigheter som följde av den internationella lufträtten, vilken i praktiken var den viktigaste. Bland konferensdeltagarna kan nämnas exempelvis Riese, Richter, Ripert och Pittard. Finland representerades av Enckell och Hällström.

[49] 3 Artikla: Ilmalaivan varustaja on vastuussa kaikesta vahingosta, haaksirikosta ja viivästyksestä jotka johtuvat hänen henkilökohtaisesta virheestään tai koneen viasta».

Bestämmelsen omarbetades under konferensen och lydde: »Le transporteur est responsable des accidents, pertes, avaries et retards. Il n'est pas responsible s'il prouve avoir pris les mesures raisonnables pour éviter le dommage; cette preuve est admise mème dans le cas où le dommage provient d'un vice propre de l'appareil.»[50]

Konventionsförslaget från Pariskonferensen skickades på remiss till bl.a. flere flygbolag och IATA. Dessa yrkade att ansvaret för dröjsmål skulle utgå från konventionstexten.[51]

Konventionsförslaget vidareutvecklades av en sakkunnigkommitté.[52] År 1928 var tiden mogen att avge ett konventionsutkast. Dröjsmålsansvaret fanns kvar trots diskussion.[53]

Rapportören *de Vos,* konstaterade att transportören inte kunde frambefordra passagerarna »son bon plaisir». Att tillfredsställande definiera begreppet dröjsmål hade visat sig omöjligt.[54]

Den andra internationella konferensen[55] hölls 1929 i Warszawa och resulterade i den ännu idag centrala Warszawakonventionen.[56] Vid tolkning av den 56 år gamla konventionen är förarbetena fortfarande en flitigt utnyttjad källa.[57]

Översättningen av den 24. 3. 1923 daterade franskspråkiga texten är gjord inom ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna ärenden. Den visar även hur språkbruket vid denna tid var outvecklat och påverkat av sjörätten. Se Paris 1925 42.

[50] Paris 1925 art 5 sid. 71.

[51] »In Article 5 either the words »and delay» must be omitted, or the words »if a liability for delay is expressly stipulated» must be inserted after »delay». Such a specification appears to be necessary in spite of the fact that the Government Conference is said to have declared that the stipulations concerning liability for delay only be applied to those cases where it has been expressly agreed upon by the parties concerned.» IATA Central Office No. 1212/26 R A Ad 19/2013 KD.-25. Se även Aeros positiva remissvar Ab K.D. Kulk.M. 99/30 1926.

[52] Kommittén antog namnet Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA). Medlemmar var bl.a. Ambrosini, Dennis, Richter, Ripert, Pittard, de Vos. Arbetet fullföljdes under åren 1926—1928.

[53] Art. 21. Le transporteur est responsable du dommage survenu pendant le transport:

a) en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur;
b) en cas de destruction, perte ou avarie de marchandises ou de bagages;
c) en cas de retard subi par un voyageur, des marchandises ou des bagages.

CITEJA 3 125.

[54] CITEJA 3 46.

[55] II Conférence Internationale de Droit Privé Aérien.

[56] Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. I deltagarlistan återfinns Ambrosini, Sir Alfred Dennis, Pittard, Riese, Richter, Ripert och de Vos.

[57] Se exempelvis debatten mellan *Sundberg* och *Grönfors* om förhållandet mellan

I den slutliga konventionen kvarhölls transportörens ansvar för dröjsmål trots starkt motstånd från bl.a. flygbolagen.[58] Som argument mot ansvarighet hade bl.a. anförts att varken den sjörättsliga konossementskonventionen eller järnvägskonventionen innehöll ansvarsbestämmelser.[59] Även under själva konferensdebatten kritiserades ansvarigheten. Det oaktat bibehölls dröjsmålsansvaret med den genomgående motiveringen att vid snabba flygtransporter bör transportören bära ett ansvar för dröjsmål. Dröjsmålsbestämmelsen lösgjordes från person- och sakskadeartikeln[60] till en självständig bestämmelse, men ansvarsgrunden och ansvarsmaxima var desamma som vid person- och sakskador. Dröjsmålsartikeln fick följande utformning i sin originala franskspråkiga lydelse:

Article 19.

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

Under förhandlingarna[61] talade bl.a. rapportören *de Vos* för ett ansvar trots opposition från transportörer. Han betonade att transportören inte skall kunna fullgöra transporten närhelst det är för honom lämpligt. När man väljer en flygtransport önskar man komma fram vid en viss tid. Ett av de essentiella villkoren för detta transportsätt är att transportören bör vidta alla nödiga åtgärder för att iaktta tiden.

Sir Alfred *Dennis* menade att ansvaret kunde kringgås genom friskrivningar av typen »Here is our time-table, but we don't guarantee that our aircraft will arrive

---

dröjsmål och icke-uppfyllelse nedan kap 4 II 31 och förarbetenas essentiella betydelse i exempelvis *Millers* verk och i nedan behandlad internationell praxis. Förarbetena översattes till engelska så sent som för 10 år sedan, Second International Conference on Private Aueronautical Law, Minutes.

[58] Se t.ex. Minutes 296, 301 ff, 307, 319, 322. Exempelvis British Imperial Airways hade framhållit i ett 10 punkters memorandum bl.a.: »The principle of liability for delay will result in vexatious litigation in regions where the people are fond of quibbing over matters of little importance arising out of delay», Minutes 301 ff. Den här typen av argument har framskymtat i den konsumenträttsliga debatten fram till våra dagar.

[59] År 1929 var konossementskonventionen om godstransporter till sjöss och de järnvägsrättsliga reviderade Bernkonventionerna redan några år gamla. Enligt den allmänna uppfattningen omfattade konossementskonventionens ansvarsbestämmelser inte s.k. rena dröjsmålsskador. Se närmare kap 2 III vid not 37. Dröjsmålsansvaret var även starkt begränsat vid godsbefordran.

[60] Se ovan art 21 i not 53.

[61] Se närmare Warszawa 37—39, Minutes 54—58.

exactly at the hour indicated». Friskrivningen skulle ha den verkan att ansvaret skulle inträda först vid exceptionellt och oskäligt dröjsmål. Friskrivningsidén snappades genast upp av IATA som utnyttjat den i befordringsvillkoren under de kommande årtiondena.

Fransmannen *Ripert* framhöll i sitt betydelsefulla inlägg att hela dröjsmålsfrågan blivit missförstådd. Om transportören visar att han vidtagit alla nödiga åtgärder undgår han ansvar. Det vore underligt om transportören vid de snabba flygtransporterna kunde säga »les expéditeurs de marchandises et les voyageurs ne peuvent pas se plaindre du retard».

Om transportören är rädd för ansvar kan han utsätta en ordentlig marginal för utförandet. Man kan dock inte tillåta, enligt Ripert, att transportören lovar en snabb transport och uppställer tidtabeller men inte skulle vara ansvarig fastän han inte vidtagit nödiga åtgärder för att förhindra dröjsmålet.

Se även diskussionen kring dröjsmålsbestämmelsernas förhållande till ickeuppfyllelse.[62]

Införandet av dröjsmålsansvaret var ett nytt inslag i den transporträttsliga regleringen. Ansvaret hade visserligen diskuterats för såväl sjösom järnvägstransporternas del men hade inte lett till denna typ av omfattande ansvarsreglering. Då flygtrafiken framför allt konkurrerade genom sin snabbhet är det naturligt att det internationella ansvaret genomfördes först på detta område. Särskilt bör man observera att ansvarsmaxima följde de höga person- och sakskadebeloppen. Detta är ett faktum som kanske har bidragit till att ansvarigheten i praktiken genom bl.a. vida friskrivningar har utformats enligt sina egna riktlinjer varom närmare nedan.[63]

Konventionen trädde i kraft år 1933. IATA hade inte under tiden väntat overksam utan redan 1930 godkänt »Conditions of Carriage of Passengers and Goods», som var klara att tas i bruk parallellt med konventionen. De allmänna befordringsvillkoren bär tydliga spår av de friskrivningsidéer den engelska delegaten Sir Alfred *Dennis* framkastade under förhandlingarna.[64] General Conditions of Carriage of Passengers and Baggage art 6 stadgade:

> »The time-tables of carriers furnish indications of average times without these being in any way guaranteed. The carrier reserves the right to decide if the meteorological and other conditions of the normal performance of a flight are suitable, if especially the

[62] Kap 4 II nedan och Warszawa 52 f, Minutes 76 f.

[63] Kap 7.

[64] Se ovan vid not 61.

times of departure and arrival should be modified, and if a departure or landing should not be made at any particular time or place. The carrier reserves the right to arrange at landing places such periods of stoppage as may be necessary to ensure connections without accepting any responsibility for making connections.»[65]

IATA hade även fattat resolutionen att turer som ankommer till sin destination endast 2 timmar fördröjda skall anses reguljära.[66] Samma gällde om restiden överskreds med endast 50 %.[67]

23. *Norden*

Behovet av ratificering av konventionen gjorde sig snart gällande i norden. Från det svenska justitiedepartementets sida anfördes i en skrivelse av år 1933 att man i möjligaste mån bör eftersträva »så väl överensstämmelse mellan de nordiska länderna i regleringen av lufträtten som och kongruens mellan luft- och sjörätt, där icke sakliga grunder annat föranleda.»[68] Ett gemensamt internordiskt lufträttsmöte hölls år 1935. Samarbetet resulterade i ensartade nordiska regler om befordran med luftfartyg, den norska lagen av år 1936, de danska, finska och svenska av år 1937.[69]

I det svenska preliminära förslaget till luftbefordringslag från år 1934 som hade uppgjorts av Hugo *Wikander* hade konventionstexten omarbetats.[70] Inflytande från sjörättsarbetet lämnade sina tydliga spår, bl.a. hade stadgandena om passagerarbefordran skiljts till ett eget kapitel. Man hade även under inflytelse från sjörätten intagit en bestämmelse enligt vilken resan skulle utföras med tillbörlig skyndsamhet. I de preliminära motiven uttalades visserligen att bestämmelserna saknar sin motsvarighet i konventionen, men den ansågs överensstämma »helt uppenbarligen med dess tankegång».[71]

Ansvarsbestämmelserna var tagna direkt från konventionen. I de provisoriska motiven konstaterades »Till förklaring av stadgandets innebörd må erinras, att under förarbetena till konventionen framhållits, att man ansett viktigt betona, det fraktföraren ej ägde avlämna varorna efter sitt godtycke. Om särskild tid ej avtalats,

[65] *Goedhuis* 209.

[66] Jämför flygbolagens gällande regler för s.k. denied boarding compensation vid överbokning. Nedan kap 3 II 22.

[67] Se *Goedhuis* 209.

[68] Provisoriska motiv 1934 9, Reg.prop. 4/1937 1.

[69] Se närmare t.ex. *Beckman* JFT 1937 547.

[70] Provisoriska motiv 1934 28.

[71] Provisoriska motiv 1934 28.

måste han sålunda fullgöra sina förpliktelser inom »skälig tid».[72] Vad därmed förstodes, kunde ej avgöras genom någon allmän formel, utan vore en omdömesfråga, som finge besvaras av domaren i det särskilda fallet. Självfallet måste dock skada verkligen hava orsakats genom dröjsmålet, för att fraktföraren skulle iråka ansvarighet. Fraktföraren kunde ock göra förbehåll därom, att han ej garanterade tiden, i vilken händelse dröjsmål ej finge anses inträda förrän vid en exceptionell och oskälig förskjutning av tiden.»[73]

Under arbetets gång övergavs tanken att omstöpa konventionstexten. Man valde modellen att uppta konventionen mera oförändrad. Argumenten för och emot de båda systemen påminner i hög grad om den motsvarande diskussion som fördes om konossementskonventionen.[74]

I det svenska slutliga förslaget konstaterades såsom utgångspunkt att dröjsmål »med luftbefordran måste städse anses föreligga, om fartyget inte är i rätt tid på bestämmelseorten. Likgiltigt är ur denna synpunkt, om förseningen beror på att fartyget inte avgått i rätt tid, på otillräcklig fart under flygningen eller på ej medgivna avbrott under resan.»[75] Den här grundläggande begreppsdefinitionen har i den danska indberetningen givits en något annan betydelse. Det säges »Om Forsinkelse, der foreligger overalt, hvor Luftfartøjet — efter at være startet — ikke kommer rettidigt frem, gælder tilsvarende Ansvarsbetingelser.»[76]

I det svenska förslaget konstateras i en not att verkan av att fraktföraren helt eller delvis underlåter att fullgöra befordringsavtalet inte besvaras av konventionen. Man antydde också att dröjsmålsstadgandena skulle bli föremål för omarbetning vid en blivande revision av konventionen.[77]

Dröjsmålsbestämmelsen fick i Finland lydelsen:

§ 19

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

Dröjsmålsansvarets innehåll analyseras närmare i följande kapitel 4.

24. Senare utveckling som lett till Montrealprotokollen

Frågan om internationell revidering av dröjsmålsbestämmelserna togs redan upp vid diplomatkonferensen i Haag 1955.

---

[72] Jämför danska Indberetning 23 och norsk Ot.prp. nr 22 10 »rimelig tid».

[73] Provisoriska motiv 1934 40. Se även det i sak överensstämmande slutliga svenska förslaget SOU 1936:54 47 f.

[74] Se t.ex. Reg. prop. 4/1937 2.

[75] SOU 1936:54 48, se även *Beckman* JFT 1937 557, LM 1948 584.

[76] Indberetning 22.

[77] SOU 1936:54 48.

Artikel 19 ansågs av vissa delegater vara »ambigous and obscure»[78] eller »entirely inappropriate, vague and dangerous».[79] Det framfördes bl.a. förslag att helt utelämna artikel 19[80] eller att begränsa ansvaret till den dubbla befordringsavgiften.[81] Ett ofta anfört argument för en radikal begränsning var att en hög ansvarsgräns för dröjsmålsskador ökar risken för olyckor då piloterna tvingas göra sitt yttersta för att hålla tidtabellerna.[82] Någon ändring i konventionstexten skedde emellertid inte. Dröjsmålsfrågan behandlades även bl.a. på legal committees möten 1968—1969 varvid åter konstaterades att artikel 19 lämnar många frågor obesvarade såsom vad som konstituerar dröjsmål.[83] IATA framförde att ansvaret för dröjsmål skulle fastställas till 12.500 franc per passagerare.[84]

Ändringar i dröjsmålsbestämmelserna vid passagerarbefordran skedde först vid Guatemalakonferensen 1971. Ändringarna var inte genomgripande. Då man vid personskador införde ett strikt ansvar bibehölls den gamla ansvarsgrunden för dröjsmålsskador. Det skedde inte någon precisering i begreppet dröjsmål. Den största förändringen var att det infördes en särskild övre ansvarsgräns för dröjsmålsskador som var lägre än ansvaret för personskador, d.v.s. 62.500 Poincaréfranc för dröjsmålsskador medan den var 1.500.000 Poincaréfranc för personskador. Ansvarsgränserna gjordes absoluta, »unbreakable under all circumstances».[85]

Under konferensförhandlingarna föreslog IATA en ansvarsgräns om $ 100 och senare 12.400 Poincaréfranc vilket enligt IATA mer än väl skulle täcka eventuella hotell-, taxi- och telegramkostnader. En högre ansvarsgräns skulle enligt IATA vara vilseledande och kunna uppfattas att även avse »consequential» och »moral» skador.[86] Med »konsekvens- och moraliska skador», vilka inte flygbolagens dröjsmålsansvar borde omfatta avsåg IATA bl.a. följande:

»Are »consequential damages» to be compensated? Is the carrier to put the passenger, or his employer, in the same position that he would have been in — over a period of how many years — if he had obtained the lucrative contract he says he has lost as the result of the delay. One carrier received a claim for damages because the passenger missed the opportunity to attend a funeral as the result of delay in

[78] Haag I 240.
[79] Haag I 241.
[80] Se t.ex. Haag II 185, 211.
[81] Se Haag II 221, 257, I 239.
[82] ICAO Haag I 238, 244.
[83] ICAO 1968—1969 234.
[84] ICAO 1968—1969 22.
[85] Se närmare diskussionen under konferensen Guatemala City I 47 f, II t.ex. 29 ff, 32 f, 67 och senare Montreal 1975 I t.ex. 163, 165, 166, 167.
[86] Se t.ex. Guatemala City I 271, II 158.

carriage. Are »moral damages» to be compensated under the Protocol and if so what limit is appropriate.»[87]

Omedelbart före omröstningen om det från holländsk sida föreslagna ansvarsbeloppet $ 2.000 anförde IATA ytterligare: »It was a serious matter because now that a specific limit for delay was being fixed for the first time, to fix a limit twenty times the present amount would imply that the Conference intended to include in the instrument matters such as consequential damages.»[88]

Ansvarsgränsen fastställdes efter flere omröstningar till 62.500 Poincaréfranc på förslag av Trinidad och Tobago.[89]

Man bör säkerligen inte dra alltför långtgående slutsatser av diskussioner och röstningar vid internationella konferenser.[90] Eventuellt kunde man tolka omröstningen som belägg för att konventionens ansvar anses omfatta konsekvensskador då den nationella lagstiftningen det tillåter.

Det s.k. Guatemalaprotokollet har inte biträtts av de nordiska länderna och har inte folkrättsligt trätt ikraft. De ändringar som infördes i protokollet har emellertid huvudsakligen beaktats i senare ändringsförslag vid Montrealkonferensen år 1975. Vid denna konferens omskrevs ansvarsbeloppen till SDR för att hållas stabilare på den internationella valutamarknaden. Enligt Montrealprotokollet nr 1 (som följer den ursprungliga Warszawakonventionen) och protokoll nr 2 (i vilket Haagkonferensens ändringar beaktas)[91] utgör ansvarsgränsen för såväl person- som dröjsmålsskador 8.300 SDR respektive 16.600 SDR. I Montrealprotokollen 3 och 4 beaktades Guatemalakonventionens sänkta dröjsmålsmaxima och utgör sålunda 4.150 SDR (ca 27.000 mk). Personskadeansvaret har gjorts strikt, ansvarsgränserna absoluta, biljetten behöver inte innehålla meddelande om ansvarsbegränsning. Det har förelegat planer på att i norden ratificera tilläggsprotokollen 3 och 4.[92] I utkast till ny lufttransportavtalslag har sålunda dröjsmålsansvarets ersättningsmaximum sänkts.

Man kan formellt påstå att de föreslagna ändringarna skulle innebära en försämring av passagerarens ställning visavi dröjsmålsskador. Emel-

[87] Guatemala City II 158.

[88] Guatemala City I 276.

[89] Guatemala City I 271 f, 297.

[90] Se ovan kap 1 II 21 om förarbetens roll.

[91] Se närmare Montreal 1975 I och II. Se även *Mankiewiez'* kritik av 16 olika alternativ som skapats genom protokollen för »uniform regimes of international carriage by air» *Mankiewicz,* Air Law 1976 160.

[92] Se t.ex. utkast till Reg.prop. av 18. 1. 1983 och 27. 7. 1984.

lertid tror jag att så inte behöver vara fallet. Ansvarsmaximum för dröjsmålsskador kommer ner på en realistisk nivå, vilket enligt en positiv bedömning i framtiden kan leda till att flygbolagen får en mindre defensiv inställning till ansvarigheten.

Kapitel 3. Reklamationspraxis

I INLEDNING

Dröjsmål förekommer i flere former och ger upphov till olika typer av förluster. Behovet att få veta hur dröjsmålssituationerna och -skadorna i praktiken ser ut motiverade en genomgång av transportörernas reklamationspraxis. Vissa transportörer såsom Finnair och Saimaa Lines gav fritt tillgång till samtliga passagerarreklamationer, brevväxling och allt skriftligt material om utredningar och åtgärder i anledning av reklamationerna. Utan bolagens öppenhet hade denhär typen av undersökning varit omöjlig. Järnvägsstyrelsen valde ut vissa exempelfall som enligt uppgift ger närmast fullständig bild av tillämpad ersättningspraxis. Viking Lines, Linja-autoliitto och Helsingfors Stads Trafikverk har tillställt exempel på typiska dröjsmålsfall. Jag har därtill diskuterat problematiken och riktlinjerna för ersättningen med bl.a. EFFOA och SAS.

Reklamationerna till Finnair, Saimaa Lines och Järnvägsstyrelsen har nedan gåtts igenom systematiskt. Jag har sökt svar på framför allt följande frågor: Vilka är skadeorsakerna? Vilka är de typiska skador som passageraren önskar få ersatta vid dröjsmål och icke-uppfyllelse? Hurudan är bolagens vardagliga ersättningspraxis?

Vid genomgången av reklamationerna har bolagens interna skaderubriceringar följts. Materialet har här fått styra uppläggningen. Systematiseringen baserar sig i huvudsak på skadeorsaken, såsom t.ex. överbokning, vädret o.s.v. Vissa typiska följder, såsom missade anslutningsförbindelser, har dock bildat homogena grupper och behandlats som sådana. Efter genomgången av bolagspraxis har under punkt V skett omstrukturering och en differentiering av typiska skadeorsaker och skador. Differentieringen utgör grunden för den fortsatta framställningen.

II FINNAIR

1. Materialet

Finnairs ersättningsavdelnings praxis för år 1979 har genomgåtts. År 1979 valdes i tiden med tanke på att inget fall mer skulle vara under behandling hos Finnair eller eventuellt under fortsatt behandling i konsumentklagonämnden. Sedan år 1979 har det flutit flere år. Det har emellertid inte skett ändringar av lag eller befordringsvillkor under den mellanliggande perioden. Genom diskussioner med Finnairs och SAS' ersättningsavdelningar har kontrollerats att ersättningspraxis i dag huvudsakligen följer de tidigare uppdragna linjerna.

För undersökningen har jag utan begränsningar haft tillgång till allt skriftligt material som funnits hos Finnair i ärendena, d.v.s. passagerarnas brev, Finnairs svar och även bolagets interna utredningar.

År 1979 gjordes 3.220 skriftliga reklamationer.[1] Det innebär att ca 0,108 % av passagerarna har framfört klagomål till ersättningsavdelningen.[2] Samtliga klagomål har genomgåtts. Fall med mycket brokig rubricering har behandlats, såsom överbokning, missade anslutningsförbindelser, annullerade flygturer, irregularitet o.s.v. Bagageskadorna har behandlats i sin helhet, d.v.s. också sakskadorna har medtagits. Den resterande gruppen reklamationer för år 1979 har visat sig bli så liten att den med tanke på helheten har fått ett kort omnämnande.

Schemat visar de största reklamationsgrupperna:[3]

---

[1] Denna uppgift, såsom även i det följande angivna uppgifter om antal, är inte helt exakta. I vissa fall har flere passagerare tillsammans inkommit med en reklamation som i Finnair behandlats som en helhet under ett KG nummer, i andra fall har varje passagerare kunnat få sitt eget signum och i något fall återfinnes samma passagerare och sak under flere nummer. Avvikelserna är små och har knappast någon betydelse. Någon närmare förklaring på beteckningen av fallen, den mystiska KG förkortningen, än att den är ett signum i ett större system, kan inte ges.

[2] År 1979 befordrade Finnair 2.950.041 personer vilka erlagt minst 25 % av biljettens pris. I antalet ingår såväl inrikes-, utrikes- som charterresor.

[3] Samtliga 3.220 fall har beaktats. Rubriceringen överensstämmer med Finnairs rubricering, men i den detaljerade behandlingen senare har vissa ändringar skett. Det matematiska medeltalet har uträknats endast då den procentuella andelen har överstigit 1,3. För mindre andelar skulle medeltalet bli ytterst missvisande. Även där det angivits ger det endast en viss vag riktlinje om storleken av utbetalade ersättningar.

	Det procentuella antalet fall av samtliga reklamationer år 1979		Matematiskt medeltal av utbetalade ersättningar i mk år 1979
Bagage			
Skadat resgods	44,9		167
Fördröjt resgods	17,9		228
Försvunnet resgods	6,7		572
Minskat resgods	1,9	71,4	466
Förseningar			
Överbokning	3,2		917
Förlorad anslutningsförbindelse	2,8		1 702
Annullerad flygtur	1,6		257
Fördröjd avgång	1,2		
Irregularitet i trafiken p.g.a. vädret	1,1		
Biljettskrivningsfel	1	10,9	
Kabinskador		5,2	46
Prissättningsfel		11,2	
Diverse		1,3	
Summa		100,0	

2. Överbokning

21. Fallen

År 1979 riktades till Finnairs reklamationsavdelning 103 reklamationer p.g.a. överbokning.

Enligt avdelningens svar till passagerarna har orsakerna till överbokningen t.ex. kunnat vara dubbla telexreserveringar, fel i datamaskinen eller den ständigt närvarande mänskliga faktorn. I ett svar till en förargad resenär framhåller Finnair uppriktigt att bolaget inte kan garantera att inte överbokningar sker i framtiden, då den ifrågavarande rutten ofta är fullbokad och platsreserveringar måste göras via telex.[4]

Vid genomgången av ersättningsyrkandena framkommer att Finnair i stor utsträckning stått för passagerarens kostnader p.g.a. överbokning-

[4] KG 1029.

en. Det visar sig att detta ofta skett redan på flygfältet. Om så inte skett har reklamationsavdelningen senare ersatt utlägg för hotell, måltider, taxi, telefon o.s.v. Det framgår även att bolagets representant på platsen strävat till att ordna en kompenserande transport till resemålet eller att bolaget senare ersatt kostnaderna för transporten.[5] Därutöver har Finnair i allmänhet erlagt ersättning för förlorad arbetsinkomst,[6] dagtraktamente,[7] förlorade semesterdagar,[8] missat studiebesök till laboratorium[9] och missad sightseeing[10] samt ersättning till vikarie.[11]

I vissa fall har passageraren kunnat ges en fri valbar inrikesresa fastän det inte uppstått någon direkt påvisbar skada men omständigheterna i övrigt talat för någon form av kompensation, exempelvis då den fortsatta förbindelsen varit speciellt obekväm eller då ändamålet med resan gått förlorat.[12] En viss inkonsekvens synes föreligga exempelvis vid ersättningen för förlorad inkomst.[13] Förklaringen torde ligga i att passageraren bör kunna visa ett faktiskt inkomstbortfall för att få ersättning. Likaledes vacklar ersättningslinjen något beträffande dagpenning[14] och beträffande onödiga resekostnader för mötande person.[15] Den direkta telefonkontakt som reklamationsavdelningen ofta använt sig av vid utredandet av ärenden och som framskymtar i många fall hade förmodligen kunnat förklara olikheterna.

Majoriteten av ersättningsyrkandena har varit relativt låga, det har rört sig om belopp mellan 100 och 300 mk. Finnair har då i allmänhet redan på platsen ordnat med ombokning, mat, eventuell inkvartering o.s.v. Det matematiska medeltalet av utbetalda ersättningar har trots det uppgått till 917 mk. Det största ersättningsbeloppet för enskild person har varit 6.048 mk,[16] det lägsta ersättningsbeloppet 26 mk[17] (en ny

[5] Se t.ex. KG 1322 samt 2505 då taxiflyg för 6 personer ersattes.
[6] Se t.ex. KG 153, 329, 1678 och 1677.
[7] KG 674, 1299.
[8] Se t.ex. KG 285, 944 och 3009.
[9] KG 3085.
[10] KG 2608.
[11] KG 1016.
[12] T.ex. KG 765, 1704, 1308 och 2740.
[13] Jämf fallen i not 7 med KG 1052.
[14] Jämf KG 674 och 2881.
[15] Jämf KG 674 och 2881.
[16] KG 2423 där även andra faktorer spelade in.

skjorta, en annan passagerare på samma resa köpte en skjorta för 32,48 mk). Ersättningsbeloppen för förlorad arbetstid har i vissa fall kunnat stiga till 1.000 mk,[18] men oftast rört sig kring 200 mk.[19] Ersättningarna för förlorad semester har varit 139—300 mk.[20]

Då ansökningarna varit sakligt motiverade har passagerarna i allmänhet fått yrkad ersättning. I vissa fall har kanske en misslyckad formulering av ersättningsansökningen och en bristfällig motivering haft sin del i att ersättning inte beviljats, såsom exempelvis då en ekonom skulle deltaga som lärare i ett seminarium men fördröjdes p.g.a. överbokning 3 timmar och yrkade ersättning för sin flygbiljett. Biljettpriset återbetalades inte då biljetten redan använts, endast vissa taxikostnader ersattes. Enligt passagerarens brev var han »så försenad att det inte blev något av seminariet». Reklamationsavdelningen svarade att resan hade bort inställas redan då passageraren fick vetskap om förseningen för att återbetalning skulle kunna ske. I linje med de övriga fallen hade passageraren kanske kunnat få ersättning för förlorad arbetsförtjänst, föreläsningsarvode eller dylikt, förutsatt att inkomstbortfall uppstått.[21]

I vissa fall har det vid reklamationsavdelningens undersökningar visat sig att passageraren exempelvis har sökt ersättning för hotellkostnader medan han i själva verket övernattat hos vänner eller på flygfältet, att passageraren sökt ersättning p.g.a. överbokning medan den egentliga orsaken till att han inte kommit med ombord har varit att han uppträtt högeligen berusad och att han med all sannolikhet hade stört sina medpassagerare. En passagerare har heller inte fått ersättning för de tre timmar som det tog för honom att skriva reklamationsbrevet eller för litteratur för en kompenserande tågresa.[22] Däremot har en missad bastutur ersatts med bastu och öl på första klass hotell.[23]

---

[17] KG 3085.
[18] Se t.ex. KG 330, 157, 98.
[19] Se t.ex. KG 674, 1299, 2499.
[20] Se KG 285, 944, 3009.
[21] KG 1416.
[22] KG 852.
[23] KG 687.

22. *Kommentarer*

Reklamationsavdelningens linje har visat drag av frikostighet. Finnair har strävat att ersätta alla fördyrningskostnader d.v.s. exempelvis hotell-, mat- och telefonkostnader men även kunnat ersätta inkomstbortfall, förlorad semester o.s.v. Förklaringen kanske delvis ligger i den internationella uppmärksamhet överbokningsfallen har fått då det visats att bolag systematiskt överbokar sina plan. Trots att jag även har haft tillgång till Finnairs interna utredningar har jag inte för år 1979 kunnat spåra systematisk överbokning. Det överensstämmer med den information Finnair gett utåt.[24] Den internationella utvecklingen har lett till att även Finnair infört det s.k. Denied Boarding Compensation-systemet (DBC) för sina USA-rutter redan i slutet av år 1978 och för sina europarutter från början av år 1980 i enlighet med CAB:s och AEA:s[25] rekommendationer.[26]

> I korta drag förutsätter erhållandet av DBC att passageraren har en konfirmerad platsbiljett och infinner sig i tid på flygplatsen samt att bolaget inte har lyckats ordna en kompenserande transport vars sannolika ankomsttid enligt AEA:s bestämmelser till ort inom Europa skulle varit högst 4 timmar och i annat fall högst 6 timmar senare än den ursprungliga tidtabellsenliga ankomsten.[27] För USA-rutter är tidsgränsen 4 timmar.[28] Ersättning beviljas inte bl.a. om »Valtion viranomainen on vaatinut pakko-otto-oikeuden nojalla lentopaikkoja haltuunsa tai lennolle aiemmin suunniteltu lentokone on jouduttu vaihtamaan toiseen aiottua pienempään lentokoneeseen esim. teknisistä, turvallisuus- tai lentotoiminnallisista syistä».[29] Detta villkor som kan tänkas missbrukas återfinnes även i villkoren för USA-rutterna vilka därutöver innehåller ett undantag ifall flyg annulleras.[30]
>
> Ersättningen till passagerare med normalprisbiljett utgör 50 % av biljettens pris för den del av resan på vilken överbokningen inträffat och i varje fall minst 15 £

---

[24] Se t.ex. *Péguillan* 37 enligt vilken överbokning sker i alla medlemsstater i European Civil Aviation Conference utom Finland och Luxemburg. Enligt information från Finnair i HS 17. 12. 1984 såsom svar på insändare av 8. 12. 1984 sker hos Finnair ca 600 överbokningar per år.

[25] CAB, Civil Aeronautics Board är en luftfartsmyndighet medan AEA, Association of European Airlines är en sammanslutning mellan europeiska IATA-anslutna flygbolag.

[26] AEA Resolution G 2497 Annex II. Finland tog såsom det andra europeiska land i bruk detta system. Se *Péguillan* 38.

[27] AEA:n päätöksenmukainen korvaus evätystä lentokoneeseen pääsystä ja Tiedotus matkustajille. Jämför SAS' egna för passagerare något förmånligare bestämmelser.

[28] Kirjallinen selvitys evätystä koneeseenpääsystä.

[29] Tiedotus matkustajille punkt 3.d.

[30] Kirjallinen selvitys evätystä koneeseenpääsystä punkt c 2 och 3.

och högst 150 £ enligt AEA:s överenskommelse.[31] För sina USA-rutter tillämpar Finnair ett system enligt vilket ersättningen motsvarar biljettens värde, men är dock minst 37,50 USD och högst 200 USD. Ifall alternativ transport inte ordnats uppgår ersättningen till det dubbla, dock minst till 75 USD och högst 400 USD.[32] Utöver detta ersätts skäliga kostnader för hotell, mat, telefon o.s.v.

Grundidén för hela DBC-systemet är att passageraren genom att motta ersättning samtidigt förbinder sig att avstå från att framställa andra yrkanden i anledning av överbokningen.[33] Om passageraren däremot inte mottagit DBC kan han vid domstol eller på annat sätt kräva ersättning för uppkommen skada. Systemet synes långt förverkliga Posners idéer.[34] Enligt uppgifter från Finnairs reklamationsavdelning sommaren 1985 har passagerarna utan undantag accepterat DBC.

Vid inrikes befordran har Finnair inte tagit i bruk något motsvarande system. De principer för vilka ovan under punkt 21 relaterats gäller därför i huvudsak. Finnair står för fördyrningskostnader såsom mat, telefon och hotell. Vill passageraren få ersättning för exempelvis förlorad inkomst bör han klart kunna visa att han förlorat inkomst. En viss restriktivare inställning kan kanske spåras.

Överbokningsproblematiken har emellertid även en annan sida. En spegelbild av överbokningsfallen utgör i viss mån »no show» -fenomet, d.v.s. passagerare med bokade platsreserveringar uteblir från flyget.[35] Då normalprisbiljetter kan lösas ut, om så önskas, först på flygplatsen, har passagerare kunnat boka plats på flere flyg och åka med det som visar sig vara lämpligast. Passageraren har utöver detta rätt att få återbetalning av en oanvänd biljett.

---

[31] Tiedotus matkustajille punkt 4.

[32] Kirjallinen selvitys evätystä koneeseenpääsystä punkt d.

[33] Tiedotus matkustajille punkt 5, Kirjallinen selvitys evätystä koneeseenpääsystä punkt f och Passenger Traffic Manual punkt 4.3.

[34] Se *Posner* 399 ff.

[35] År 1981 förorsakade »no show» Finnair 15 miljoner marks förlust enligt generaldirektör Gunnar Korhonen då 96.000 inrikes passagerare lämnade sina platser oanvända. Finnair Uutiset N:o 6 1982 2. Utländska undersökningar bekräftar att no show -fenomenet är vanligast på korta rutter där flyget konkurrerar med andra transportmedel. Vidare gör sig affärsmannen klart oftare skyldiga till detta än turisten. Som en motvikt har rekommenderats systematisk överbokning, *Péguillan* 15 ff.

3. Fel i biljetten, fel vid platsbokningen

31. Fallen

Denna heterogena grupp som omfattar 67 fall kunde man närmast rubricera som felskrivning av biljetten eller fel vid bokningen. Gruppen täcker olika typer av missöden, varav vissa behandlar dröjsmålsproblematiken såsom då passageraren blivit bokad för en rutt som inte trafikeras exempelvis på lördagar, julafton, midsommarafton eller i biljetten har angivits fel avgångstid. Andra behandlar misstag i allmänhet såsom att priset har beräknats fel, ungdomsrabatter lämnats obeaktade o.s.v. Orsaken till händelserna har ofta varit den ofrånkomliga »mänskliga faktorn» eller de nästan lika ofrånkomliga »störningar i datamaskinen». Till den här gruppen hade kanske kunnat hänföras överbokningsfallen år 1979, men den internationella uppmärksamhet den systematiska överbokningen fått har satt sina spår i ersättningspraxis. I den grupp som nu behandlas har skadorna uppstått p.g.a. »misstag», såsom uppenbarligen även i de överbokningsfall som ovan behandlats.

Den största utbetalade ersättningen har varit 2.046 mk[36] och den minsta 41,80 mk.[37]

Då reklamationsavdelningen i sina undersökningar funnit att felet legat hos Finnair har direkta kostnader såsom hotell, taxi, mat, o.s.v. ersatts. I ett svarsbrev till passageraren framhålls att Finnair svarar för direkta kostnader, d.v.s. övernattnings-, mat- och transportkostnader mellan flygfält och hotell men att bolaget inte ansvarar för följdskador.[38]

Taxikostnaderna som Finnair erlagt har kunnat stiga till närmare 1.000 mk då passageraren rest med taxi i stället för flyg.[39] I endast två fall yrkades på ersättning för förlorad arbetsinkomst. Fallen bedömdes olika, varför det är svårt att med stöd av dem dra några principiella slutsatser, i all synnerhet som arbetsinkomsten i det fall där den ersattes var 77 mk[40] och i det andra fallet 3.194 mk.[41]

---

[36] KG 1334.
[37] KG 103.
[38] KG 2815.
[39] KG 882, 1481 och 3201.
[40] KG 1802.

En passagerare framställde 3.000 marks ersättningskrav för sveda och värk då planet avgick kl. 8.00 och inte kl. 10.00 såsom angivits i den av en amerikansk resebyrå utskrivna biljetten.[42] Passageraren fick inte yrkad ersättning. En annan passagerare som gick miste om en älgjakt fick såsom kompensation för detta och sina direkta kostnader en fri inrikes resa.[43]

Två fall angående ungdomsrabatter gick vidare till konsumentklagonämnden.[44]

32. Kommentarer

Ersättningspraxis följer etablerade principer, alternativa transporter har ordnats, bolaget har ersatt direkta kostnader, däremot inte förlorad arbetsinkomst och andra typer av »följdskador». I de skriftliga svaren har inte funnits nonchalanta hänvisningar till punkt 9 i biljetternas avtalsvillkor enligt vilken »I tidtabellerna och på annat ställe angivna tider gäller utan förbindelse och utgör icke del av detta avtal . . . Tidtabellerna kan ändras utan varsel.»

4. Missade anslutningsförbindelser

41. Fallen

Den gemensamma faktorn för denna grupp är inte orsaken till förseningen såsom exempelvis överbokning eller vädret, utan följden, passageraren har p.g.a. transportörens dröjsmål missat anslutande förbindelser. Strävan till en enhetlig linje i ersättningspraxis har säkerligen motiverat att dessa har bildat en separat grupp.

---

[41] En jurisdoktor framställde krav om 5.240 mk p.g.a. felbokning som resulterat i 36 timmars försening, men då Finnair inte ersatte förlorad inkomst utan endast hotell- och telefonkostnader uppgick den utbetalade ersättningen till 2.046 mk, KG 1334, professorsfallet.

[42] KG 3007.

[43] KG 2815.

[44] KG 1182, 1858.

Passagerare har i 79 fall yrkat ersättning för kostnader som uppstått då anslutningsförbindelse gått förlorad emedan flygplanet kommit för sent till bestämmelseorten. Orsakerna till flygplanets försening har varit varierande, i 10 fall vädret, i 5 fall tekniskt fel, i 4 fall strejk samt i 2 fall lastningsproblem. Den största utbetalade ersättningen var 13.916 mark.[45] De minsta ersättningarna var kring 70 mark.[46]

Man kan för det första konstatera att Finnair återbetalat oanvända normalprisbiljetter. Går man vidare i analysen finner man att materialet klart delar sig i två olika grupper. I den större gruppen (a) omfattande 68 fall har passageraren missat ett annat anslutande flyg p.g.a. att flygplanet i ett tidigare led av resan försenats. I den andra gruppen (b) omfattande 11 fall har passageraren missat anslutningen till ett annat transportmedel.

a. Vid missad anslutning till annat ruttflyg som passageraren från början incheckats för har Finnair i regel på smidigaste möjliga sätt försökt omboka passageraren till ett annat plan och stått för skillnaden i kostnaderna för ombokning från exempelvis turist till första klass. Bolaget har vidare stått för kostnader av typen hotell-, mat- och taxikostnader fram till bestämmelseorten enligt flygbiljetten om detta inte blivit omskött redan under själva resan.[47,48]

Mot återgivandet av oanvända biljetter har Finnair kunnat stå för kostnader för kompenserande transporter fram till bestämmelseorten en-

---

[45] En 5 personers grupp skulle resa från Helsingfors till Milano via Frankfurt. Flygplanet Helsingfors—Frankfurt försenades 2 1/2 timme med den påföljd att anslutningsplanet missades och ombokning var möjlig först följande dag. Resan blev onödig i sin helhet och passagerarna åkte tillbaka till Helsingfors från Frankfurt utan att besöka Milano. Största delen av ersättningssumman utgjordes av återbetalning av biljetten Frankfurt—Milano—Frankfurt. Det är därför inte i sin helhet fråga om egentlig ersättning, KG 2538.

[46] Se t.ex. KG 3000.

[47] Se t.ex. KG 2878 inrikesrutt, 2704 europarutt och 2446 USA-rutt. I Finnairs interna utredningar för KG 2446 undras hur NN har kunnat hitta ett så billigt hotell i New York. »Vi kan bara betala vad han begär».

[48] I SAS' biljett hittar man bland den rikhaltiga och svårläsliga floran av kontraktsvillkor förutom friskrivningen i punkt 9 följande friskrivning; »Begrenset ansvar ved forsinkelser: SAS er kun ansvarlig for forbindelser til den siste destinasjon som vises på billetten når denne inneholder transatlantisk reise med SAS. SAS påtar seg ikke noen som helst utgifter som måtte oppstå om SAS er grunnen till att De kommer forsent till en rute i den byen SAS bringer Dem til, og viderereisen vises i en annan billett.»

ligt flygbiljetten.[49] Det genomgångna materialet synes utvisa att passageraren i varje händelse inte själv kan ordna hur dyra ersättande transporter som helst, utan bör förhandla med flygbolagets personal. Det är speciellt kostnader för taxiflyg som blivit problematiska. Exempelvis då Rom—Helsingfors-flyget försenats vid en resa från Rom till Vasa via Helsingfors och Björneborg missade en 6 personers grupp anslutningsflyget till Vasa. Finnair erbjöd en flygresa från Helsingfors till Tammerfors och vidare med taxi eller tåg men passagerarna accepterade inte detta utan beställde ett litet taxiplan. Finnair ersatte endast en del av kostnaderna.[50]

Praxis visar att Finnair ersatt de slag av extra kostnader som passagerarna i allmänhet begär ersättning för. Bolaget har emellertid inte erlagt ersättning för förlorad inkomst och obehag och besvär.[51] Endast ett fall utgör undantag från regeln att ersättning inte utgår för besvär. Scantours grupp skulle resa med Finnair från Köpenhamn via Amsterdam till New York och därifrån vidare med Eastern Airlines till Orlando. Planet blev försenat i Amsterdam bl.a. på grund av häftiga snöbyar, punktstrejk och diverse lastningsproblem. Gruppen missade det anslutande flyget till Orlando. Det visade sig omöjligt att omboka gruppen till annat flygplan, det lyckades inte heller att chartra annat flygplan eller tågvagn för resan till Florida. Buss hyrdes. Den var gammal och obekväm. Resan blev en strapats som tog 24 timmar. För att kompensera den obehagliga bussresan utbetalade Finnair 300 Skr »per deltagare ex gratia utgörande drygt ett dygns kostnad på Er resas totalpris.»[52]

De få situationer, 6 fall, då Finnair inte har erlagt ersättning med hänvisning till punkt 9 i biljetternas avtalsvillkor eller till force majeure, har exempelvis varit när passagerare yrkat ersättning för förlorad inkomst eller obehag och besvär[53] eller det rört sig om korta förseningar[54] eller

---

[49] Se t.ex. KG 2492 där passageraren från Rovaniemi skulle åka till Åbo via Helsingfors. Flyget Rovaniemi—Helsingfors var försenat med den påföljd att passageraren missade den anslutande förbindelsen till Åbo. Då passageraren var tvungen att vara i Åbo ännu samma dag stod Finnair för taxikostnaderna. Se även KG 1295, 1341, 1343.

[50] KG 663.

[51] Se t.ex. KG 644.

[52] KG 953.

[53] KG 644.

[54] KG 1079 8 minuter, KG 1718 16 minuter, KG 1037 25 minuter.

passageraren i varje fall inte skulle ha hunnit i tid, även om flygplanet inte försenats 65 minuter[55] eller orsaken varit den franska flygledningens strejk.[56] I ett avslående svar till en passagerare som önskade ersättning för bl.a. hotellkostnader då ett charterplan från Agadir till Helsingfors försenades 30 minuter och passageraren missade anslutningsflyget till Tammerfors framkommer att »30 minuter för ombokning räcker för ruttflyg, men den tid Finnair kräver för ombokning från charter- till ruttflyg och tvärtom är 90 minuter. Detta beror på fördröjningsstrejker i medelhavsländerna och på andra överraskande faktorer vid långa resor».[57]

Anmärkningsvärt är att Finnair stått för direkta kostnader fram till bestämmelseorten enligt flygbiljetten även då orsaken till dröjsmålet har varit vädret.[58]

I några brev till Finnair uttrycks missnöje för att planen inte väntar »några minuter».[59] I svaren har hänvisats till att starttillstånden endast gäller en begränsad tid och till den kedjereaktion väntandet skulle kunna medföra.

b. I den andra gruppen omfattande 11 fall, missade passageraren anslutningsförbindelsen till annat transportmedel såsom buss, tåg eller båt. Passageraren kunde bli tvungen att övernatta på ankomstorten och följande dag köpa en ny bussbiljett eller platsbiljett till tåg. Passageraren önskade att Finnair skulle ersätta den här typen av kostnader.

Finnairs linje har varit klar. Man har hänvisat till biljetternas allmänna villkor punkt 9 och förklarat att bolagets ansvar upphör på ankomstorten, »bolaget ansvarar inte för eventuella fortsatta transporter utan bolagets ansvar upphör när passageraren transporteras till den plats som framgår av flygbiljetten.»[60] Utgången var liknande vid behandlingen av ett fall, som passageraren förde vidare till konsumentklagonämnden. Det gällde taxikostnader om 46,70 mk i Helsingfors för resa från flygfältet till järnvägsstationen. Passageraren motiverade sin ersättningsansökan

[55] KG 738, 65 minuters försening.
[56] KG 2949 jämf KG 3000.
[57] KG 440 översatt.
[58] T.ex. KG 716, 2978.
[59] T.ex. KG 641.
[60] Se t.ex. KG 213, 918, 1749.

med att taxitransport var nödvändig för att hinna i tid till tåget då flygplanet försenats 2 timmar 30 minuter.[61] Konsumentklagonämnden ansåg att friskrivningen i detta fall inte kunde anses oskälig, varför ingen ersättning rekommenderades.[62] Till punkt 9 har Finnair även hänvisat då en taxichaufför fått köra utan kund från flygfältet. Kunden, som inte p.g.a. dröjsmål hunnit med anslutningsflyget, hade på förhand beställt taxin.[63]

Inte heller i denna grupp har den egentliga orsaken till dröjsmålet spelat någon avgörande roll utom i ett fall då passageraren fick en gratisresa som kompensation då flygplanet väntade på en 30 personers grupp och den i fråga varande passageraren försenades och missade ett anslutande tåg.[64]

42. Kommentarer

Reklamationsavdelningens linje vid ersättning av missade anslutningsförbindelser överensstämmer långt med t.ex. SAS' praxis.[65] Den ger i detta sammanhang upphov till påpekanden på två punkter. Den ena gäller betydelsen av orsaken till förseningen, den andra gäller transportörens ansvarsperiod.

Det är påfallande att orsakerna till förseningarna inte sett ut att spela någon avgörande roll för ersättningsfrågan. Vädret har inte åberopats såsom befrielsegrund för ansvarighet för extra kostnader trots att vädrets makter hör till faktorer som transportören inte kan påverka (LBL § 21).[66] I gruppen a. har transportören tagit hand om kostnaderna för

---

[61] KG 105.

[62] Dr 1074/38/79.

[63] KG,1505.

[64] KG 3113.

[65] Diskussion 26. 11. 1984 på SAS med dir. Hans *Westerstad* och jur.kand. Bert *Strömberg*.

[66] Se t.ex. KG 29.

»Kun sää on esteenä lennon suorittamiselle tai kun säästä johtuen lentoa ei voi suorittaa lentolippuun merkitylle lentokentälle vaan kone laskeutuu varakentälle, on tilanne katsottava lentoyhtiön kohdalta voittamattomaksi esteeksi, josta lentoyhtiö ei voi ottaa vastuuta. Lentoyhtiön velvollisuus on kuljettaa matkustajat lentolippuun merkittyyn kohteeseen mahdollisimman nopeasti ja maksaa matkan viivästymisen aikana matkustajille koituneet ylimääräiset kustannukset ts. yöpymiset ja ateriat».

passageraren fram till den bestämmelseort till vilken passageraren ursprungligen blivit incheckad. Då orsaken till förseningen varit vädret eller force majeure kunde man tänka sig att transportörens befordringsplikt visserligen skulle kvarstå, men att passageraren själv skulle få stå för tilläggskostnader av typen mat, hotell o.s.v.

Klar är att passageraren inte kan planera hur strama tidtabeller som helst vid sina resor. Han bör beräkna en skälig tid för ombokning. För vissa såväl internationella som finska flygfält har uppgivits minimitider för ombokning. Tiden är beroende av ombokningstypen, det krävs kortare tid för ombokning från inrikesflyg till inrikesflyg än från inrikesflyg till internationellt flyg o.s.v. Minimitiderna rör sig mellan 10 minuter och 2 timmar.[67] Huruvida dessa uppgivna minimitider är den skäliga tid som krävs kan även bero på passagerarens personliga förhållanden.

Finnair har inte stått för kostnader av typ taxi, hotell, telefon och nya biljetter i b. gruppens fall i vilka passageraren på grund av försening missat anslutningsförbindelser till annat transportmedel. I svaren till passagerarna har Finnair åberopat biljetternas avtalsvillkor punkt 9 enligt vilket bl.a. »Carrier assumes no responsibility for making connections», »Kuljettava yhtiö ei ota vastatakseen jatkoyhteyksistä» och »Transportbolag ikläder sig intet ansvar i fråga om anslutningsflyg» eller motsvarande villkor i SAS' biljett »Fraktføreren påtar seg intet ansvar for at passasjeren skal nå forbindelse til andre transportmidler». Språkliga divergenser beträffande den svenska varianten »anslutningsflyg» torde inte spela någon roll i ersättningspraxis. Vidare har Finnair framhållit att bolagets ansvar upphör på den ankomstort som angivits i biljetten.

Kan dröjsmålsansvaret genom en friskrivning i biljetten inskränkas att upphöra på bestämmelseorten? Svaret kan man söka dels i den klassiska frågan om vilken tidsperiod dröjsmålsansvaret omfattar och dels i den minst lika klassiska frågan om ogiltiga ansvarsfriskrivningar, båda frågor vilka behandlas närmare nedan i kapitel 4 och 7.

---

[67] Finnair Routing Guide January 15/1982 C1.

5. Irregularitet

51. Fallen

Gruppen omfattar 34 fall och har vid behandlingen i ersättningsavdelningen ibland rubricerats »irregularitet i trafiken» ibland »försenad avgång». Gränsdragningen till följande grupper 6 och 7 är något oklar. Den omfattar fall då ankomsttiderna eller såväl avgångs- som ankomsttiderna fördröjts av annan orsak är vädret (punkt 6). I 18 fall har orsaken till försening inte framgått i det skriftliga materialet, i 10 fall har det varit fråga om tekniskt fel i planet och i de resterande fallen exempelvis byte till mindre plantyp, flygledarstrejk och kaotisk situation på flygfält. Största urbetalade ersättningen var 400 mk, den minsta 24 mk.

I 8 fall yrkade passageraren inte på ersättning utan framförde endast allmänna klagomål över irregularitet. Att inga direkta ersättningsyrkande framfördes kan till en del ha berott på att Finnair, enligt vad som framgick indirekt, på platsen stått för hotell, måltider, transporter till flygfälten o.s.v. Om så inte skett betalade Finnair i allmänhet de extrakostnader som uppstått under resan,[68] d.v.s. efter att resan hade bort påbörjas. Emellertid har Finnair inte ersatt mediciner då passageraren blivit förkyld. Orsaken till förkylningen var enligt passageraren att flyget till Riccione blev flere timmar försenat och han blivit tvungen att vänta i det kalla och regniga Helsingfors utan bagage. Däremot ersattes inköp av värmande tröja.[69]

I 10 fall hänvisades till punkt 9 i de i biljetterna avtryckta avtalsvillkoren.[70] I dessa fall yrkades ersättning för bl.a. förlorad arbetsinkomst och i vissa lön för vikarie och barnvakt. Denna typ av kostnader ersattes inte.[71] I ett svar till en passagerare konstaterade Finnair beträffande er-

[68] Se t.ex. KG 1196 i vilket Finnair meddelade att bolaget vid försenad avgång vanligtvis ersätter inkvartering, mat och transporter till flygfältet samt samtal hem och till arbetsplatsen. Övriga skador som i svaret kallades indirekta kostnader, i detta fall förlorad arbetsinkomst och för en medpassagerares del ersättning åt barnvakt, ersätter bolaget inte. Se även KG 1191.

[69] KG 1646.

[70] KG 1025, 1170, 1191, 1196, 1254, 1368, 1507, 1720, 2231, 1326.

[71] Jämf KG 533 vilket är ett av de ytterst få fall där ersättning för förlorad arbetsinkomst erlades. Motiveringen var att åt andra passagerare hade erbjudits en gratis flyg-

sättningsyrkandet för förlorad arbetsinkomst då resan avbröts p.g.a. tekniskt fel i planet »Korvausta menetetystä työajasta emme valitettavasti voi maksaa koska kuljetusehtojen mukaan lentoyhtiö ei vastaa n.k. seurauksellisista vahingoista».[72] I en annan sak konstaterades »Koneessa ilmenevä tekninen vika on lentoyhtiön osalta katsottava voittamattomaksi esteeksi lennon suorittamiselle. Korvausvaatimuksenne menetetystä työajasta palkka- ja sosiaalikuluineen ja päivärahoineen joudumme valitettavasti hylkäämään».[73]

Orsaken till dröjsmålet har inte spelat avgörande roll för ersättningsavdelningens praxis, utan man har hänvisat till punkt 9 i biljetternas avtalsvillkor även då det exempelvis varit motorfel som orsakat dröjsmålet.[74]

I ett fall[75] gick passageraren vidare till konsumentklagonämnden. Vid 6 timmars försening vid resa till USA yrkade passageraren prisnedsättning 138 mk för förstörd dag och ersättning för mottagarens onödiga kostnader. Finnair godkände inte yrkandena utan ersatte endast taxikostnader. Passageraren avstod emellertid från sin klagan.[76]

> I sitt svar till konsumentklagonämnden konstaterade Finnair bl.a. att det inte var frågan om en paketresa och fortsatte, »Kun tämä kuljetus on suoritettu, ja kun lippuihin painetuissa sopimusehdoissa on nimenomainen maininta siitä, että lähtö- ja tuloaikoja ei taata, lentolipun hinnasta ei voida suorittaa hyvitystä sillä perusteella että perille tulo on viivästynyt.»
>
> Beträffande mottagarens extra kostnader konstaterades »lentolippu on lentoyhtiön ja matkustajan välinen kuljetussopimus. Se ei sisällä kolmansia osapuolia, esim. vastaanottajia, eivätkä sen piiriin kuulu jatkokuljetukset lentomatkan päätyttyä. Lentoyhtiöt t.s.

---

resa till hemorten vilket blivit betydligt dyrare. Planet hade försenats 13 timmar p.g.a. fel i bränslesystemet.

[72] KG 1368. I ett annat fall, där det var frågan om flere timmars försening, yrkade passageraren ersättning för förlorad arbetsinkomst och extra hotellkostnader för övernattning i Paris. Paris var bestämmelseorten för flygresan men passageraren hade för avsikt att ännu samma dag fortsätta med annat transportmedel till Holland. Reklamationsavdelningen hänvisade till punkt 9 i avtalsvillkoren och framhöll att bolagets ansvar upphörde på bestämmelseorten Paris varför det inte ansvarade för dylika kostnader KG 2231.

[73] KG 200.

[74] KG 200, 1025, 1191, 1196, 1254.

[75] KG 1720.

[76] Dr 2685/38/79.

ovat vastuussa itse matkustajasta ja hänen välittömistä kuluistaan siksi kunnes matkustaja on kuljetettu lentolipun osoittamalle määräasemalle. Esillä olevassa tapauksessa Finnairin paikallinen toimisto on vastannut hotellikuluista New Yorkissa ja tämä toimisto on puolestaan korvannut muut välittömät kulut yöpymisen yhteydessä asiakkaan esityksen mukaisesti. Muiden vaatimusten on katsottava aiheutuneen ns. seurannaishaitoista, joihin lentoyhtiön korvausvastuu ei yleisten kuljetusehtojen mukaan ulotu.

Lähetämme oheisena tiedoksenne osan lentolipusta, johon on painettu mm. kansainvälisiin sopimuksiin perustuvat sopimusehdot. Kohdan 9. mukaisesti aikatauluissa tai muualla ilmoitetut lähtö- ja tuloajat eivät ole taattuja eikä kuljettava yhtiö ota vastatakseen yhteyksistä jatkokuljetuksiin».

52. Kommentarer

Fallen bekräftar de ersättningsprinciper som blivit belysta redan tidigare. Finnair står för kostnader fram till bestämmelseorten, men ansvaret upphör där. Bolaget svarar inte för exempelvis förlorad arbetsinkomst vid försening. Orsaken till förseningen har inte analyserats närmare och inte spelat någon avgörande roll.

6. Av vädret förorsakad irregularitet i trafiken

61. Fallen

24 fall handlar om irregularitet i trafiken p.g.a. vädret, en klar force majeure-grund. Det är exempelvis frågan om situationer då flygplanet inte kunnat avgå p.g.a. snöstorm på avgångsorten eller landa på bestämmelseorten. Befordringen har inte kunnat fullföljas enligt avtalet p.g.a. vädret.

Den största utbetalade ersättningen har varit 1.104 mk[77] och den minsta 50 mk.[78]

Finnair har återbetalat biljettpriset på oanvända normalprisbiljetter.

[77] Fyra personer KG 1030.
[78] KG 691.

Ofta har Finnair mot återgivandet av biljetten ordnat kompenserande transport fram till bestämmelseorten. Ibland har Finnair återbetalat prisskillnaden mellan båtbiljetten och den dyrare flygbiljetten.[79] Om passageraren själv ordnat kompenserande transport exempelvis med tåg, buss eller båt, har Finnair stått för dessa kostnader upp till biljettens pris, mot återgivandet av den oanvända biljetten.[80]

Frågan om bolaget står för extra övernattningskostnader och andra fördyrningskostnader är oklarare och har uppenbarligen påverkats av omständigheterna i det enskilda fallet.[81] I vissa svar kan man indirekt se att bolaget stått för hotell, måltider o.s.v. I ett svarsbrev berättades att samtliga flygbolag överenskommit att inte ersätta övernattningskostnader i Amsterdam som uppstått p.g.a. synnerligen dåligt väder i hela Europa. Då passageraren p.g.a. ovädret råkade ut för två extra övernattningar erbjöd Finnair dock en gratis inrikes resa.[82] Klart synes vara att passageraren inte får ersättning för arbetslön åt vikarie, dagpenning o.s.v.[83]

62. Kommentarer

Av vädret förorsakad irregularitet bildar inte en grupp som till sina ersättningsprinciper skarpt skulle avvika från övriga grupper trots att det är fråga om klar force majeure. Vid diskussion med ersättningsavdelningen framgår att den vill upprätthålla ett gott förhållande till passagerarna. Praxis är mjukare än vad en strikt tolkning av lagen skulle innebära.[84]

---

[79] Se t.ex. 2767. Finnair återbetalade priset på ungdomsbiljetten 155 mk och inte de yrkade 430 mk för färjbiljett, hytt, lön och övriga kostnader.

[80] KG 2716.

[81] Se t.ex. KG 23, 425, 832, 2839 jämf 347, 363.

[82] KG 425.

[83] T.ex. KG 2897, 2767. I ett av passagerarnas brev framkommer att rutten annullerades p.g.a. ett mindre snöväder. Passageraren förargar sig över att Finnair inte hade redskap att rengöra flygfältet vid en liten snöstorm, även om han sade sig förstå vikten av flygsäkerheten. I bolagets svar konstaterades att bolaget ansvarar för flygmaskinerna, men luftfartsstyrelsen sköter om maskinparken på flygfältet. »Pidämme viivästyksien satuessa huolta matkustajista, mutta emme suorita korvauksia varsinkaan seurannaisvahingoista kuten konsulttien työajasta jne.» KG 2897.

[84] Se närmare om ansvarsgrunden nedan kap 4 IV.

7. Flyginställelse

71. Fallen

En grupp omfattande 54 fall har i Finnairs interna behandling rubricerats flyginställelse. Av de 37 fall där skälet till inställelsen framgick i det skriftliga materialet var vädret i 20 fall orsaken. Det var exempelvis fråga om dimma, tunn isbeläggning på flygfältet eller att väderleksförhållandena varit sådana att flygplanet inte kunnat avgå från avgångsorten även om vädret på mellanlandningsorten där passageraren skulle anträda resan varit fint. I 11 fall har orsaken varit tekniskt fel i flygplanet, i 3 fall strejk, och i enstaka fall t.ex. flygfältsreparation, överlånga arbetsdagar o.s.v.

Den högsta utbetalade ersättningen har varit 891 mk[85] och den lägsta 37 mk.[86] Passagerarna har i allmänhet såsom i de tidigare grupperna yrkat på ersättning för hotell-, mat-, telefon- och taxikostnader, i några fall ersättning för förlorad inkomst, i ett fall för sveda och värk o.s.v.

I Finnairs svar framkommer att bolaget ofta ordnat kompenserande transporter med buss, tåg eller taxi till bestämmelseorten enligt biljetten då detta varit möjligt mot att passageraren återlämnat den oanvända biljetten.[87]

Då flygresan påbörjats men flygplanet inte p.g.a. vädret eller tekniska fel kunnat landa på bestämmelseorten eller efter mellanlandning fortsätta resan, har Finnair inte ersatt passageraren skador av typen förlorad arbetsinkomst och dagpenning,[88] men skött om transporten till bestämmelseort på annat sätt eller erlagt kostnaderna för kompenserande transport med t.ex. buss eller tåg[89] och stått för eventuella mat- och övernattningskostnader.[90]

I denna regel finns undantag. Finnair har t.ex. inte ersatt det belopp om 520 mk som utgjorde skillnaden mellan flygbiljettens pris och priset

---

[85] KG 2261.
[86] KG 57. Såsom återbetalning för oanvända biljetter erlades 7100 Skr, KG 2510.
[87] Se t.ex. KG 1256, 2646, 2807 och 3088.
[88] Se t.ex. KG 29, 686, 713, 714 och 2646.
[89] KG 801, 2637.
[90] KG 29, 381, 649 och 2337.

för en taxiresa till ett skolningstillfälle där passageraren skulle fungera som lärare. Resan hade uppenbarligen påbörjats men planet kunde inte landa på bestämmelseorten. Finnair hänvisade till att vädret utgjorde force majeure.[91] Bedömningen kan ha påverkats av att det kompenserande transportsättet var dyrt och hade ordnats av passageraren utan förhandlingar med Finnair.

Om resan däremot inte ännu påbörjats då flygturen annullerats p.g.a. dåligt väder ersätts vanligtvis inte kostnader för mat, hotell, taxi o.s.v.[92] I konsekvent linje med detta framhöll Finnair i ett svar att bolaget »tyvärr inte står för övernattningskostnad som förorsakats av turens annullering p.g.a. vädret. Ett undantag görs om resan redan påbörjats men måste avbrytas p.g.a. vädret».[93] I ett annat svar framkommer att bolaget inte erbjuder passagerarna drycker eller måltider vid dåligt väder.[94]

Betänkligare kan kanske vara att man hänvisade till force majeure även då orsaken varit tekniskt fel.[95] I ett fall tappade planet hjulet vid starten och kunde inte flyga vidare. En popgrupp som skulle ha ett scenframträdande på kvällen tog taxiflyg och yrkade på återbetalning av den oanvända biljetten och ersättning för skillnaden mellan priset på den oanvända biljetten och kostnaderna för taxiflyget. Finnair återbetalade endast priset på de oanvända biljetterna.[96] Bara i två fall hänvisades till biljetternas allmänna villkor.

72. Kommentarer

Vid påbörjad resa har Finnair vanligtvis skött om passageraren och stått för kostnaderna även då orsaken till annulleringen varit vädret. Om resan däremot inte påbörjats har vädret ofta åberopats som en befrielsegrund. Här kan man konstatera att transportören vid påbörjad resa påtagit sig vissa kostnader som uppstått på grund av väderleken även

[91] KG 2705.

[92] KG 438, 714, 3090, 2705 jämför KG 2533 i vilket gavs två gratis bussbiljetter till flygfältet då passagerarna onödigt rest dit.

[93] KG 1199.

[94] KG 602.

[95] Se t.ex. KG 29, 1014.

[96] Kostnaderna för taxiflyget var 1200 Skr, KG 2510 jämf KG 1573 då en 135 Skr andel av taxiflyg erlades.

om det varit omöjligt för transportören att »vidtaga åtgärder» för att undvika dröjsmålet.[97] För ersättning av kompenserande resor och liknande kostnader har det avgörande kriteriet varit om resan påbörjats eller inte. Skadeorsaken synes ha spelat mindre roll, kanske p.g.a. att samtliga här framkomna orsaker uppfattats såsom ansvarsfriande.[98]

8. DC-10:s flygförbud

81. Fallen

Året 1979 fick sin särprägel genom DC-10:s flygförbud vilket bl.a. innebar att mindre och långsammare plan togs i bruk och flere »överbokningar» och förseningar uppstod. För flygbolagen medförde flygförbudet mycket extra arbete med ombokningar, hotellarrangemang o.s.v.

I anledning av flygförbudet fick Finnair detta år 16 reklamationer. Passagerarna yrkade i allmänhet på ersättning för hotell- och matkostnader och kostnader för extra flygfältstransporter, ifall bolaget undantagsvis inte skött om detta redan på platsen. Därutöver kunde passagerarna yrka på ersättning för bl.a. arbetslön, dagpenning, olägenheter, förlorade semesterdagar och övernattnings-, rese- och telefonkostnader för mötande familj o.s.v.[99] Högsta utbetalade ersättningen i denna grupp var 690 mk för tre personer[100] och den lägsta 2,76 mk.[101]

Ur ersättningsavdelningens svar framgår att Finnair stått för inkvartering på hotell, måltider och extra transporter till flygfältet.[102] Däremot har bolaget i regel inte stått för andra kostnader.[103] I ett fall ersatte Finnair dock 1/7 av charterresans pris i enlighet med två passagerares gemensamma yrkande. Returresan vid en 7 dagars resa hade försenats

---

[97] LBL § 21.

[98] Se om skadeorsakerna närmare nedan kap 4 IV 2.

[99] Se t.ex. KG 1455, 1629, 1684, 1794, 1934.

[100] KG 1629.

[101] KG 1455.

[102] Se t.ex. KG 2818 »Vi önskar påpeka att Finnair och SAS var de enda bolag som betalade passagerarnas inkvartering på hotell och transportkostnader».

[103] Se t.ex. KG 1797, 1684, 2818 jämf KG 1455.

med 31 timmar 30 minuter och passagerarna hade dessutom råkat ut för diverse olägenheter. Finnair ansåg förseningen oskälig.[104]

Finnair framhöll i sina avslående svar till passagerare som krävt ersättning utöver kostnader för inkvartering, mat och extra flygfältstransporter, att förseningarna berodde på av myndigheter utfärdat flygförbud och följaktligen på faktorer som bolaget inte kunnat påverka. Bolaget åberopade force majeure.[105]

I två fall kunde man i Finnairs handlingar se att passageraren gått vidare till konsumentklagonämnden. I det ena hade avgången för en »paketresa» från Helsingfors till Dubrovnik försenats med 8 timmar 30 minuter på grund av bl.a. DC-10:s flygförbud och den spanska flygledningens maskningsstrejk. Passageraren yrkade på 10 % prisnedsättning hänvisande till reglerna om fel i vara. Finnair åberopade force majeure och avtalsvillkoren punkt 9 och erlade inte någon prisnedsättning.[106] Det andra gällde 100 marks ersättning som en kantororganist var tvungen att betala till en vikarie då hans hemresa från USA fördröjdes två dygn.[107] Även enligt konsumentklagonämnden var det frågan om force majeure varför ersättningsskyldighet inte ansågs föreligga.[108]

82. Kommentarer

Fallen i denna grupp illustrerar bl.a. människors olika benägenhet att söka ersättning. I ett av fallen sökte en principfast passagerare ersättning för 2,76 mk,[109] i ett annat fall sökte endast två av samtliga deltagare i en charterresa med en DC-10 ersättning.[110]

9. Passageraren har missat flygplanet

Det återstår en grupp på 11 stycken fall i vilka passageraren gått miste om resan. Gruppen är brokig och inkluderar bl.a. fall då passageraren

[104] KG 1560.
[105] Se t.ex. KG 1594, 1684, 1797.
[106] KG 1703.
[107] KG 1768.
[108] Dr 79/38/3138. Se sällskapsresefall i samband med DC-10:s flygförbud nedan kap 9.
[109] KG 1455.
[110] KG 1560.

inte p.g.a. bombhot vågat flyga, utropningen till flyget skett för sent eller hade överhuvudtaget inte skett, passageraren kom för sent till flygfältet, passageraren reste med fel plan, gatefunktionären var ineffektiv o.s.v. Fallen är olika, speciellt graden av passagerarens egen culpa varierar. Det är inte fruktbart att försöka se gemensamma kriterier i ersättningspraxis utöver konstaterandet att oanvända normalprisbiljetter återbetalas och att om Finnair i sina utredningar funnit att felet har legat hos dem har bolaget strävat att kompensera skadorna, t.o.m. i vissa fall utöver vad som synes ha åvilat dem. Då exempelvis en passagerare med specialbiljett, visserligen i god tid kommit till flygfältet men missat planet p.g.a. missförstånd beträffande gatenummer skrev bolaget följande dag ut en ny biljett. Enligt Finnairs utredningar återvände passageraren till staden och »grät hela natten hemma» då hon missat sin språkkurs. I de interna utredningarna finns motiveringen »vi ansåg att vi måste få iväg flickan till Paris . . .»[111]

I svaret till passagerare som undrar varför flygplanet inte väntat på dem framgår att starttillståndet endast gäller 10 minuter.[112]

10. Bagage

101. Fallen

a. Resgods och handresgods

Största delen av ersättningsyrkandena, inalles 2.677 stycken, behandlar bagageskador. I enlighet med LBL kan man särskilja det *inskrivna resgodset* å ena sidan och det s.k. *handresgodset* å andra sidan, det vill säga föremål som passageraren behåller i sin vård under resan. I enlighet med skadetyperna kan man särskilja *förkommet, skadat* och *fördröjt bagage.* För att ge en helhetsbild av bagagefallen har även försvunnet och skadat bagage berörts.

Bagagefallen har många gemensamma drag. Behandlingen är klart standardiserad. Om det är sannolikt att bagageskadorna skett i samband

[111] KG 1498.
[112] KG 1250.

med flygtransporten har Finnair i allmänhet utbetalat ersättning i enlighet med LBL §§ 19, 20 och 23. Givetvis har endast de uppkomna skadorna ersatts, vilket inneburit att ansvarsmaximum i LBL § 23 relativt sällan tangerats.

b. Skadat bagage

År 1979 var antalet fall i denhär gruppen 1.446 stycken. Det matematiska medeltalet för ersättningar som utbetalades var 167 mk. Det är mycket tveksamt vilka slutsatser man kan dra av matematiska medeltal då de utbetalade ersättningsbeloppen rörde sig mellan 9 och 3.000 mk. Den största ersättningen, 3.000 mk erlades för en förstörd miniatyrmodell av en kupolhall som vägde 49 kg. Ersättningsyrkandet var ursprungligen 8.000 mk men efter förhandlingar kom man överens om den slutliga ersättningssumman som utgjorde resultatet av godsets vikt multiplicerad med 20 £ från vilket obetalda överviktsersättningar frândragits.[113]

Den övervägande delen av ersättningsyrkandena gällde inskrivet resgods och var reparationskostnader för skadat emballage, d.v.s. kappsäckar och väskor. Om reparation av t.ex. en kappsäck varit omöjlig har priset för inköp av en ny liknande kappsäck kunnat ersättas, med avdrag för 10 % per år av priset beroende på den trasiga kappsäckens ålder.

Det fanns endast 4 stycken fall där handresgods skadats. P.g.a. den knappa utredningen är det svårt att dra slutledningar av fallen.

c. Förkommet eller minskat bagage

Gruppen förkommet eller minskat resgods omfattar 216 respektive 61 fall. Det förkomna resgodset återfanns i 33 stycken fall och hade kanske kunnat behandlas i samband med det fördröjda resgodset. Ofta har passageraren emellertid nöjt sig med att återfå godset och inte ställt dessvidare krav.[114] De utbetalade ersättningarna har för förkommet resgods rört sig mellan 20 mk — 1.608 mk och för minskat resgods mellan 30 mk — 811 mk. Det matematiska medeltalet för erlagda ersättningar har varit 572 mk för förkommet och 466 mk för minskat resgods.

Ersättningarna har i huvudsak beräknats utgående från godsets vikt. Om man inte kommit upp till ersättningsmaximum enligt 20 $ per det försvunna godsets vikt har hela värdet av det försvunna godset ersatts.[115]

I vissa fall då minskning av bagage skett, såsom t.ex. då en ny velourdräkt eller en film försvunnit ur en kappsäck, har värdet av det försvunna godset ersatts. En förutsättning har varit att man inte överskridit ansvarsmaximum beräknat på basen av hela kappsäckens vikt.[116]

---

[113] KG 2642.

[114] T.ex. KG 3156.

[115] Se t.ex. KG 754 som behandlade en försvunnen skidutrustning. Ersättningsyrkandet var 1.570 mk men utrustningen vägde 13 kg varför ersättningen blev 13 × 80,40 mk = 1.045 mk.

[116] Se t.ex. KG 1067, 2223.

Även en annan sida av ersättningsyrkandena belystes i denna grupp. Det visade sig att en passagerare som yrkade på ersättning för försvunnet resgods och som påstod att godset hade vägt mer än vad Finnairs kopior av bagagekvitton utvisade hade haft liknande ärenden anhängiga i flere andra flygbolag. Efter omfattande undersökningar och brevväxling utbetalades en viss ersättning.[117]

Försvunnet handbagage behandlas i 18 stycken fall. Endast undantagsvis utbetalades ersättning såsom exempelvis då passageraren hade anmält att hon tappat sin börs ombord på flygplanet och Finnair följade dag meddelat att börsen hittats. Börsen försvann härefter igen spårlöst. Emedan den försvunnit då den varit i Finnairs vård erlades ersättning i enlighet med passagerarens yrkande.[118] Vanligtvis hänvisades till att godset var i passagerarens vård.

d. Fördröjt bagage

I 576 fall har resgods blivit fördröjt. Den minsta utbetalade ersättningen var 23 mk. Ersättningarna har kunnat uppgå till 11.800 mk[119] eller 4.568 mk. I det senare fallet var tre personers bagage försvunnet under hela deras vistelse i Kairo och återfanns först efter hemkomsten till Helsingfors. Ersättningsyrkandet uppgick till en början till 29.866 mk. Den slutliga ersättningen beräknades enligt godsets vikt multiplicerad med maximiersättningen.[120] Skadestånd beräknat enligt godsets vikt synes ha utgjort absolut maximum för ersättning. Denna praxis följs även av SAS.[121] Bolagens praxis visar dock viss flexibilitet. Finnair erbjöd exempelvis en handelsresande en ny resa då hans varuprover fördröjdes med påföljd att ändamålet med resan gick förlorat.[122]

De ovan beskrivna fallen är dock inte typiska. Det matematiska medeltalet för erlagda ersättningar är 228 mk. Trots att man skall vara mycket försiktig beträffande matematiska medeltal ger det här en riktig bild av Finnairs praxis. Standardersättning vid kortare dröjsmål har varit

---

[117] KG 2248, 2656.

[118] KG 290.

[119] Det var visserligen frågan om en 59 personers grupp åt vilka Solresor betalade 200 mk per person då bagaget försenats. Solresor sände räkningen till Finnair, KG 2059.

[120] KG 592.

[121] Diskussion på SAS 26. 11. 1984 med direktör Hans *Westerstad* och jur.kand. Bert *Strömberg*.

[122] KG 1066. Passageraren hade gått vidare till det svenska konsumentverket. Genom friresan skedde förlikning. Dnr 79/K 4709.

[123] Se t.ex. KG 1474, 2597, 2671.

200—250 mk.[123] Vid längre dröjsmål har ersättningarna kunnat stiga. Ofta har passagerarna yrkat på ersättning för nyanskaffningar. Finnair har ersatt toalettartiklar till sitt fulla pris och 50 % av priset på nyanskaffade kläder.[124]

102. Kommentarer

I några fall har bagagereklamationerna skett för sent och passageraren har sålunda gått miste om ersättning i enlighet med LBL §§ 28 och 29. Fallena har varit få och ger inte anledning till gravare kritik. Det torde vara skäligt att en passagerare då resgodset skadats eller minskats genast anmärker om detta hos fraktförarens representant på flygstationen eller senast inom 7 dagar. Anmärkning om dröjsmål skall göras inom 21 dagar från den dag resgodset stått till passagerarens förfogande. Bestämmelserna har även intagits i biljetternas avtalsvillkor punkt 7. Relativt korta reklamationstider är en förutsättning för att flygbolagen med framgång skall kunna leta efter försvunnet gods och även i övrigt rekonstruera det skedda.

Finnair tillämpar inte systemet med deklarerat högre värde enligt LBL § 23 för bagage. Det är sålunda inte möjligt att passageraren mot erläggandet av en tilläggsavgift skulle kunna uppge ett högre värde för sitt resgods och ersättningsmaximum vid eventuell skada skulle följa det angivna högre beloppet. Vid genomgången av reklamationsärendena får man däremot rätt ofta uppfattningen att passagerarna skyddat sina intressen genom att teckna en reseförsäkring. Passagerarna har då vänt sig till Finnair för att få självrisksandelen täckt. Försäkringsbolagen har även ställt regresskrav mot Finnair. Vid diskussioner med reklamationsavdelningens personal betonades gott samarbete med försäkringsbolagen. Man hade den uppfattningen att passagerarna ytterst sällan krävt ersättning av såväl flyg- som försäkringsbolagen för samma skada.

11. Övriga

Av reklamationsavdelningens övriga fall återstår ännu en enhetlig grupp. I 167 fall vände sig passagerare till Finnair för att få ersättning för s.k. kabinskador. Det

[124] Se t.ex. KG 2597.

var i huvudsak fråga om ersättning för tvätteriräkningar då kläder blivit nersmutsade vid servering av mat och dryck ombord på flygplanet. De utbetalda ersättningarna var mellan 13 och 885 mk.

De resterande fallen är oenhetliga och förekommer i små grupper (ca 1—5). Här finner man reklamationer om de mest skilda saker; flygvärdinnans uppförande, maten ombord på flygplanet, rökarnas situation, överviktsersättningar, brist på tullfria varor, kosher-mat o.s.v.

12. Sammanfattning

Cirka 0,1 % av passagerarna vände sig till Finnairs reklamationsavdelning. Huvudparten av reklamationerna berörde bagageskador. Det är dock tveksamt om detta berättigar till slutsatsen att dröjsmål relativt sällan förorsakar någon egentlig skada som passageraren är beredd att söka ersättning för. Avtalsvillkor punkt 9 som finns avtryckt i biljetten torde verka avskräckande då flygbolagens ansvar för dröjsmål enligt friskrivningen ter sig mycket inskränkt:

> »9. Transportbolag förbinder sig att efter bästa förmåga transportera passagerare och resgods med vederbörlig snabbhet. I tidtabeller och på annat ställe angivna tider gäller utan förbindelse och utgör icke del av detta avtal. Transportbolag kan utan varsel anförtro befordran åt annat bolag eller flygplan samt vid behov ändra eller utelämna på biljetten angivna uppehållsplatser. Tidtabeller kan ändras utan varsel. Transportbolag ikläder sig intet ansvar i fråga om anslutningsflyg.»[125]

Vid klagomål som framförts ombord på flygplanet eller på flygfältet händer det att flygbolagens personal hänvisar till detta avtalsvillkor. Klausuler av denhär »går-det-så-går-det»-typen torde avskräcka en stor del av passagerarna att vidta vidare åtgärder. Såsom ovan framkommit har till punkt 9 även hänvisats i vissa av ersättningsavdelningens svar.

Vid Finnairs ersättningsavdelning var år 1979 3 personer anställda. Behandlingen av fallen tog i allmänhet över 1 månad och i vissa komplicerade fall drog tiden ut till flere månader. I dag har personalen utökats till 5 och behandlingstiden är kortare.

---

[125] Se närmare nedan kap 7 III 2.

Genomgången av praxis ger bilden att fallen behandlas på ett flexibelt och effektivt sätt. Behandlingen har inte stupat på formaliteter. Avdelningen har ofta telefonledes tagit kontakt med passagerarna och bett om tilläggsutredning. Passagerarna har även personligen vid hemkomsten från en flygresa i terminalen, där ersättningsavdelningen tidigare fanns, mycket konkret förevisat exempelvis den förstörda väskan och muntligen framställt sina ersättningsyrkanden. Genomgången av materialet har vidare visat att ersättningsavdelningen inte heller helt strikt varit bunden till ersättningsnormer utan kunnat i vissa fall exempelvis erbjuda en gratisresa då det inte egentligen funnits någon ersättningsgrund, men flere olyckliga omständigheter sammanfallit. Vid diskussioner med ersättningsavdelningen har personalen framhållit »passenger relation» -sidan av sin verksamhet.

Såsom grupp beter sig passagerarna mycket olika. Å ena sidan kan en principfast passagerare söka ersättning för 2 mk 76 penni trots det besvär och den tidsspillan ansökandet innebär. Å andra sidan har endast någon eller några passagerare sökt ersättning då ett flygplan fördröjts 36 timmar och samtliga passagerare säkerligen orsakats såväl kostnader som olägenheter i någon form.

I flere fall har passagerarna endast uttryckt sitt missnöje utan att egentligen framställa vidare yrkanden. Ibland visar handlingarna att klagomålen har lett till förbättringar och omorganiseringar. För att ge en fullständig bild bör även påpekas att vissa tackbrev finns bland materialet.

De utbetalade ersättningsbeloppen ger en skev bild av vilka kostnader Finnair haft. Såsom framgått har bolaget ofta automatiskt stått för fördyrningskostnader redan under resan. Ibland har de utbetalade ersättningsbeloppen kunnat innehålla återbetalning av den oanvända biljetten.

Ersättningarna vid bagageskador följer långt de principer som etablerats för godsskador.

Vill man i en *komprimerad* och *mycket förenklad* form beskriva ersättningsavdelningens praxis vid förseningar, det vill säga då passageraren kommit för sent fram till bestämmelseorten, kan man konstatera att materialet egentligen sönderfaller i två grupper. Den ena gruppen utgör överbokningsfallen där ersättningarna på internationella linjer numera är standardiserade. Enligt DBC-systemet behöver passageraren inte visa att någon skada uppstått, ersättningen utbetalas oberoende av om verk-

lig skada uppstått. På inrikeslinjer följes i huvudsak tidigare beskriven praxis, i vilken det mest påfallande draget är att passagerarna kunnat få ersättning för förlorad arbetsinkomst och liknande skador, förutsatt att förlusten varit klart påvisbar.

I de övriga fallen — ganska långt oberoende av hur de rubricerats och även långt oberoende av skadeorsaken — har flygbolaget tagit hand om passageraren och stått för skäliga kostnader fram till den i biljetten uppgivna bestämmelseorten.[126] Man kan se parallellen till den gamla sjörättsliga principen som återfinns ännu i SjöL § 174 enligt vilken bortfraktaren påtar sig ett visst ansvar för passagerarens välbefinnande vid påbörjad resa. Ansvaret har ansetts upphöra på bestämmelseorten.

III SAIMAA LINES

1. Materialet

För denna undersökning har Saimaa Lines givit fri tillgång till sin allmänna korrespondens i vilken ingår passagerarnas reklamationer till bo-

[126] Se även Finnairs Allmänna befordringsvillkor för passagerare och bagage.
6.2. Underlåten befordran
Om flygbolaget inställer en flygning, underlåter att flyga i skälig överensstämmelse med tidtabellen, byter flygplanstyp eller serviceklass, inte kan tillhandahålla bokad plats, eller ger upphov till att passagerare inte når en anslutningsflygning på vilken han bokat plats, skall flygbolaget med vederbörligt tillvaratagande av passagerarens skäliga intresse:
6.2.1.
befordra passageraren med ett annat av dess reguljära flygplan på vilket plats finns tillgängligt; eller
6.2.2.
ändra rutten för passageraren fram till den destinationsort som anges på biljetten eller tillämplig del därav, på bolagets egna linjer eller på annat flygbolags linjer eller med utnyttjande av marktransporter. Om biljettpriset, avgifter för övervikt och/eller annan avgift för ruttförändring är högre än återbetalningsvärdet av biljetten enligt artikel 11.3.2. kräver inte flygbolaget passageraren på ytterligare betalning men återbetalar mellanskillnaden om priser och avgifter för den ändrade rutten är lägre; eller
6.2.3.
återbetala biljetten enligt artikel 11.3.2.

laget och bolagets svarsbrev till passagerarna i anledning av reklamationerna.[1] Oy Saimaa Lines Ltd fungerar som representant för Estonian Shipping Company i Finland och handhar bl.a. bokningen på Helsingfors—Tallin resorna och vissa kryssningar.

Korrespondensen från åren 1979 och 1980 har genomgåtts. Den formella sidan vid behandlingen av ersättningsansökningarna har varit smidig, den har även baserat sig på telefonkontakt mellan bolaget och passageraren. Genom att gå igenom korrespondensen får man sålunda inte på alla punkter en fullständig bild av händelsernas förlopp, men materialet ger en klar uppfattning om linjen i bolagets ersättningspraxis.

Under åren 1979—1980 framställdes 56 skriftliga ersättningsyrkanden. 43 yrkanden gällde vårvintern 1979. Under denna period fördröjdes vissa turer kraftigt, andra inställdes p.g.a. svåra isförhållanden. I några fall framkommer att man även hade problem med fartygens maskiner. I augusti 1979 avbröts en kryssning till Leningrad vilket föranledde 5 reklamationer. Resorna skedde under denna period med äldre fartyg. Efter att M/S Georg Ots tagits i bruk den 10. 6. 1980 har det inte förekommit ersättningsyrkanden i anledning av inställelse eller dröjsmål.

---

[1] Viking Line har på begäran tillställt vissa exempel på reklamationer från passagerare, från perioden 1980-1984, inalles 10 stycken fall. Materialet är litet och ger inte underlag för egentliga slutsatser.

Orsakerna till reklamationerna har exempelvis varit feltryck i första upplagan av turlista, dröjsmål p.g.a. strejk, dröjsmål och inställelse av tur p.g.a. omdisponering till sommarturlistor och p.g.a. dockning, överbokningar (t.ex. i anledning av Ruisrock) o.s.v.

Svaren till passagerarna ger en positiv bild av bolagets praxis. I vissa fall är det klart att culpa förelegat på rederiets sida, såsom exempelvis vid överbokningarna, annullering p.g.a. årsdockning. Rederiet har då ersatt passagerarnas extra kostnader såsom taxi, hotell och därtill ersatt förlorad arbetsförtjänst. I vissa grövre fall ersattes »besvärligheter och besvikelser» genom överlåtande av fribiljett (t.ex. brev av 13. 8. 1980 och 13. 8. 1982). Hänvisande till goodwill har extra kostnader för taxi och tågbiljetter ersatts även om orsaken till försening varit strejk. (Brev av den 17. 6. 1980).

Som allmänna reflektioner kan man påstå att linjebåttrafiken synes mindre utsatt för dröjsmål än flygtrafiken. Uppfattningen styrks genom diskussion med EFFOA och uppgifter från Sveriges redarförening, SOU 1980:37 204. Observera dock vissa fall i Kkn:s praxis refererade nedan under kap 9 III.

Som orsaker kan man peka på att båttrafiken i dag inte är lika utsatt för vädrets makter som flygtrafiken, tidtabellerna inte lika strama och hamnarna inte lika överbelastade. Men exempelvis i februari detta år (1985) orsakade packis utanför Stockholm flere förseningar. Därtill ordnas redan ombord på båtarna eller i hamnen ärenden som kunde föranleda klagomål.

Under år 1980 förekom 5 reklamationer av vilka 2 stycken gällde försvunnet bagage och en olympiakryssning. År 1980 befordrades enligt uppgifter från rederiet ca 130.000—140.000 »one way» -passagerare.

Medeltalet av utbetalade ersättningar p.g.a. dröjsmål och annulleringar under vårvintern 1979 var 432 mk per reklamation. Då passagerargrupper i vissa fall gjort gemensamma reklamationer sjunker den faktiska ersättningen per passagerare.

2. Dröjsmål

21. Fallen

År 1979 framställdes 28 yrkanden p.g.a. fördröjda turer. Fallen inträffade under vårvintern 1979. Anledning till dröjsmålen var såväl försenad avgång som dröjsmål under själva resan. Dröjsmålen var väsentliga. I ett fall tog hemresan från Tallinn, som enligt passagerarens brev vanligtvis räcker 13 timmar, 36 timmar i anspråk.[2] En resa den 23—26. 2. 1979 föranledde 8 reklamationer, i vilka ingick en reklamation av en 26 personers grupp och en 4 personers grupp. Då händelserna under resan är typiska för denna tidsperiod återges de kort.

> På avgångsdagen uppskjöts avresan ett flertal gånger. Avgången från Helsingfors skulle ske den 23. 2. 1979 kl. 10.30. Avresan skedde 8,5 timme för sent. Båten ankom Tallin 24. 2. kl. 13.00 i stället för 23. 2. kl. 18.00. På returresan skulle båten efter uppskjuten avgång ankomma till Helsingfors den 26. 2. kl. 7.00 men kom först kl. 23.10. Såsom orsak till dröjsmålen uppgavs svåra isförhållanden.

Passagerarnas ersättningsyrkanden i detta, såsom i övriga fall, kan indelas i två kategorier. Den första gäller yrkanden i anledning av den fördröjda resan till Tallin. Den andra gäller yrkanden i anledning av den fördröjda hemresan.

a. I anledning av *fördröjd resa till Tallinn* yrkade passagerarna ersättning för förlorade semesterdagar, hotelldygn, måltider på hotellet o.s.v. Denna typ av ersättningar erlades inte. I svarsbreven konstaterades att

[2] Brev av den 26. 2. 1979.

rederiet inte ersätter marktjänster eller semesterdagar som gått förlorade p.g.a. svåra isförhållanden. Passagerarna uppmanades vända sig till researrangören med dessa ersättningskrav.[3] Vissa passagerare krävde dagtraktamente för väntetiden. Inte heller denna typ av ersättningar utbetalades.

b. Vid *fördröjd hemresa* yrkade passagerarna dels ersättning för olika typer av kostnader som uppstått p.g.a. dröjsmålet och dels ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Bland kostnaderna fanns exempelvis 400 marks kostnader för väntande buss, ersättningar mellan 15—232 mk för taxiresor för att hinna i tid till jobbet, lönekostnader för vikarie, övernattningskostnader i Helsingfors, telefonkostnader o.s.v. Ersättning yrkades även för förlorad arbetsförtjänst. Dessa yrkanden rörde sig mellan 112—229 mk per person.

Ur Saimaa Lines' svarsbrev framgår att ersättning har utbetalats för såväl extra kostnader som förlorad arbetsförtjänst.

22. Kommentarer

I Saimaa Lines' svarsbrev till passagerarna framkommer att bolaget såsom representant för rederiet skickat ersättningsyrkandena till rederiet, vilket godkänt yrkandena eller funnit dem ogrundade.[4] Till stöd för vald ersättningslinje har Saimaa Lines åberopat internationell ersättningspraxis[5] och inte stött sig närmare på sjölagens bestämmelser.

Saimaa Lines har varken i dröjsmåls- eller annulleringsfallen till sitt friande från ansvarsskyldighet för kostnader och förlorad arbetsförtjänst åberopat svåra isförhållanden som dock framskymtat i flere svarsbrev år 1979. För att transportören skall bli ansvarig för dröjsmålsskador förutsätter vår SjöL »fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar».[6] Vädrets makter utesluter i princip transportörens ansvar. Ansvarsfrihet förutsätter dock att det verkligen är fråga om exceptionella isförhållanden, och inte exempelvis bristfälligt utrustade skepp. Att andra fartyg på motsvarande rutter trafikerar normalt talar

[3] T.ex. brev av den 15. 6. 1979.
[4] Se t.ex. breven av den 14. 6. 1979 och 15. 6. 1979.
[5] T.ex. brev av den 3. 6. 1980. »Kansainvälisen käytännön mukaan . . .»
[6] SjöL 178, se närmare nedan kap 4 IV 3.

mot ansvarsfrihet.[7] Vid sidan av andra hänsyn kan denhär typen av synpunkter ha bidragit till att Saimaa Lines inte åberopat isförhållandena för att undgå ansvarsskyldighet.

a. Vid *fördröjd resa till resemålet* omhändertogs passageraren av rederiet, d.v.s. enligt korrespondensen stod rederiet uppenbarligen för måltider såväl iland som ombord på fartyget. Ersättning utgick inte för förlorad semester, »förlorade marktjänster» eller dagpenning under väntetiden iland. Saimaa Lines har inte åberopat befordringsvillkoren som fanns avtryckta i biljetten. Basic terms p. 12 stadgar »The carrier shall not be responsible for the possible delay of the ship caused by this shortering of her stay in port.»

b. Vid *fördröjd hemresa* har Saimaa Lines ersatt extra kostnader och förlorad arbetsförtjänst.

I biljetterna har inte intagits bestämmelser om passagerarens självrisk. Efter 1984 års ändring kan bortfraktaren enligt SjöL åberopa självrisken även utan uttryckligt förbehåll i biljetten.

3. Annulleringar

31. Fallen

Annulleringsfallen hänför sig i huvudsak till samma tidsperiod som dröjsmålsfallen, vårvintern 1979. Under denna rubrik har samlats annulleringar från såväl bolagets som passagerarnas sida. Gemensamt för båda annulleringstyperna är att de skett efter att fartyget enligt tidtabellerna redan borde ha varit på väg. Ersättningsprinciperna synes i båda fallen vara likadana. På passagerarnas sida skedde annulleringarna då avresan väsentligen uppskjutits, vanligtvis ett flertal gånger, från tidig morgon till sen kväll.

> Ett typiskt exempel är turen den 9. 3. 1979, som föranledde 10 reklamationer. Båten skulle avgå kl. 10.30 men avgången uppskjöts många gånger. Såsom orsak uppgavs ishinder. Slutligen meddelades att båten avgår kl. 23.00. Då det var fråga om en kort veckoslutsresa annullerade flere resenärer sina resor i detta skede. Enligt

[7] Se närmare nedan kap 4 IV.

passagerarnas brev inställdes resan slutligen från rederiets sida. Det framgår att researrangörerna återbetalat resans pris till passagerarna. Passagerarna har vänt sig till Saimaa Lines för att därutöver få ersättning för de onödiga kostnaderna för resorna från och till hemorten, kostnader för taxi, övernattningar, måltider, visum, ämbetsbetyg, fotografier o.s.v.[8]

Utöver onödiga rese- och övernattningskostnader har passagerarna i annulleringsfallen yrkat ersättning för bl.a. visum, ämbetsbetyg, fotografier. Saimaa Lines har i allmänhet ersatt dessa kostnader. Ersättningsbeloppen har rört sig mellan 38 och 4.227 mk. Det senare beloppet var ersättning till en 12 personers grupp. En researrangör yrkade och fick ersättning för en kompenserande något dyrare resa då rederiet inställt sin tur.

Ersättning har inte utbetalats för exempelvis misslyckad semester, förlorad inkomst, dagpenning under väntetiden, o.s.v. I svarsbreven finns inte deklaratoriska förklaringar av ersättningsprinciperna utan det konstateras endast att en viss summa ersätts eller inte ersätts.

32. Kommentarer

Korrespondensen antyder att vid utbetalandet av ersättningar inte gjorts någon skillnad mellan de fall i vilka passageraren hävt avtalet och bortfraktaren inställt resan. Behandlingslinjen synes i fallen motiverad. I samtliga fall i vilka passageraren hävt avtalet har dröjsmålet varit väsentligt. Vår SjöL § 174 mom 2 ger passageraren rätt att häva avtalet om befordringen väsentligen fördröjs. Ishinder har lika litet här som vid dröjsmål åberopats som befrielsegrund för ansvar för kostnader som uppstått p.g.a. annulleringen.

Ersättning har utgått för olika typer av onödiga kostnader såsom resor tur-retur till båtens avgångsort, övernattningar, visum o.s.v. Rese-

[8] En kryssning från Kotka via Leningrad och Viborg till Villmanstrand den 7. 8. 1979 inställdes. Orsaken till inställelsen framkommer inte. Inställelsen föranledde 5 ersättningsyrkanden. Ersättning utbetalades för onödiga resor, måltider och övernattningar. Beloppen rörde sig mellan 116 och 973,50 mk.

I augusti 1980 avbröts en kryssning till Leningrad. Rederiet ordnade tågtransport till Helsingfors som var bestämmelseorten. Därutöver återbetalades 50 % av kryssningens pris. Ersättning utbetalades inte för förlorad inkomst eller dagtraktamente.

arrangörerna har därutöver återbetalat resans pris. Ersättning har inte utgått för misslyckad semester, för förlorad inkomst, dagtraktamente under väntetiden eller för barnvaktskostnader. Principen synes tämligen långt varit att försätta passageraren ekonomiskt i samma situation som om avtalet inte ingåtts.

4. Bagage

41. Fallen

I materialet ingår två bagagefall. I det ena fallet försvann bagage från hytten då passageraren efter att ha frågat våningsvärdinnan lämnat bagage i hytten när han gått för att visa sitt pass. Passageraren hade givit nyckeln till värdinnan. När passageraren återvände stod hyttdörren öppen och de tullfria uppköpen var försvunna. Laglig ranson av tullfria varor ersattes. I det andra fallet försvann bagaget för att återfinnas senare. Vid diskussion med Saimaa Lines representanter framkom att ersättningsyrkandena bedöms från fall till fall. Övre gräns för ersättningarna utgör 100 rubel (ca 740 mk).

42. Kommentarer

Vid bagageskador skiljer sig befordringsvillkorens ansvarstak från sjölagens motsvarande tvingande bestämmelser.[9] I det ena fallet är ansvaret begränsat till 100 rubel per bagageenhet (ca 740 mk) medan i det andra fallet ansvarigheten begränsas till 666,67 SDR (ca 4.000 mk) för handresgodsskada[10] och 1.066,67 SDR (ca 6.300 mk) för annat resgods.[11] I de fall som förekommit har ansvarstaket inte blivit aktuellt. Befordringsvillkoren innehåller inte heller förbehåll om passagerarens självrisk. Vid skadat eller försvunnet handresgods förutsätter SjöL:s bestämmelser att passageraren visar att fel eller försummelse förelegat på bortfraktarens sida.

5. Diverse

Två fall från denna period har gått till konsumentklagonämnden. Det ena behandlade en olympiakryssning. Fallet var speciellt och gällde möjligheten att följa

---

[9] Basic terms p. 11. »In case of full or partial loss or damage of registered luggage without statement of value, the carrier shall refund the passenger the actual cost of lost luggage of its damaged part, not exceeding 100 roubles per each piece of luggage.

In case of loss of luggage with stated value the carrier shall refund the passenger the whole sum of the stated value.»

[10] Genom ändringen av år 1984 1.300 SDR per passagerare.

[11] Genom ändringen av 1984 2.000 SDR per passagerare.

med vissa seglingar under olympiaden. Konsumenten såg inte från båten de seglingar hon uttryckligen önskade. Hon yrkade på återbetalning av resans pris. Kkn rekommenderade att hälften av priset skulle återbetalas.[12] Det andra gällde inkvartering på båt och i det skedde uppenbarligen förlikning.

6. Sammanfattning

Saimaa Lines' ersättningspraxis visar smidighet vid behandlingen av ersättningsfrågor. Endast ett fall har avgjorts i konsumentklagonämnden. Fallet var mycket speciellt.[13] Bolagets linje synes vara en strävan att ersätta uppkommen skada inom rimliga gränser.

Saimaa Lines har inte i sina svarsbrev åberopat sjölagens bestämmelser. Vid befordran från och till Finland är lagens bestämmelser till vissa delar tvingande, detta gäller bl.a. ansvaret för person-, dröjsmåls- och bagageskador och passagerarens rätt att häva avtalet.[14] SjöL:s tvingande ansvar är ett minimiskydd vilket givetvis kan överskridas till fördel för passageraren. I de behandlade fallen synes inte ha uppstått konflikt mellan SjöL:s tvingande minimiansvar och de tillämpade ersättningsprinciperna.

IV STATSJÄRNVÄGARNA

1. Materialet

Järnvägsstyrelsen har för denna undersökning givit tillgång till 42 stycken svarsbrev till passagerare som yrkat på ersättning. Enligt uppgift ger dessa en komplett bild av antalet behandlade ersättningsyrkanden år 1979. Schematiskt uppställda fördelar sig fallen enligt följande:

---

[12] Olympiakryssningsfallet Dr 2559/38/80.
[13] Dr 2559/38/80.
[14] SjöL § 188 a.

	Antalet fall	Antal utbetalade ersättningar	Matematiskt medeltal av utbetalade ersättningar i mk
Förseningar eller inställelse	22	8	147,5
Feldebitering, felstämpling av biljetten	6	6	66
Diverse olägenheter	6	4	46,85
Fel angiven avgångstid	3	3	170
Annulleringsvillkor	2	—	
Fel av-, eller påstigning	2	—	
Förstörd månadsbiljett	1	—	
Summa	42	21	

Passagerarnas reklamationer har behandlats vid järnvägsstyrelsens allmänna byrå. Behandlingstiden har i allmänhet varit några månader. Svarsbreven som till sitt strama skrivsätt liknar ett domstolsutslag är undertecknade av en jurist. I svarsbreven ges vanligtvis först en kort beskrivning av de omständigheter som lett till att passageraren framtällt yrkanden, de yrkade ersättningsbeloppen anges, varpå följer järnvägsstyrelsens ställningstagande till yrkandena enligt exempelvis följande:

> »Siitä huolimatta, että korvausanomuksestanne puuttuvat suorituksianne vastaavat kuitit, on rautatiehallitus tutkinut tämän anomuksenne, mutta koska rautatie ei ole velvollinen korvaamaan matkustajalle junan myöhästymisen, junavuoron peruuttamisen tai puuttuvan jatkoyhteyden johdosta aiheutunutta vahinkoa, niin rautatiehallitus 5. 9. 1975 annetun Rautatiekuljetusasetuksen 15 §:n nojalla harkitsee oikeaksi hylätä tehdyn anomuksenne.»[1]

2. Förseningar och inställelse

Gruppen omfattade 22 fall och behandlar i huvudsak missade anslutningsförbindelser. I 8 fall betalades ersättningar, vilkas storlek var mellan 12,50 mk och 1.000 mk. I 14 fall utbetalades inte ersättning utan järnvägsstyrelsen hänvisade till JBF § 15 enligt vilken:

[1] Yt 32281/035/79.

»Järnvägen är icke skyldig att ersätta skada som åsamkats resande till följd av att tåg försenats, tågtur inställts eller vidare anslutning saknas.»

I fallen hade passageraren yrkat på ersättningar vilkas belopp rörde sig mellan 30 och 414 mk. I samtliga fall var det frågan om ersättning för taxikostnader.

a. De 14 fall i vilka ersättning inte utbetalades utgör en tämligen homogen grupp i vilka passageraren tagit taxi för viss etapp av tågresan för att inte gå miste om anslutande tåg- eller bussförbindelse då tåget försenats 45—100 minuter.[2] De klart dyrare taxikostnaderna har inte ersatts[3] men järnvägsstyrelsen har ofta återbetalat biljettpriset på den sträcka som passageraren inte åkt tåg.

Exempelvis skulle 4 passagerare från Tammerfors åka till Rumänien på en charterresa. På grund av maskinfel avbröts resan och tåget försenades ca 1 timme. För att hinna i tid tog passagerarna taxi och krävde 36 mk i ersättning för sina kostnader. Järnvägsstyrelsen förkastade ansökan.[4]

Då tågförbindelse i ett annat fall annullerades på grund av en tågolycka återbetalades endast kostnaderna för den oanvända biljetten, inte den kompenserande transporten.[5]

Återbetalningsreglerna som bl.a. baserar sig på hela resans längd kan leda till oförmånliga resultat för passageraren. Genom olika förbehåll i beräkningsgrunderna blir återbetalningsbeloppen ofta små.

I ett fall då första etappen av en tågresa försenades med ca 1 timme tog passageraren taxi för att inte komma för sent till en sällskapsresa till Leningrad. Passageraren hade i annat fall missat ett anslutande tåg. Han krävde ersättning för kostnader för taxiresan 414 mk. I sitt avslående svar framhöll järnvägsstyrelsen att ansökan förkastades med stöd av JBF § 15. Med stöd av punkterna

---

[2] Se t.ex. Yt 22051, 22410, 23347, 31888, 32281, 32414, 32281, 32354, 32373, 32576, 31038/035/79.

[3] I t.ex. Yt 32354/035/79 var återbetalningsbeloppet 68 mk i stället för yrkade taxikostnader 225 mk.

[4] Yt 32354/035/79.

[5] Yt 31038/035/79.

2.6.3. och 2.6.5.[6] i de av järnvägsstyrelsen fastställda allmänna villkoren kunde återbetalning av oanvänd biljett inte i ske.[7]

Orsakerna till förseningarna och avbrotten framgår endast i 7 fall, i 3 var det fråga om maskinfel, i 2 skadade skenor, i ett fall var orsaken en tågolycka och i ett annat fördröjda elarbeten.

b. Intressantast blir de 8 fall i vilka järnvägsstyrelsen utbetalade ersättning. Ersättningarna var i medeltal ca 171 mk. På vilka grunder utbetalades ersättningarna?

Gruppen är liten, varför man bör vara försiktig med att dra principiella slutsatser. I två svar framkom att passageraren skulle ha missat anslutande förbindelse på grund av att tåg försenats och tågpersonalen hade uppmanat passageraren att ta taxi. Järnvägsstyrelsen ansåg att passageraren hade grundad anledning att antaga att järnvägen kommer att ersätta den i fråga varande taxiresan. I båda fallen understeg ersättningarna 100 mk.[8]

Taxikostnader om 110 mk ersattes åt en pastor som en söndag tagit taxi för att inte komma för sent till tjänsteförrättning då tåg försenats.

---

[6] 2.6.3. Istumapaikoista lukuunottamatta erikoispikajunan lisämaksua ei suoriteta maksua takaisin. EP-junan lisämaksun hinta, joka oikeuttaa istumapaikkaan, suoritetaan lipun esittäjälle takaisin vain siinä tapauksessa, että se peruutetaan viimeistään lähtöpäivää edeltävänä päivänä ennen klo 18.00. Poikkeuksena on pitkäperjantaina, juhannusaattona, pyhäinpäivänä ja jouluaattona sekä kolmea päivää ennen niitä ja myös näiden juhlapyhien viimeisenä pyhäpäivänä lähtevät EP-junat, joiden lisämaksu on peruutettava viimeistään viikkoa ennen lähtöpäivää klo 18.00 mennessä.

2.6.5. Jos matkustaja haluaa hakea takaisinmaksua, hänen on keskeyttäessään matkansa käännyttävä asianomaisen rautatievirkailijan puoleen ja pyydettävä häntä tekemään lippuun asianmukaiset merkinnät, joiden alla tulee olla päiväys ja allekirjoitus. Jollei merkintöjä saada sopimaan lippuun, on ne kirjoitettava erilliselle paperille, joka kiinnitetään lippuun.

Matkustajalle, jolla kohdan 2.6.1. mukaan on oikeus hakea kokonaan käyttämättömästä matkalipusta takaisinmaksua, maksetaan hänen ostamansa matkalipun hinta myyntiasemalla lipun voimassaoloaikana takaisin.

Muut kuin edellisessä kappaleessa mainitut matkalippuja koskevat takaisinmaksuvaatimukset on osoitettava rautatiehallituksen tilitoimistoon. Anomukseen, joka on tehtävä kirjallisesti ja joka on perusteltava, on liitettävä vaatimuksen perusteena oleva asianomaisilla merkinnöillä varustettu matkalippu.

Takaisinmaksettavasta määrästä vähennetään toimituspalkkiona kymmenen (10) prosenttia, kuitenkin vähintään kolme (3) markkaa ja enintään yhdeksän (9) markkaa lukuunottamatta 2.6.5. toisessa kappaleessa mainittua tapausta.

[7] Yt 22051/035/79.

[8] Yt 32494, 32457/035/79.

I detta fall som klart avviker från ett flertal andra hänvisade järnvägsstyrelsen i sitt svar till JBF § 92 enligt vilken järnvägen kan avvika till trafikants förmån från stadgandena om ansvar för försening och annullering då skälighet eller särskilda orsaker det påkallar.[9]

Den största ersättningen om 1.000 mk utbetalades då ett beställt tåg kom över en timme för sent för att avhämta en större grupp passagerare. En s.k. plattformbil hade fastnat på skenorna och förorsakade trafikanhopningar. »Då för passagerarna hade uppgjorts en minuttidtabell och avvikelse från denna förorsakade förutom att stämningen sjönk även konkret extra besvär och därtill med beaktande av att förverkligande av resan stött på oväntade svårigheter på grund av omständigheter som förorsakats av järnvägen» fann järnvägsstyrelsen riktigt »att åberopande skälighetssynpunkter såsom ersättning för extra besvär utbetala en summa som prövats lämplig eller 1.000 mk». Ersättningen utbetalades uppenbarligen till researrangören.[10]

Hotellkostnader ersattes åt passagerare då tåg försenades över 5 timmar emedan inträffad tågolycka blockerat spåren. I svarsbrevet konstaterades att passageraren förmodligen på grund av missförstånd fått den uppfattningen att han inte fick övernatta i vänthallen varför han haft som alternativ att sova under bar himmel eller på hotell. Järnvägsstyrelsen fann därför »undantagsvis och hänvisande till rimlighetsskäl riktigt att ersätta de hotellkostnader som uppstått.»[11]

Två fall i vilka utbetalning skedde är tämligen speciella. I det ena kunde passageraren inte stiga av på rätt station då tågdörrarna frusit fast. Passageraren tog taxi. Kostnaderna för detta, 12,50 mk, ersattes hänvisande till JBF § 8 enligt vilken järnvägen svarar inom ramen för gränserna för förordningen för skador vilka dess egen personal eller andra personer, som de anlitat för utförande av befordringar, har förorsakat i sina uppdrag.[12]

Till två taxichaufförer utbetalades viss ersättning då bilarna beställts av stationsvaktmästaren till viss perrong för att köra invalidiserade passagerare men tåget ankommit till en annan perrong och chaufförerna gick miste om sin skjuts.[13]

[9] Yt 23603/035/79.
[10] Yt 31386/035/79 översatt.
[11] Yt 31839/035/79.
[12] Yt 31005/035/79.
[13] Yt 22433/035/79.

3. Felaktigt angiven avgångstid

I tre fall hade felaktig avgångstid angivits i biljetten, i ett fall var det frågan om felaktig muntlig information. I samtliga fall missade passageraren tåget. I två av fallen ersattes yrkade hotellkostnader, i ett fall ersattes den »faktiska skadan», »Teille aiheutuneen todellisen vahingon», utan att det i svaret närmare framgick vad det varit fråga om. Ersättningarna var mellan 62,50 och 335,14 mk. I samtliga fall hänvisas till JBF § 8 enligt vilken järnvägen svarar för den skada dess personal förorsakat i sina uppdrag.[14]

4. Felstämpling, feldebitering

I 6 fall hade feldebitering av biljettpris skett.[15] De yrkade ersättningarna rörde sig mellan 2,50 mk och 478 mk. I samtliga fall utbetalades en viss ersättning, i 4 skedde reduktioner i förhållande till passagerarnas yrkanden.[16] I ett fall hade enligt de uppgifter som framkommer i järnvägsstyrelsens svarsbrev en minderårig flicka ensam rest med tåg. Konduktören hade felaktigt stämplat såväl tur- som returbiljetten. Vid återresan konstaterade en annan konduktör att flickan hade en använd biljett. Då hon saknade pengar för ny biljett fördes hon till polisen. Först då polisen kontaktat modern klarades situationen upp och flickan fick fortsätta sin resa. Modern yrkade på ersättning för extra kostnader för bl.a. ny biljett. Denna kostnad erlades. Däremot betalades inte ersättning för själsligt lidande och ersättning för dagpenning.[17] Det framkommer även att konduktörerna efter detta givits vissa nya förhållningsregler.

5. Diverse olägenheter

Gruppen omfattar 6 fall. Det är fråga om olika typer av bristfällig komfort, innefattande allting från ryckiga tåg och att biljetter kontrollerats två gånger under resan till kalla tågvagnar och avsaknad av el och vatten. Ersättningsyrkandena

[14] Yt 22907, 23580, 32478/035/79.

[15] Yt 31337/69/79, 31795/035/79, 31869/035/79, 31969/035/79, 32073/035/79, 32427/035/79.

[16] Det fanns exempelvis divergenser mellan passagerarnas och järnvägsstyrelsens sätt att räkna den skada passageraren lidit i fråga om fråntagen månadsbiljett Yt 31969/035/79.

[17] Yt 31869/035/79.

rörde sig mellan 24 och 90 mk. I de 4 fall där ersättning yrkades utbetalades viss ersättning efter att saken grundligt undersökts av järnvägsstyrelsen.[18]

6. Fel på- eller avstigning

I det ena av två fall steg passageraren på fel tåg och var tvungen att åka taxi för att hinna upp rätt tåg. Passageraren önskade få taxikostnaderna ersatta. I det andra fallet steg passageraren av för tidigt på fel station trots att konduktören lovat meddela honom när han skulle stiga av. Passageraren yrkade på ersättning för taxikostnader och ersättning för själsligt lidande då han i mörker varit tvungen att skaffa taxi. I båda fallen var det uppenbart att passageraren själv genom sin vårdslöshet förorsakat kostnaderna och järnvägsstyrelsen utbetalade följaktligen ingen ersättning.[19]

7. Annullering av bilplats

I två fall klagade passagerarna över det stela annulleringssystemet för beställda bilplatser. Endast i det ena yrkades återbetalning av erlagd annulleringsavgift. Järnvägsstyrelsen åberopade i sina svar tariffbestämmelsernas 58 § III 1.d 2 enligt vilka bilplats bl.a. skall annulleras senast kl. 18.00 dagen före tågets avgång. Annulleringsavgiften är 30 mk och under den sista möjliga annulleringsveckan 60 mk. Vidare emottas annullering inte per telefon och ingen återbetalning erlägges efter utgången av annulleringstiden. Järnvägsstyrelsen påpekade att dessa annulleringsvillkor finns angivna i broschyren »Bilen på snälltåget», som utdelas på biljettförsäljningspunkterna. Då antalet bilplatser är litet i förhållande till efterfrågan föreligger inget intresse från järnvägens sida att förenkla förfarandet. Annulleringsvillkoren har påstämplats biljetterna endast i Helsingfors såsom en särskild serviceform. I ingetdera fallet skedde återbetalning.[20]

8. Månadsbiljett

Passageraren yrkade ersättning för förstörd månadsbiljett då biljetten fallit i havet och de påstämplade uppgifterna om bl.a. sista giltighetsdag hade förstörts och biljetten blivit obrukbar. Järnvägsstyrelsen framhöll i sitt svar bl.a. att då skadan uppstått p.g.a. orsaker som järnvägen inte kunnat påverka och vilkas följder järnvägen inte kunnat förhindra saknar ersättningsyrkandet enligt JBF grund.[21]

---

[18] Yt 22983/69/79, 23386/035/79, 23448/244/79, 31204/035/79, 31521/69/79, 32046/69/79.

[19] Yt 31387, 31693/035/79.

[20] Yt 32267/035/79, 32055/69/79. Annulleringsvillkoren har numera ändrats.

[21] Yt 22823/035/79.

9. Kommentarer

Ersättningsyrkandena som riktades till järnvägsstyrelsen år 1979 är få till antalet. Det är tveksamt vilka slutsatser man kan dra av detta faktum. Järnvägens ansvarighet i dröjsmålsfrågor är reglerad i förordning och redan i ett tidigt skede har passageraren kunnat inse att hans möjligheter att få ersättning är mycket små. Själva reklamationsförfarandet synes under den undersökta perioden ha varit stelt. Kanske järnvägsstyrelsens brev från juni 1984 kommer att innebära en förbättring på denna punkt.[22]

I enlighet med JBF § 15 ersätter järnvägen vanligtvis inte skada som åsamkats resande till följd av att tåg försenats, tågtur inställts eller vidare anslutning saknas. Ett undantag torde vara om passageraren av järnvägens personal uppmanats att exempelvis åka taxi för att inte ytterligare försenas. Vardagspraxis uttnyttjar alltså långt den i 15 § stadgade ansvarsfriheten.

Järnvägens ansvar för dröjsmål vid personbefordran har inte relgerats i konventionerna varför dessa frågor även vid internationella befordringar skall bedömas enligt nationell rätt.

JBF:s bestämmelser synes otidsenliga. Visserligen ger JBF § 92 möjlighet till avvikelser men möjligheten har under den undersökta perioden utnyttjats sparsamt. Väsentligt är att järnvägen varken med stöd av förordning eller avtal påtagit sig någon förpliktelse att utge ersättning.

V SAMMANFATTNING OCH OMSTRUKTURERING

För den fortsatta framställningen är det väsentligt att plocka fram vissa punkter. Den första är att se vilka är de vanliga dröjsmålsorsakerna (1). Baktanken är naturligtvis att se hur ofta det egentligen är fråga om ansvarsgrundande dröjsmål. Den andra punkten är att kartlägga de vanliga skadetyperna som passageraren förväntar att transportören skall

[22] Se ovan kap 2 II 25.

ersätta och hur de i allmänhet ersätts vid bolagsbehandlingen (2). Avsikten är här att se hur ansvarssystemen fungerar i praktiken. Den tredje punkten är slutligen att se om det egentligen ur passagerarens synpunkt är någon skillnad i de skador som uppstår vid dröjsmål och icke-uppfyllelse (3). Syftet är att få fram det kanske självklara faktum att gränsdragningar i detta avseende inte är ändamålsenliga.

För att få fram huvudlinjer görs generaliseringar i sammanfattningen.

1. Dröjsmålsorsakerna

Utgångspunkten har varit att ta med de fall i vilka passageraren inte har kommit i tid till bestämmelseorten oberoende av om orsaken har varit överbokning, inställelse, avbrott eller egentlig försening. Jag har alltså sökt orsakerna till dröjsmål i dröjsmålsbegreppets vida juridiska bemärkelse.[1]

Dröjsmålsorsakerna kommer fram bara i en del av de behandlade fallen. Orsaken har vanligtvis uppgivits av transportören då passageraren väntat på transportens genomförande eller senare i svarsbreven till passagerarna i anledning av reklamation.

a. *Överbokningsproblematiken* accentueras inom flygtrafiken.[2] Ur Finnairs material framgår att orsakerna till överbokningarna har uppgivits vara dubbla reserveringar, fel i datorer eller mänskligt misstag.[3] Medveten överbokningspraxis kom inte fram i det genomgångna materialet från år 1979.[4]

b. Den behandlade gruppen av transportörens annulleringar rör fall där *inställelse* sker omedelbart i samband med att transporten enligt

[1] Se nedan kap 4 II.

[2] I ett Kkn:s fall hade Finnjet överbokats p.g.a. »mänskligt» misstag. Dr 82/35/2660.

[3] Jämf t.ex. *Campbell* 290 not 6 som nämner 5 olika orsaker; 1) the substitution of a lower capacity aircraft, 2) personnel errors made by the carrier or travel agent, 3) breakdowns or defects in communications, computers, and other equipment used in processing reservations, 4) reservation practices such as »free sales» or »blocked ticketing», 5) no shows.

[4] I internationell praxis förekommer dock allmänt viss procentuell överbokning. Se t.ex. Nader v Allegheny Airlines, 1973 USAvR 329, se nedan kap 4 III vid not 53, Archibald v Pan American World Airways, 12 Avi 17,399, 12 Avi 18,128, Suarez v Trans World Airlines, 13 Avi 17,138, Mortimer v Delta Air Lines, 1969 USAvR 953, British Airways Board v Taylor, Lloyd's Rep. 1975 434 ff, 1976 167, se vidare kap 3 II 2 och kap 4 II 2.

avtalet borde ha påbörjats. Orsakerna till inställelse synes i huvudsak stå att finna i huvudkategorierna vädrets makter och maskinfel.

Inställelse av turer blev speciellt aktuell för Saimaa Lines vårvintern 1979. Orsaken var svåra isförhållanden och i vissa fall maskinfel. I huvudparten av Finnairs fall har orsaken till inställelse varit vädret, t.ex. dimma, tunn isbeläggning på flygfältet, snöstorm o.s.v. Den i storleksordning följande orsaksgruppen, ungefär hälften mindre, var tekniskt fel i flygplanet. I några fall har det varit frågan om strejk och i enstaka fall om flygfältsreparationer, flygpersonalens överlånga arbetsdagar o.s.v. I materialet hittade jag inte konsolideringsfall, d.v.s. att flere nära varandra liggande flygavgångar p.g.a. passagerarbrist skulle ha sammanförts till en tur. En speciell grupp för den undersökta perioden utgör DC 10-fallen vilka i huvudsak gällde sällskapsresor. I två fall i konsumentklagonämndens praxis har Finnjets turer inställts p.g.a. ändrade årsdockningstider.

c. Orsakerna till *dröjsmål* har i stort sett varit desamma som orsakerna till inställelse. Den dominerande orsaksgruppen var vädret, följande tekniskt fel, därefter strejk, lastningsproblem, byte till mindre flygplanstyp o.s.v. Orsaker till förseningar i SJ:s praxis har varit tekniskt fel, skadade skenor, tågolyckor, fördröjda el-arbeten. I ett fall hade en plattformbil fastnat på skenorna.

2. Olika typer av skador som allmänt uppkommer och hur de ersätts

Bolagens reklamationsärenden gicks igenom för att kartlägga vilka skador passagerarna anser att i allmänhet uppstår i samband med icke-uppfyllelse och dröjsmål och hur skadorna de facto ersätts.

Differentiering i olika skadetyper har inom juridiken utnyttjats vid bestämmandet av skadeståndsskyldighetens omfattning. För utomkontraktuella skador har under en lång tidsperiod utbildats en fast indelning i vissa skadetyper som är ersättningsbara, såsom sveda och värk samt lyte och annat bestående men. Differentieringen kommer bl.a. till uttryck i skadeståndslagen. Indelningen som har utvecklats för utomkontraktuella skador tillämpas vanligen även på kontraktuella skador som drabbar person. Detta har enligt min mening lett till att avtalsrättsliga aspekter ofta

kommit i skymundan. Vissa skadetyper som intimt hör samman med avtalets syfte har vid tillämpande av de traditionella indelningarna inte ansetts ersättningsbara. Den utomkontraktuella skadeståndsrättens differentieringar är inte direkt användbara i detta sammanhang. En längre gående och speciellare differentiering är ändamålsenligare.

Inom den kontraktuella skadeståndsrätten har en differentiering av olika skadetyper skett framför allt inom köprätten. Den präglas sålunda av kommersiella aspekter. Huvudindelningen i direkta och indirekta skador är vanlig i standardavtal.[5] Även längre gående differentieringar har gjorts. Indelning har exempelvis skett i ersättning för prisdifferens, för särskilda kostnader och för allmän förmögenhetsskada,[6] eller i prisskillnad, kostnader och annan förlust.[7] Uppdelningen har kunnat påverka ansvarsgrunden så att t.ex. ett strikt ansvar åvilat de två förstnämnda grupperna, prisskillnad och kostnader och ett presumtionsansvar den tredje gruppen, annan förlust. I konsumentskyddslagen stadgas ett strikt ansvar för säljaren »för utgifter som orsakats köparen av erforderliga åtgärder till följd av fel i varan eller säljarens dröjsmål, samt även utgifter, som orsakats av erforderliga åtgärder vilka blivit onyttiga till följd av fel i varan eller dröjsmålet». För ersättningsskyldighet för annan skada krävs presumerad culpa.[8]

Transportbolagens material ger en god bild av vilka skador som är vanliga i samband med icke-uppfyllelse och dröjsmål. Visserligen har passagerarna inte alltid preciserat sina skador, utan önskat få en lämpligt funnen summa i ersättning och kallat den exempelvis dagtraktamente eller endast ersättning. Yrkandena om förlorad arbetsförtjänst har ofta framställts mycket löst, utan utredning om att förlust verkligen skett. Men det finns även många exempel på utförliga beräkningar över förluster och redogörelser över olika utlägg.

Vid en differentiering blir spörsmålet ofta hur ingående indelningen skall

---

[5] Se nedan kap 7 III 22.

[6] *Hellner* TfR 1966 319 ff, Scandinavian Studies 61 ff.

[7] De finska köplagsförslagen, Kom.bet. 1973:12 78 ff, köplagsförslaget av år 1979 12: 1, under inflytande av bl.a. UCC. Se även den svenska i stort sett överensstämmande indelningen i direkt förlust, utlägg och följdförlust SOU 1976:66 157 ff, 166 ff, 251 ff. I det nordiska köplagsförslaget NU 1984:5 § 71 talas om utgifter, prisskillnad, förlorad vinst och annan förlust.

[8] KSL 5: 9.

vara. Jag har strävat till att sammanställa typiska skadegrupper för att senare kunna använda dem för att besvara frågan om vilka skador som är ersättningsgilla. Vissa ytterligare grupperingar sker inom skadegrupperna. Man kan särskilja 5 olika huvudgrupper av skador som följd av dröjsmål:

a. onödiga kostnader
b. extra kostnader
c. utebliven förtjänst
d. ideella skador
e. tredje mans skador

En sjätte grupp kan tas med närmast av kuriositet vid passagerarbefordran:

f. personskador

Vill man dra paralleller till den i köprätten använda grova differentieringen i direkta och indirekta skador torde närmast onödiga kostnader och extra kostnader falla in under gruppen direkta skador medan utebliven förtjänst och immateriella skador vid sidan av tredje mans skador betecknas som indirekta.[9]

a. Onödiga kostnader

Vid befordringsinställelse som skett i sent skede, ofta efter att resan redan borde ha påbörjats, har passagerarna önskat ersättning för onödiga kostnader i anledning av den planerade resan. Den här typen av fall blev speciellt aktuella i Saimaa Lines' praxis under vårvintern 1979 då ett flertal turer inställdes p.g.a. svåra isförhållanden. Priset för den annullerade resan återbetalades. Utöver detta begärde passagerarna ersättning för t.ex. resekostnaderna tur-retur till avreseorten, eventuella övernattningskostnader på avreseorten, kostnader för ämbetsbevis, visum, fotografier o.s.v. Enligt Saimaa Lines' praxis ersattes dessa kostnader i allmänhet.

I Finnairs och JS:s praxis förekom liknande problematik i samband med resor som blivit så försenade att ändamålet med resan gått förlorat exempelvis mässbesök, seminarier, affärsförhandlingar o.s.v.

Passageraren sökte ersättning för onödiga kostnader för resan. I re-

[9] Se närmare nedan kap 7 III 22.

gel inskränktes ersättningen till priset av oanvända resebiljetter. I ett fall där bagaget innehållande varuprover fördröjdes blev hela resan för passageraren onödig. Efter förhandlingar erbjöd Finnair passageraren en ny fri resa.

I ett överbokningsfall där passageraren åkt med följande plan och framhöll att han blivit så försenad att resan visade sig vara onödig, konstaterade Finnair att återbetalning av biljettpriset hade förutsatt att passageraren återvänt med första lägliga möjlighet. I ett annat liknande fall konstaterades att resan borde ha annullerats då det blev klart att passageraren skulle försenas.

b. Extra kostnader

Under extra kostnader inryms flere typer av tilläggsutgifter som drabbat passageraren p.g.a. dröjsmål eller icke-uppfyllelse. Gruppen sönderfaller i själva verket ytterligare i tre undergrupper; fördyrningskostnader, kostnader för kompenserande transport och ersättningar.

aa. Fördyrningskostnader

Med fördyrningskostnader eller out-of-pocket-expenses om man lånar anglo-amerikansk terminologi, avses exempelvis hotell-, mat-, taxi-, telefon- och liknande kostnader som passageraren utsätts för under själva resan.[10] Kostnaderna uppstår vanligtvis i samband med försenad avgång, uppehåll vid mellanlandningar, byte till annat transportmedel och överbokningar. Passageraren blir exempelvis tvungen att äta och övernatta på främmande ort, telefonera hem och till arbetsplatsen, köpa nya biljetter till anslutande transportmedel o.s.v. Han vill att transportören skall stå för dessa extra utgifter.

Vid påbörjad flygresa har Finnair vanligtvis, ofta på eget initiativ, stått för denna typ av kostnader fram till den i flygbiljetten angivna bestämmelseorten. Järnvägsstyrelsen har till sin befrielse åberopat JBF § 15.[11] Undantag utgör endast ett fall i vilket kostnader ersattes »hänvi-

[10] Jämf SOU 1980:37 195 där termen fördyrningskostnader även omfattar kostnader för kompenserande transporter.

[11] Svenska järnvägarna står för fördyrningskostnader av denna typ under påbörjad resa, se t.ex. SOU 1980:37 203.

sande till rimlighetsskäl» då passageraren fått den uppfattningen att han inte får övernatta i vänthallen.[12]

Ifall resan ännu inte påbörjats har Finnairs praxis varit något vacklande. Ibland har vädret kunnat åberopas såsom befrielsegrund, ibland inte.[13, 14]

Då passageraren skall fortsätta sin resa med annat transportmedel från bestämmelseorten kan ett dröjsmål att nå den första bestämmelseorten leda till liknande extra kostnader. Den anslutande förbindelsen kanske redan har avgått och passageraren är tvungen att övernatta på orten, köpa nya biljetter o.s.v. Dessa fördyrningskostnader har Finnair i regel inte stått för, utan bolaget har åberopat biljetternas friskrivningar och menat att bolagets ansvar upphör på bestämmelseorten enligt flygbiljetten.

bb. Kostnader för kompenserande transporter

Den andra typen av extra kostnader som allmänt uppstår är kostnader för kompenserande transporter. Även dessa kostnader kan uppdelas i två undergrupper. Den ena omfattar kompenserande transporter för att *överhuvudtaget nå det avtalade resemålet*. Den andra omfattar kompenserande transporter för att *nå det avtalade resemålet i tid*.

Den första gruppen aktualiseras vid inställelse eller avbrott av resa. Den ursprungligen avtalade transporten har inte alls uppfyllts. I stället har transportören kanske ordnat en kompenserande transport till det avtalade resemålet. I praktiken görs den ofta betydligt senare än den avtalade transporten eller med ett långsammare transportmedel. Sett ur passagerarens synpunkt blir konsekvenserna desamma som vid dröjsmål. Transportören har ofta ordnat den kompenserande transporten fastän orsaken till avbrottet eller annulleringen varit vädret. Mot överlåtelse av biljetten har transportören stått för kostnaderna då exempelvis flygresa ersatts med bussresa eller båtresa med tågresa. Om den kompenserande transporten är billigare än den avtalade transporten uppstår frågan hu-

[12] Yt 31838/035/79.

[13] I ett fall där avgången fördröjdes ersatte Finnair kostnaderna för inköp av ny tröja för väntetiden i det kalla och regniga Helsingfors.

[14] Enligt t.ex. SOU 1980:37 211 föreslås att ansvaret för kostnader endast skall omfatta påbörjad resa.

ruvida transportören skall återbetala prisskillnaden. Om den kompenserande transporten är dyrare än den avtalade har transportören i allmänhet stått för prisskillnaden.

I de få fall då transportören inte ordnat den kompenserande transporten har passageraren kunnat göra det på eget initiativ. Passageraren har krävt, och vanligtvis fått, ersättning för sina kostnader.

Den andra gruppen fall har uppstått då passageraren förutsett att han p.g.a. transportörens dröjsmål kommer att nå sitt resemål eller en anslutande förbindelse för sent för att syftena med resan skall förverkligas. Han har kunnat ordna en kompenserande transport för att komma i tid till det avtalade resemålet. På det sättet har han hunnit till en avgående sällskapsresa, ett scenframträdande, möte o.s.v. Passagerarna har väntat sig att transportören skall stå för dessa kostnader. I praxis synes problem ha uppstått framför allt i samband med dyra kompenserande transporter, långa taxiresor, taxiflyg o.s.v. Utan föregående förhandlingar med transportören synes huvudlinjen vara den att passageraren inte kan ordna dyra kompenserande transporter och få kostnaderna ersatta av transportören. Bolagen har endast ersatt priset på den oanvända biljetten.

cc. Ersättningar

Gruppen omfattar ersättningar som passageraren blivit tvungen att utbetala till tredje man då hemkomsten uppskjutits. Skadegruppen delar sig i två typer av ersättningar, dels ersättningar som passageraren utbetalat till vikarie för att undgå förlust av arbetsförtjänst, dels ersättningar till barnvakt. Den första gruppen står i nära samband med den följande större skadegruppen, utebliven förtjänst. Finnair har vanligtvis avvisat ersättningsyrkandena med motivering att det är fråga om en följdskada. Ersättning har utbetalats bara i vissa överbokningsfall. Samma kärva öde har drabbat den som haft barnvaktskostnader.

c. Utebliven förtjänst

aa Förlorad arbetsförtjänst

Då passageraren p.g.a. att transporten fördröjts har försenats från

sitt arbete, har han yrkat på ersättning för förlorad arbetsförtjänst.[15] Ersättningsyrkandena har i allmänhet inte stigit till speciellt höga belopp, ca 100—250 mk, men vissa enskilda högre ersättningsyrkanden, t.ex. kring 3.000 mk har förekommit. Ersättningsyrkandena har vanligtvis baserats på månadslönen. Yrkanden som kan stiga till höga belopp är framför allt gage för exempelvis scenframträdanden och liknande. I dessa fall har skadorna kunnat uppstå redan vid korta dröjsmål. Dröjsmålen har i regel varit långa, passagerarna har förlorat arbetsdagar.

Enligt Saimaa Lines' praxis har ersättningarna vid fördröjd hemkomst även omfattat förlorad arbetsförtjänst. I samband med överbokningsfallen har Finnair ofta ersatt förlorad arbetsförtjänst och ersättning till vikarie. Ersättningar har vanligtvis inte utgått i andra fall. Finnairs motivering har varit att förlorad arbetsförtjänst är en följdskada för vilken flygbolagen inte svarar enligt sina allmänna befordringsvillkor.[16] Två sjörättsfall som behandlats i Kkn rörde inställelse av Finnjets turer. I det ena fallet hade Finnjet ersatts med ett mindre och långsammare fartyg, vilket ledde till att passageraren försenades och missade en arbetsdag. Ersättning för förlorad arbetsförtjänst rekommenderades. I det andra inställelsefallet saknades tillräcklig utredning över förlust av arbetsförtjänst.[17]

Ersättning har i allmänhet yrkats för traditionella skadetyper. Jag har exempelvis inte funnit ersättningsyrkanden för förlorad renommé såsom i det amerikanska fallet Bendersky. Dr. Bendersky var tvungen att inställa en föredragsserie då hans kappsäck innehållande föredragen försvunnit under flygtransporten. Han yrkade ersättning för förlust av renommé som pålitlig föredragshållare. Konventionens ansvarsbegränsningar ansågs gälla även dylika konsekvensskador.[18]

bb. Dagtraktamente

Passagerarna har kunnat yrka ersättning för förlorat dagtraktamen-

[15] Som ersättningstyp har frångången arbetsförtjänst gamla anor i vår rätt. Brottsbalkens »hinder eller brist i näring» ansågs av Ehrström avse »tidsspillan», närmare den »genom sjukdomen uppkomna tidsförlusten och försummelse i näring». Se *Ehrström* från åren 1861—1863, se Kivivuori 212.

[16] Art 17.4.5.

[17] Dr 79/38/1399, 81/35/300.

[18] Bendersky v T.W.A., 1968 USAvR 1128.

te då transporten dragit ut på tiden. Ibland har passagerarna endast yrkat på ersättning för dagtraktamente, ibland för såväl förlorad arbetsförtjänst som dagtraktamente. Tanken bakom ersättning för förlorat dagtraktamente har sin grund i vissa kollektivavtal i vilka regleras ersättningar till statstjänstemän under resa för bl.a. resor, dagtraktamente, måltider och inkvartering.[19] Statens ersättningar för dagtraktamente rör sig mellan 150 och 550 mk beroende på bl.a. vistelseland. Passagerarna har uppenbarligen menat att de har rätt till ersättning av transportören för den förlust de lidit, då de varit tvungna att vistas utomlands utan att arbetsgivaren betalat dagtraktamente. Utom i vissa enstaka Finnairs överbokningsfall har transportören inte ersatt dagtraktamente.

d. Ideella skador

Begreppet ideell skada har en stark utomobligatorisk prägel, avseende sveda och värk samt lyte och annat bestående men. I det följande har jag valt att använda begreppet i en vidare betydelse så att det även omfattar förlorad semester och förlorade evenemang, skador i vilka även ingår ekonomiska element.[20] De ideella skadorna indelas i det följande i olägenheter, förlorad semester och förlorade evenemang.

aa. Olägenheter

När en passagerare under en resa blir fördröjd ger det ofta upphov till olika olägenheter vilka kan sakna ekonomiskt värde men leder till förargelse och olustkänsla. Värdet av dessa går inte att på objektiva grunder mäta ekonomiskt. I sina yrkanden har passageraren talat om ersättning för sveda och värk, själsligt lidande, besvikelse, obehag, besvär o.s.v. Ersättning för dessa typer av ideella skador har i allmänhet inte utgått. Vissa undantag finns. När flere negativa händelser har sammanträffat har Finnair kunnat kompensera olägenheterna genom att erbjuda fria resor. Vid mindre dröjsmål har transportörerna under väntetiden kunnat erbjuda fria måltider, kaffe o.s.v. JS har åberopat ansvarsfriskrivningen i JBF även i dessa situationer. I ett undantagsfall utbetalades såsom

[19] Se närmare t.ex. kollektivavtalet om ersättning av statstjänstemännens resekostnader av den 16. 3. 1983.

[20] Se närmare nedan kap 6 IV.

ersättning för extra besvär 1.000 mk till researrangör, inte passagerarna, då beställt tåg försenades i över en timme. Ersättningen motiverades med skälighetssynpunkter.[21]

bb. Förlorad rekreation

Vid dröjsmål under resan till resemålet har passagerarna kunnat yrka på ersättning för förlorad semester, förstört veckoslut och liknande förluster. Ersättningsyrkandena har rört sig mellan 130 och 400 mk. Det har i allmänhet varit fråga om längre dröjsmål vilka medfört att en resdag gått förlorad. Korta dröjsmål har i enstaka fall kunnat leda till att anslutningsförbindelser missats och en semesterdag åtgått till väntan på ny förbindelse. Denna skadegrupp har ekonomiska element. Speciellt i den tyska diskussionen i samband med sällskapsresor har dessa drag starkt framhållits.[22] Såsom vid sällskapsresor kan man argumentera för att denna skadetyp är ersättningsbar inom ramen för avtalets syfte. Den eventuella ersättningsbarheten skall inte enligt min mening avgöras genom att beteckna skadan som materiell eller ideell utan utgående från avtalets syfte.[23]

Vid transportavtal har ersättning i allmänhet inte utgått för förstörd semester. Ett undantag utgör åter överbokningsfallen i Finnairs praxis. Saimaa Lines har rekommenderat passageraren att vända sig till researrangören för att få ersättning för »förlorad markservice» då befordringen som utgjorde en del av en sällskapsresa blivit fördröjd och vistelsen på resemålet förkortats. Vid den närliggande avtalstypen sällskapsresor har konsumentklagonämnden i allmänhet rekommenderat prisnedsättning för förlorade semesterdagar.[24]

cc. Förlorade evenemang

Genom dröjsmål har passageraren kunnat gå miste om vissa evenemang under resan, t.ex. sightseeing, laboratoriebesök, älgjakt o.s.v. Vid transportavtal har inte heller denna typ av skador i allmänhet ersatts.

[21] Yt 31386/035/79.
[22] Se nedan kap 6 IV 12.
[23] Se nedan kap 6 IV 14.
[24] Se nedan kap 9 III.

Undantag utgör vissa överbokningsfall. Vid sällskapsresor har Kkn rekommenderat ersättning.

e. Tredje mans skador

De tredje mans skador som har aktualiserats i det genomgångna materialet har framför allt varit onödiga resor för mötande familj och vänner. Ersättningar har i allmänhet inte utgått. Undantag utgör igen vissa överbokningsfall i Finnairs praxis.

f. Personskador

I två fall i det undersökta materialet inkluderande konsumentklagonämndens praxis har dröjsmålet enligt passagerarens uppfattning gett upphov till personskada. I det ena fallet ledde väntan i det kalla och regniga Helsingfors till förkylning och passageraren önskade ersättning för mediciner. Finnair ersatte inte medicinerna men däremot inköp av varm tröja.[25] I det andra fallet som behandlades i konsumentklagonämnden hade bagage försvunnit för att först senare återfinnas. Passageraren var tvungen att använda samma skor i flere dygn. Passageraren fick utslag på fötterna och uppmanades av läkare på semesterorten att inte simma och att hålla sig stilla. Konsumenten yrkade ersättning för bl.a. kroppsskada. Kkn fann att konsumenten inte kunnat visa att sjukdomen orsakats av dröjsmål av bagaget varför ersättning inte utgick till denna del.[26]

3. Är det egentligen skillnad mellan skador som uppstår vid icke-uppfyllelse och vid dröjsmål?

Den gjorda genomgången pekar på att de skadetyper som uppstår vid dröjsmål i snäv bemärkelse och icke-uppfyllelse är långt desamma. I de icke-uppfyllelsefall som blivit aktuella har reseinställelsen eller avbrottet

[25] KG 1646.
[26] Dr 82/35/2561.

skett i så sent skede att resan enligt avtalet redan borde ha påbörjats.

I de tämligen ovanliga fall där transportören inte uppfyller sin prestation blir passageraren inte passivt sittande i vänthallen utan ordnar själv en kompenserande transport till resemålet. Situationen är i praktiken densamma som vid längre dröjsmål. Syftet med resan kan gå förlorat. Det synes ofta vara fråga om tillfälligheter om det är transportören eller passageraren som ordnar de kompenserande transporterna.

Om passageraren själv ordnar den kompenserande transporten torde det juridiskt bedömas som om han hävde det ursprungliga transportavtalet. Transportörens ersättningsskyldighet blir beroende av om hävningsgrunder är för handen. Då transportören ordnar den kompenserande transporten kan man argumentera för att han visserligen fullföljt sin befordringsplikt men prestationen är felaktig. Den kan vara fördröjd eller felaktig på annat sätt, flygresa har exempelvis ersatts med bussresa o.s.v.

Vid inställelse eller annulleringar sker inte deklaratoriska hävningsförklaringar från någondera parts sida. Skillnaden mellan inställelse och dröjsmål blir i praktiken glidande.

I överbokningsfallen har transportmedlet avgått avtalsenligt men den avtalade befordran har inte fullgjorts i förhållande till den enskilda passageraren. Även här blir det ofta frågan om kompenserande transporter med annan tur vilket ofta innebär en tidsförskjutning genom fördröjd ankomst.

ANDRA DELEN. DEN TRANSPORTRÄTTSLIGA ANSVARSUTFORMNINGEN

1. Inledning

Såsom andra prestationsskyldiga har transportören plikt till rättidig uppfyllelse av sin prestation. Plikten är sanktionerad med ett dröjsmålsansvar. Undantag utgör vår JBF § 15. Bortfraktaren är ansvarig för »skada på grund av att passageraren försenas», såsom detta ansvar i sjölagen enkelt uttryckts (SjöL § 178, LBL § 20). Men transportörens dröjsmålsansvar är begränsat på flere sätt. I detta avsnitt behandlas den klart transporträttsliga sidan av dröjsmålsproblematiken, först ansvarsförutsättningarna, som visar en sida av begränsningarna. Därefter behandlas de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna.

Problematiken i 4 kapitlet rör förutsättningarna för transportörens ansvarighet. För att ett dröjsmål skall vara ansvarsgrundande bör för det första själva dröjsmålet uppfylla vissa kvalifikationer. De kan gälla dröjsmålets längd, varje minsta tidsförskjutning är inte rättsligt relevant (I). Å andra sidan kan långa tidsförskjutningar och total icke-uppfyllelse leda till att andra ansvarssystem blir gällande (II). Den relevanta tidsförskjutningen kan vara begränsad till viss period av befordringen (III).

För det andra leder bara vissa dröjsmålsorsaker till ansvarighet för transportören. Ansvarigheten bygger på transporträttens typiska presumerade culpa, med vissa variationer (IV). Medvållandeproblematiken hör nära samman med culpaansvaret och synes bli betydelsefullare vid persontransporter än godstransporter, p.g.a. »en transporterad menniskas förmåga af sjelfbestämning» (V).[1]

De för transporträtten typiska lagstadgade beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna fungerar även vid dröjsmålsskador. Vid sidan av självriskbestämmelserna utgör de den ansvarsram inom vilken uppkomna dröjsmålsskador ersätts av transportören. Dessa beloppsmässiga begränsningar behandlas i 5 kapitlet.

---

[1] *Hammarskjöld* 2.

Kapitel 4. Ansvarsgrundande dröjsmål

I VAD ÄR DRÖJSMÅL?

1. Dröjsmål — rättsligt relevant dröjsmål

En klassisk spelöppning när man behandlar dröjsmålsproblematiken är att ställa frågan »Vad är egentligen dröjsmål?» Här ställs frågan i ganska sent skede. Orsaken är att jag nöjt mig med det enkla svaret att det föreligger dröjsmål när passageraren kommer för sent till bestämmelseorten.[1] Dröjsmål är ett relativitetsbegrepp, man ställer det faktiska händelseförloppet i relation till en »på ett eller annat sätt fixerad» korrelationstidpunkt.[2] Passagerartransport är i huvudsak reguljär linjetrafik med noggranna av transportören upprättade tidtabeller. De utgör utgångspunkten vid bedömningen av huruvida dröjsmål föreligger.[3] Tidtabellerna i chartertrafiken behöver inte vara lika exakta. De anger vanligtvis ungefärliga tider. Samma konstaterande torde ofta gälla kryssningsfart.[4]

Grönfors har i sin monografi Tidsfaktorn i transportavtalet utförligt behandlat tidsfristen för rättidig uppfyllelse av transportavtalet.[5] Av central betydelse vid godstransporter är fastställandet

[1] Se även t.ex. SOU 1936:54 48, *Alten* 15, *Beckman* JFT 1937 577, *Drion* 86, *Goedhuis* 208, *Guldimann* 109, *Koffka* m.fl. 321, *Miller* 154, *Riese* 449, *Sullivan* 26.

[2] *Grönfors* Tidsfaktorn 71.

[3] Se t.ex. *Grönfors* Tidsfaktorn 76 skriver att tidtabellen utgör lufttransportörens »egen noga specificerade uppfattning om normaltiden för själva resan, och denna bildar den självklara utgångspunkten för varje bedömning av frågan om försening föreligger». Se även *Lødrup* II 124 och t.ex. *Drion* 86, *Miller* 154, *Koffka* m.fl. 321, *Sullivan* 26.

Observera även det svenska förslaget till järnvägstrafiklag SOU 1980:37 209 i vilket uppställts en schablonregel om 2 timmars försening såsom förutsättning för ansvarighet.

[4] Se t.ex. SOU 1973:137 101.

[5] *Grönfors* Tidsfaktorn 71—103.

av transportfristen, d.v.s. den kalkylerade tiden för fullgörandet av transportåtagandet.[6] Godstransporter sker ofta utan exakta detaljerade tidtabeller eller utan att tidpunkten för transportens fullgörande avtalats. Vid fastställande av huruvida dröjsmål föreligger jämförs den faktiska transporttiden med den beräknade transportfristen. Dröjsmålet får enligt Grönfors rättslig relevans först vid ett väsentligt överskridande av transportfristen. Grönfors har på sidan 103 grafiskt framställt dessa tankar i en mångsidig modell som här något förenklats.

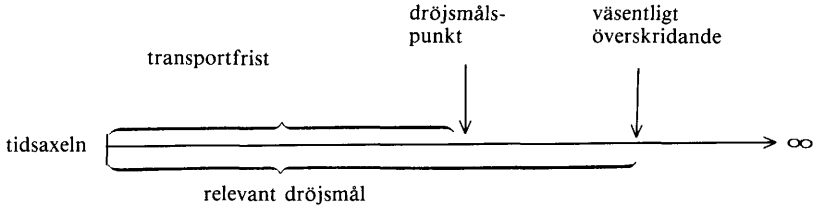

Fig. 2.

Vad är då rättsligt relevant dröjsmål? Kan en passagerare vid varje minsta försening göra dröjsmålspåföljderna gällande? Svaret är klart nej. Det ställs vissa krav på själva tidsförskjutningen. Varje minsta avvikelse innebär inte avtalsbrott. Tidtabellsangivelser leder inte till att transporten skall ses som s.k. tidsgaranterand transport.[7] Tidtabellsangivelserna är att uppfatta såsom normaltider. Skäliga avvikelser från tidtabellerna bör kunna ske utan att det medför ansvarighet för transportören.[8] Sce-

[6] Se närmare *Grönfors* Tidsfaktorn 91 ff.

[7] Se närmare om tidsgaranterade transporter *Grönfors* Tidsfaktorn 189 ff.

[8] *Lødrup* II 124 framställer detta enligt följande: »Når det skal vurderes hva som er en rimelig oppfyllelsetid, må man se dette i relasjon til hva som er den normale. Og det er nettopp at oppfyllelse i det alt vesentlige skjer overensstemmende med tidtabellerne.» Se vidare not 3 ovan och t.ex. »Transportvillkor vid transport av passagerare och resegods med avgångs- eller bestämmelseort i Sverige. Antagna 1 juni 1980 av Svenska Redarföreningen efter förhandlingar med konsumentverket» punkt 6.1. »Vad beträffar ansvaret för försening skall beaktas att publicerade tidtabeller är uppgjorda med hänsyn till normala förhållanden».

Se vidare de i flygbiljetterna avtryckta avtalsvillkoren punkt 9: »I tidtabeller och på andra ställen angivna tider gäller utan förbindelse och utgör icke del av detta avtal.» Friskrivningen får enligt den nedan förfäktade tolkningen inte självständig betydelse, se närmare nedan Kap 4 I 23 och t.ex. Lødrup II 124.

matiskt kan man inspirerad av Grönfors' grafiska bilder framställa den rättsligt relevanta dröjsmålspunkten enligt följande:

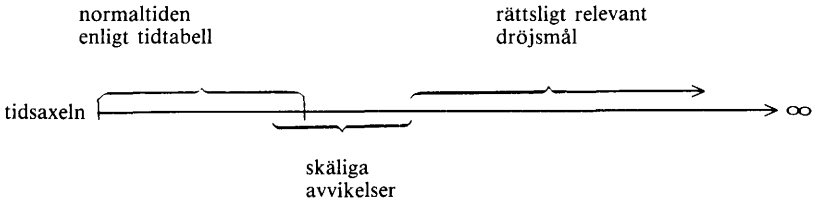

Fig. 3.

»Skälig avvikelse» är en vag formulering. Enligt vedertagen juridisk fraseologi blir en närmare precisering beroende av omständigheterna i det enskilda fallet. Vilka skulle kunna tänkas vara relevanta omständigheter? Sådana skulle exempelvis vara typen av transportmedel,[9] transportkvaliteten, transportsträckans längd, marknadsföringsuppgifter, o.s.v. Sålunda skulle tidsfaktorn exempelvis vid reguljära flygtransporter spela en väsentligare roll än vid kryssningar.[10] Vid längre resor skulle större avvikelser tolereras än vid korta resor,[11] liksom även vid prisbilliga specialresor i jämförelse med normala förbindelser. Vidare kan marknadsföringsuppgifter få betydelse. Om en befordring marknadsförts med fortsatt förbindelse kunde en kort försening som innebär att en anslutande förbindelse missas få rättslig betydelse o.s.v.[12]

---

[9] Se t.ex. ND 1954 s 680 nedan Kap 4 V vid not 33.

[10] Se närmare nedan not 23.

[11] På denna punkt kan man göra en jämförelse med den Europeiska flygbolagsassociationen AEA:s bestämmelser om s.k. denied boarding compensation vid överbokning. Erhållandet av ersättning förutsätter bl.a. på rutter inom Europa en försening om 4 timmar medan motsvarande tid på rutter utom Europa är 6 timmar. Se även USA:s flygfartsmyndigheters CAB:s Regulation 250 enligt vilken förutsättning för ersättning är bl.a. en försening om minst en timme i förhållande till planerad ankomsttid. Ersättningbeloppet blir mindre om transportören ordnat kompenserande transport som ankommer på rutt inom USA inom 2 timmar och på rutt »overseas» inom 4 timmar från planerad ankomst. Se närmare angående detta t.ex. *Davidson & Solomon* 36 f.

Enligt Personbeförderungsordnung i Östtyskland är 15 minuters försening ansvarsgrundande vid befordran med tunnelbana och spårvagn, men ansvarsbeloppet är begränsat till den dubbla befordringsavgiften. Se angående detta närmare t.ex. SOU 1980:37 201.

[12] I ett Kkn-fall 79/35/2425 som avgjordes i plenum under ordförandeskap av Leif *Sevón* missade tågpassageraren anslutande förbindelse till buss, tog taxi för att på kvällen

2. Särskilt om den lufträttsliga dröjsmålsproblematiken

Flygtrafiken utmärks av sin snabbhet. Detta återspeglas även i ansvarsregleringen. Ovan har redogjorts för hur den för transportören stränga ansvarsbestämmelsen blev införd i Warszawakonventionen. Dröjsmålsansvaret är tvingande och ansvarsmaxima höga. Tolkad enligt sin bokstav kan bestämmelsen få hårda följder för transportören. Såväl i avtalspraxis som doktrin har försök gjorts att ge stadgandet en lindrigare innebörd. I avtalspraxis har detta skett genom friskrivningar vilka delvis går så långt att man kan ifrågasätta deras giltighet. Även i doktrinen har argumenteras ofta målinriktat för ett lindrigare ansvar.

21. Avtalsbestämmelser

Redan vid Warszawakonferensen antydde Sir Alfred *Dennis* att flygbolagen har möjlighet att friskriva sig från exakta tidsangivelser.

> »If the air carrier says, like all the railroad companies, »Here is our timetable, but we don't guarantee that our aircraft will arrive exactly at the hour indicated», there is herein something which makes sense, and if the air carriers put this condition in the contract, delay is no longer involved except, of course, for exceptional and unreasonable delay.»[13]

Ansvarsgrundande dröjsmål skulle sålunda förutsätta exceptionell eller oskälig försening. Varje minsta dröjsmål skulle inte leda till ansvar för transportören. Dennis' förslag satte sina tydliga spår i flygbolagens avtalsvillkor. Tanken togs genast upp i IATA och i de år 1930 utarbetade befordringsvillkoren[14] och syns ännu i de gällande villkoren, Conditions of Contract. Dessa villkor finns avtryckta i flygbiljetterna i dag och skall tillämpas av alla IATA-anslutna flygbolag.[15]

---

hinna hem och krävde ersättning för de förhöjda kostnaderna. Enligt telefoninformation från bussbolaget skulle bussen ansluta till tåget. Bussen hade emellertid startat utan att vänta på alla passagerare. Kkn rekommenderade ersättning. Se allmänt om marknadsföringsuppgifternas betydelse *André* 340 ff.

[13] Minutes 55, Warszawa 1929 37 ovan kap 2 IV 22.

[14] Se ovan kap 2 IV 22.

[15] IATA Traffic Conference Resolution 724. Se även biljettvillkoren punkt 11 »Transportbolagens ombud, personal eller representant äger ej rätt ändra, omtolka eller bortse

I Condition of Contract punkt 9 föreskrivs:

> »Transportbolaget förbinder sig att efter bästa förmåga transportera passagerare och resgods med vederbörlig snabbhet. I tidtabeller och på annat ställe angivna tider gäller utan förbindelse och utgör icke del av detta avtal. Transportbolag kan utan varsel anförtro befordran åt annat bolag eller flygplan samt vid behov ändra eller utelämna på biljetten angivna uppehållsplatser. Tidtabellerna kan ändras utan varsel. Transportbolag ikläder sig intet ansvar i fråga om anslutningsflyg.»

Utförligare bestämmelser finns i de av IATA utarbetade General Conditions of Carriage for Passengers and Baggage. Dessa är inte bindande för medlemmarna men tillämpas trots det i närmast oförändrad form av IATA-bolagen.[16] Villkoren ingår i separata häften som vanligtvis finns till påseende på biljettförsäljningspunkterna.

I artikel 10 stadgas:

> »Tidtabeller, annullering av flygningar
>
> 10.1. Tider och tidtabeller garanteras inte
>
> 10.1.1.
>
> Flygbolaget förbinder sig att göra sitt bästa för att befordra passageraren och hans bagage med rimlig skyndsamhet. Tidangivelser i biljetten, tidtabellerna eller på andra ställen garanteras inte och ingår inte som del i befordringsavtalet och flygbolaget ansvarar inte för anslutningar.
>
> 10.1.2.
>
> Tidtabeller kan ändras utan varsel. Flygbolaget äger när omständigheterna så påfordrar, ändra eller utesluta platser för reseuppehåll som anges i biljetten eller tidtabellerna och äger utan varsel utbyta flygbolag eller flygplan.
>
> 10.1.3.

---

från någon som helst bestämmelse i detta avtal.» Se vidare t.ex. *Haanappel* ETL 1974 651, *Rudolf* 153 ff och nedan kap 7.

[16] IATA Recommended Practice 1724. Jämför t.ex. Finnairs Allmänna befordringsvillkor för passagerare och bagage med SAS' och British Airways motsvarande bestämmelser. Se vidare nedan kap 7 och t.ex. *Böckstiegel* 1022, *Haanappel* ETL 1974 767.

Flygbolaget ansvarar inte för fel eller bristfälligheter i tidtabeller eller andra utgåvor rörande bolagets flygprogram eller i uttalanden av flygbolagets anställda, agenter eller representanter vad avser avgångs- och ankomsttider och utförandet av flygning.

10.2. Rätt att inställa, uppskjuta etc.

När omständigheterna så påfordrar äger flygbolaget utan varsel inställa, avbryta, ändra rutten för, uppskjuta eller försena flygning, utan annat ansvar än att under skäligt beaktande av passagerarens intresse befordra, ändra rutten för eller återbetala biljettpriset till honom enligt artikel 6.2.»

I flygbiljetterna anges regelmässigt avgångstiden men inte ankomsttiden, uppenbarligen även i syfte att förhindra att ankomsttiden skall ses som avtalad tid.

22. Doktrinen

Friskrivningarna från dröjsmålsansvaret har i doktrinen givits olika betydelse. Vissa författare har argumenterat utgående från tanken att varje avvikelse från tidtabellsuppgifterna i princip medför ansvar, men att friskrivningarna medför en lindring av ansvaret. Ansvarighet skulle sålunda förutsätta att skälig transporttid överskridits. Andra menar att transporterna i varje fall inte är tidsgaranterade. Även utan friskrivning skall skälig tid för transportens fullföljande överskridas för att transportören skall bli ansvarig. Slutresultatet i de båda synsätten är detsamma. Argumenteringen följer olika linjer.

a. Enligt den först beskrivna åsikten är utgångspunkten att tidtabellerna strikt skall följas. Friskrivningarna innebär emellertid att tidtabellsangivelserna inte skall uppfattas som absoluta, utan att befordringen skall utföras inom skälig tid i förhållande till tidtabellsangivelserna. Då dröjsmålsansvaret till sin karaktär är tvingande skulle friskrivningarnas roll inskränkas till detta.[17]

[17] Se bland litteraturen exempelvis *Alten* 16, *Abraham* 41, *Beckman* JFT 1937 557, *Grönfors,* Allmän transporträtt 1969 81, *Guldimann* 109, *Miller* 154 f och där angivna rätts-

Genom friskrivningarna skulle tidtabellsenlig transport närmast likställas med transporter för vilka ingen exakt uppfyllelsetid avtalats. Transporterna skall fullföljas inom »skälig tid».[18] I exempelvis den tyskspråkiga litteraturen talas allmänt om »angemessener Frist», i den engelskspråkiga litteraturen i enlighet med reasonableness testet om »reasonable time». I de nordiska förarbetena till luftbefordringslagen konstateras att om särskild tid för befordringens genomförande inte avtalats skall den, enligt de svenska förarbetena, vara uppfylld skälig tid[19] och i de danska och norska inom rimlig tid.[20]

I det svenska förslaget tas uttryckligen ställning till betydelsen av transportörens friskrivning att tiden inte garanteras. Om förbehåll skett skall dröjsmål inte anses inträda förrän vid »exceptionell eller oskälig förskjutning av tiden».[21] *Grönfors* har argumenterat för att friskrivningen får effekten att framflytta den relevanta tidpunkten från ett väsentligt överskridande till ett gravt överskridande av transportfristen.[22]

b. Enligt den andra argumenteringslinjen blir slutresultatet detsamma som ovan. Transporten skall genomföras inom skälig tid. Utgångspunkten är däremot en annan. Trots exakta tidtabeller ses den reguljära passagerartrafiken inte som en tidsgaranterad transport. Vissa avvikelser från tidtabellsangivelserna bör kunna ske utan att ansvar för transportören omedelbart inträder.[23] Enligt denna uppfattning, som även omfattas i detta arbete, blir friskrivningarna till denna del utan rättslig verkan. De kan eventuellt ses som information till passagerarna att inte uppfatta tidsangivelserna som absoluta. Detta informationssyfte kan starkt ifrågasättas. Friskrivningarna är otydligt formulerade och ger närmast bilden av att transportören saknar varje ansvar för dröjsmål. Såsom nedan i kap 7 närmare utvecklats kunde klausulen i denna form slopas.

---

fall, *Riese* 450, *Rudolf* ZLW 1971 164, *Schleicher — Reymann — Abraham* 350 f, *Schmidt* m.fl. 97 not 43, *Schoner* ZLW 1978 159, *Sundberg* RFDA 1966 145, *Specht* 112. Flere av författarna har endast i förbigående behandlat frågan ur denna vinkel varför uppenbara risker är förbundna med den typ av grova åsiktsklassificeringar som här görs.

[18] Se t.ex. *de Vos* vid Warszawaförhandlingarna, Minutes 258.

[19] SOU 1936: 54 47.

[20] Betænkning Till. B. (109) 1936—37 5455, Ot.prp. nr. 22 (1936) 4.

[21] SOU 1937:54 48.

23. Skälig tid?

Vad är då denna skäliga tid? Går den överhuvudtaget närmare att precisera eller bör man finna sig i att återge det ofta citerade men i praktiken tämligen innehållslösa konstaterandet att avgörande är omständigheterna i det enskilda fallet? En exakt precisering kan inte ske. Man kan bara framhålla vissa faktorer som kan påverka bedömningen.

Flygindustrins tekniska utvecklingsnivå är i dag hög. Kraven på korrekt prestation är stora. I det amerikanska fallet McMurry v Capitol

[22] *Grönfors* Tidsfaktorn 99 f. Enligt den grafiska framställningen på sidan 103:

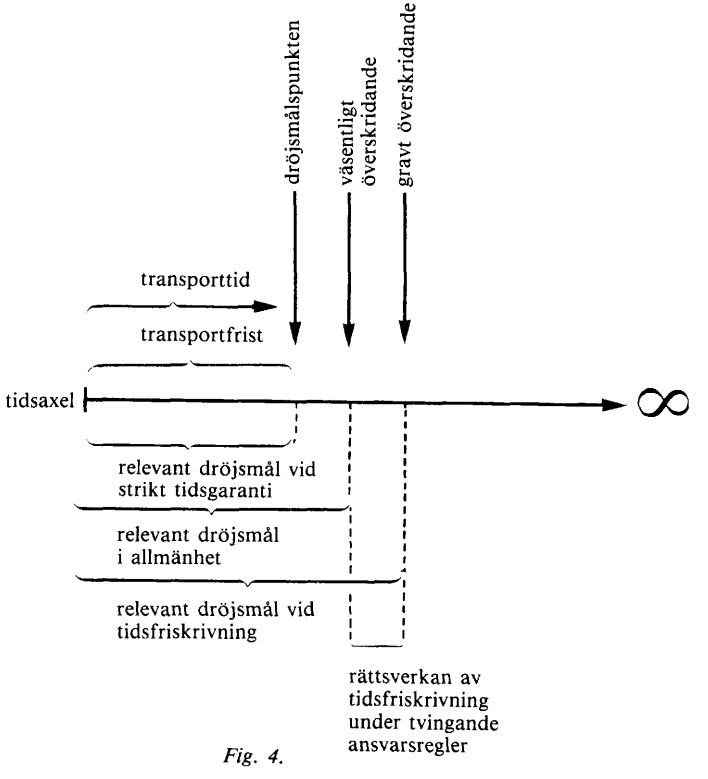

Fig. 4.

[23] Se ICAO Hague I 246, se även t.ex. *Lødrup* II 125, *Lemonie* no 612, *Selvig* AfS Bd 7 490, *Shawcross* and *Beaumont* 1978 no 433, *Specht* 112 f. Se anmärkningen ovan not 17.

International Airways[24] framhöll domstolen: »Transportation by airplane is no longer in its infancy. While hit and miss practices of a nascent industry may be tolerable as a temporary expedient, it is high time that the airlines begin to assume the obligations of responsible businessmen.»

Vid flygtransporter spelar tidsfaktorn en central roll. Såsom ofta påpekas i litteraturen väljs detta transportmedel just p.g.a. sin snabbhet.[25] Detta talar för en tämligen sträng bedömning av skäligheten som nära skulle följa tidtabellsangivelserna. Transportsträckans längd påverkar likaså bedömningen. I exempelvis det tyska rättsfallet OLG Frankfurt[26] ansågs ett 11 timmars dröjsmål på sträckan Berlin—Kairo medföra ansvarighet för transportören med bl.a. motiveringen att dröjsmålet överskred väsentligt vad passageraren rimligtvis hade bort räkna med vid val av luftbefordran som befordringssätt. I fallet LG München I[27] ansågs ett dröjsmål om 1 timme 55 minuter utgöra rättsligt relevant dröjsmål på sträckan Paris—München. Friskrivningen att transporttiderna inte är garanterade eller utgör del av avtalet ansågs vara ogiltigt såsom stridande mot Wk.[28]

Bedömningen torde även i praktiken kunna påverkas av vad som är orsaken till överskridandet. Enligt den mening som bl.a. förfäktas av *Sundberg* kan en kortare tids överskridande p.g.a. transportörens nonchalans medföra ansvarighet.[29] Man kan dela *Lødrups* synpunkt att det kanske är realistiskt att räkna med att då befordringen tagit något längre tid än det normala vill domstolarna »raskere» konstatera ett relevant dröjsmål då det är något subjektivt klandervärdigt i fraktförarens handlande än då orsaken till dröjsmålet ligger på annat kant. Som principiell

[24] McMurry v Capitol International Airways, 1980 USAvR 1.

[25] Se t.ex. *Goedhuis* 208, *Guldimann* 109, *Lødrup* II 121, *Mankiewicz* 186, *Mapelli* 119, *Miller* 155, *Rodier* no 275, *Schoner* ZLW 1978 160, Lamy transport 1984 2 no 6165.

[26] OLG Frankfurt 26. 4. 1983, ZLW 1984 177.

[27] LG München I, NJW 1978 2454.

[28] Se även exemplen ovan not 11. Enligt Interflugs tidigare bestämmelser om ansvar för dröjsmål på inlandsrutter var redan ett 30 minuters dröjsmål ansvarsgrundande. Ansvaret var begränsat till dubbla biljettpriset.

Se *Sundberg* AfL Bd 6 1979 140. Se om godstransporter t.ex. 1975 RFDA 60, 1975 RFDA 395 och Lamy transport 1984 2 6165.

[29] *Sundberg* 1966 RFDA 146, *Litvine* 209, *Miller* 155 f.

utgångspunkt kan bedömningen av vad som är skälig uppfyllelsetid inte förankras i annat än i objektiva överväganden.[30]

II DRÖJSMÅL — ICKE-UPPFYLLELSE

1. Inledning

11. Det nordiska dröjsmålsbegreppet

Dröjsmålsbegreppet i nordisk rätt är i viss mån förvillande. Det juridiska dröjsmålsbegreppet täcker såväl de situationer i vilka prestationen sker med större eller mindre försening som de i vilka prestation överhuvudtaget inte sker.[1]

Ur *Alméns* klassiska kommentar till köplagen har lånats följande citat som visar den för vanligt språkbruk främmande användningen av ordet dröjsmål: »Ett dröjsmål i lagens mening föreligger icke blott i sådana fall, då något avlämnande icke kommit till stånd, utan även i sådana, då avlämnandet ägt rum, ehuru för sent».[2] Samma vida dröjsmålsbegrepp kan man även finna i äldre transporträttslig litteratur. *Hammarskjöld* skriver år 1886 »att ett dröjsmål eller ett afbrott gäller icke blott såsom innebärande ett försenande, utan såsom underlåtenhet att överhufvud eller till mera än en viss del utföra transporten. Detta är enligt allmänna grundsatser händelsen, när dröjsmålet eller afbrottet är af väsentlig art, så att afsändaren blir berättigad att träda ifrån aftalet.»[3]

---

[30] *Lødrup* II 126 ff, se även *Grönfors* Tidsfaktorn 187.

[1] Se t.ex. *Aaltonen* 70, *Almén* § 21 speciellt vid not 85 f, *Arnholm* III 234, *Chydenius* 126 f, *Godenhielm* Kontraktsrätt 59, Säljarens bundenhet 15, *Gomard* Obligationsret 113, *Heikonen — Aaltonen* 79, *Hellner* Speciell avtalsrätt I 87 och Köprätt 79, *Lassen* § 42, *Palmgren* 60, *Rodhe* 182 ff och där åberopad litteratur, *Routamo* 24, *Selvig* Kontraktsretten 337 f, *Serlachius* Lärobok 122 f, *Ussing* Køp 52, Obligationsret § 8, *Vihma* 37 f.

J. Ph. *Palmén* framhöll det vida morabegreppet redan i sina år 1869 upptecknade föreläsningar, vilka torde ha haft stort inflytande på rättsuppfattningen i vårt land då de var det autonoma Finlands första tryckta allmänna framställning över civilrätten. »Mora är för handen när en person antingen alldeles icke eller åtminstone icke i behörig tid, fullgör sin förbindelse». Se vidare *Kivivuori* 260.

[2] *Almén* § 21 vid not 85.

[3] *Hammarskjöld* 54, se även *Grönfors* Tidsfaktorn 105.

I äldre rätt förknippades begreppet mora av vissa författare med gäldenärens skuld. Exempelvis *Wrede* framhöll att »...tillräknas ett dröjsmål icke gäldenären såsom mora, om honom icke drabbar någon skuld».[4] Med intryck från den tyska systematiken[5] såg Wrede begreppen omöjlighet och dröjsmål såsom två jämställda begrepp.[6] Systematiken hos *Serlachius* och *Hernberg* tyder på en liknande uppfattning.[7] I den svenskspråkiga upplagan av *Kivimäki — Ylöstalos* lärobok från år 1961 som fortfarande är i användning talar man om dröjsmål, omöjlighet och positiv avtalskränkning som parallella företeelser.[8] I de finskspråkiga nyare upplagorna har detta strukits.

Dröjsmålsbegreppet har präglats framför allt inom köprätten. I avsaknad av en allmän civillagbok har de skandinaviska köplagarnas begreppsbildning influerat utformningen av allmänna kontraktsrättsliga frågor hos oss[9] såsom i övriga Norden.[10] I de skandinaviska köplagarna gör man i vissa fall skillnad mellan att prestation överhuvud inte sker och att prestation sker sentida. Här avses t.ex. reklamationsreglerna som även torde omfattas hos oss. Utöver denna distinktion spelar även dröjsmålets betydelse för köparen en viss roll i påföljdssystemet. För att kunna häva köpet krävs vid civila köp att dröjsmålet inte är av »ringa betydelse för köparen» (SvKöpL § 21). Detta väsentlighetskrav omfattas även hos oss.[11]

---

[4] *Wrede* 66.

[5] Se närmare nedan under punkt 21 i detta kapitel.

[6] *Wrede* 60 ff.

[7] *Serlachius* Lärobok 118 ff, *Hernberg* 144 ff, *Erma* 311 ff. Se vidare *Palmgren* 57 och där anvisad litteratur och *Rodhe* 186 f.

[8] *Kivimäki — Ylöstalo* 48.

[9] Se t.ex. Reg.prop. 8/1977 42, *Aaltonen* 24 f, *Aurejärvi* 11, *Godenhielm* Kontraktsrätt 11, *Routamo* 4 och t.ex. 24, *Wetterstein* Garantiutfästelse 17.

[10] Se t.ex. SOU 1976:66 122, *Hellner* 11, *Rodhe* 186, *Sundberg* 404.

[11] Väsentlighetskravet har i litteraturen belysts med fantasifulla exempel. Till exempel Chydenius illustrerar en dylik »mindre olägenhet» som får rättslig betydelse även då rekvirenten inte är handelsman genom att frammåla en situation där en beställd begravningskrans kommer först efter det att begravningen ägt rum. *Chydenius* I 120.

Raninens exempel på köparens hävningsrätt vid ringa dröjsmål är mer romantiskt. En blomsterbukett har beställts till person som skall resa med tåg. Buketten levereras inte i tid. Köparen har rätt att genast efter den överenskommna tidpunkten häva köpet, om han meddelat säljaren omständigheterna kring köpet eller denna känt till dem. *Raninen* LM 1942 241.

Liknande är det klassiska exemplet med dräkten som en person beställt för en resa och vilken skräddaren lovat till samma dag som resan skall anträdas. Resenären blir tvungen att motta dräkten även om den kommer några timmar för sent om han inte meddelat skräddaren om resan. NJA II 1906 44 *Almén* § 21 vid not 190.

Det speciella juridiska dröjsmålsbegreppet har inte klarat sig utan kritik. *Hellner*[12] påpekar att dröjsmålsbegreppet i de nordiska köplagarna blivit en juridisk fackterm med helt annan betydelse än enligt vanligt språkbruk. Han får medhåll av *Karlgren* som talar om onaturlig begreppsbestämning och att köplagens dröjsmålsbegrepp i stort sett skulle kunna översättas med icke-avlämnande, icke-uppfyllelse.[13] Vissa författare har närmare preciserat sin begreppsapparat. *Rodhe* talar om tre olika typer av dröjsmål av vilka det temporära dröjsmålet betecknar försenad prestation.[14] Trots att terminologin strider mot vanligt språkbruk är den så inarbetad att den vanligtvis omfattas också av sina kritiker.[15]

I den fortsatta framställningen blir det på flere punkter nödvändigt

---

[12] *Hellner* Köprätt 79 och Speciell avtalsrätt I 87.

[13] *Karlgren* SvJT 1963 106 f. Se även t.ex. *Arnholm* III 234, *Sundberg* Fel i lejt gods 67.

I vissa fall har man i juridiken till och med varit tvungen att påminna om dröjsmålsbegreppets normala betydelse. Det påpekas t.ex. i den svenska propositionen till avbetalningsköp: »Helt allmänt må vidare anmärkas att under det i lagtexten använda uttrycket »dröjsmål» regelmässigt torde ingripas även fall att prestationen visserligen fullgjorts ehuru senare än som rättsenligen skolat ske». Prop. 1953:3 111.

[14] *Rodhe* framhåller i Handbok 185 f och Lärobok 74 att gränsen mellan total icke-uppfyllelse och dröjsmål är klar då man i efterhand får bedöma situationen. Har prestationen mottagits, ehuru den skett för sent, är det frågan om en fördröjd prestation och inte om icke-uppfyllelse. Skall man emellertid bedöma läget vid den tidpunkt då prestation bort ske är läget ett annat. Då är det ännu ovisst om prestation överhuvud kommer att ske eller om borgenären till exempel kommer att häva köpet. Rodhe talar därför om tre olika typer av dröjsmål. Den första typen, svävande dröjsmål, betecknar ett svävande tillstånd då man ännu inte vet om prestationen helt kommer att utebli eller om den kommer att fullgöras för sent. Den andra typen, som han kallar temporärt dröjsmål, betecknar det förhållandet att prestationen skett, men för sent. Den tredje typen är definitivt dröjsmål, vilket avser det förhållandet att det är avgjort att ingen prestation alls kommer att ske. Rodhe konstaterar att »Ett svävande dröjsmål avslutas antingen med fullgörelse — varigenom dröjsmålet övergår till att vara temporärt — eller med att ett definitivt dröjsmål inträder.» Se även *Krüger* 150.

[15] I t.ex. det norska förslaget till ny köplag NOU 1976:34 25 talas om »unøyaktige, men praktiske språkbruk» som även bibehålls i det nya lagförslaget, vilket även är fallet i den övriga nordiska köprättsliga och konsumenträttsliga lagstiftningen. Se även t.ex. SOU 1976:66 233, NU 1984:5 172.

Karlgren SvJT 1963 106 vill »översätta» köplagens dröjsmålsbegrepp med icke-avlämnande, icke-uppfyllelse. Vissa danska författare använder termen icke-erlæggelse med motiveringen att mora ofta används i en snävare betydelse. Se t.ex. *Ussing*, Dansk obligationsret 71, *Jørgensen* Kontraktsret 99 ff.

att närmare precisera i vilken betydelse dröjsmålsbegreppet används, avses enbart en tidsförskjutning, försening eller avses en total icke-uppfyllelse?

12. Problemet

Det nordiska dröjsmålsbegreppet omfattar såväl dröjsmål i betydelsen försening som total icke-uppfyllelse. Mot bakgrunden av den speciella nordiska begreppsbildningen har det varit en omdiskuterad fråga huruvida icke-uppfyllelse av befordran i den konventionsbaserade transporträtten skall regleras av dröjsmålsbestämmelserna eller falla utanför deras tillämpningsområde. Även på det internationella planet har förhållandet mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse ivrigt diskuterats. Frågan är speciellt aktuell genom det s.k. överbokningsfenomenet, som blivit ett omfattande problem inom den internationella lufttrafiken.

Den lufträttsliga diskussionen har långa anor. Den går tillbaka till konferensförhandlingarna i Warszawa. Italienaren *Ambrosini* fäste delegaternas uppmärksamhet vid att konventionen inte säger någonting om icke-uppfyllelse och föreslog att icke-uppfyllelse särskilt skulle nämnas i samband med dröjsmålsbestämmelserna. Till detta svarade fransmannen *Ripert* att det inte fanns något intresse av att en internationell konvention skulle reglera total icke-uppfyllelse, »l'expéditeur est dans son pays, il a toutes les resourses du droit commun.»[16] Slutsatsen av denna ofta återgivna diskussion blev att icke-uppfyllelse hölls utanför konventionen.[17] Sålunda konstateras i de svenska förarbetena till lag om befordran med luftfartyg i en not vid behandling av § 19 att »Frågorna om hävningsrätt vid dröjsmål och om verkan av att fraktföraren helt eller delvis underlåter att fullgöra befordringsavtalet besvaras däremot icke av konventionen».[18]

Utgångsläget för lufträttens del är följaktligen att Warszawakonventionens dröjsmålsbestämmelser i art 19 skulle mot bakgrunden av det nordiska vida dröjsmålsbegreppet omfatta även icke-uppfyllelse. Å andra

---

[16] Warszawa 1929, 52.

[17] Warszawa 1929 52, 115, se även t.ex. *Grönfors* Tidsfaktorn 106, *Sundberg* Air charter 400, *Miller* 159 not 31.

[18] SOU 1936:54 47 not 1, *Wikander* Luftbefordringslagen 40 not 1, se även *Beckman* JFT 1937 557.

sidan talar förarbetena till konventionen och luftbefordringslagen klart mot denna tolkning och för ett snävare dröjsmålsbegrepp.

Problemet är inte bara en teoretisk klassificeringsfråga utan har i högsta grad praktisk betydelse. Anser man att icke-uppfyllelse av transport faller inom ramen för den konventionsbaserade lagstiftningens dröjsmålsbegrepp innebär det å ena sidan att transportörens ansvar är tvingande, han kan inte genom avtalsvillkor inskränka sitt ansvar. Å andra sidan är transportörens ansvar begränsat enligt konventionens allmänna system. Av vikt är framför allt de summamässiga ansvarsbegränsningarna och preskriptionsreglerna. Anser man att dröjsmålsbestämmelserna inte omfattar icke-uppfyllelse, finns inget tvingande ansvar. Gällande blir de obestämdare allmänna obligationsrättsliga reglerna med ett i princip obegränsat ansvar.

Problematiken ställs på sin spets vid överbokning.[19] En passagerare ryms inte med planet till vilket han har reserverat en av flygbolaget konfirmerad plats. Till planet har sålts fler biljetter än det finns platser. Överbokningen har kunnat bero på en avsiktlig policy hos ett flygbolag som regelmässigt överbokar linjer till viss procent. Den lönsammaste överbokningsprocenten har räknats ut med hjälp av noggranna matematiska kalkyler.[20] Denna avsiktliga överbokningspraxis har av flygbolagen setts som ett motdrag mot det s.k. no show-fenomenet som innebär att passageraren trots konfirmerad reservering till en bestämd flygning uteblir.[21]

Såsom bakgrund till den nordiska diskussionen ges i det följande en kort översikt över dröjsmålsbegreppets utformning i vissa centrala rättssystem. Genom rättspraxis belyses dröjsmålsbegreppets inflytande på tolkningen av Warszawakonventionens dröjsmålsbestämmelser. Slutligen behandlas de sjörättsliga bestämmelserna.

---

[19] Avsiktlig överbokning har av CAB definierats såsom ett medvetet förfarande att konfirmera fler reserverade platser än vad som finns till en viss tur, i en viss klass vid en viss tidpunkt. Se även *Tice* 1, *Reukema* 21.

[20] Se utredningarna i exempelvis fallen British Airways v Taylor, 1975 Lloyd's Rep 434, Nader v Allegheny Airlines, 1973 USAvR 327, 1976 USAvR 951, *Sherman* 773 ff, *Pégullian* 15 ff, se även nedan punkt 23. SAS' överbokningsprocent år 1982 var enligt uppgifter i HS 11. 3. 1983 6,9 promill.

[21] Enligt uppgifter i HS 11. 3. 1983 är no-show procenten hos Finnair ca 4—5 vilket innebär att ca 108 000 passagerare per år inte utnyttjar sin reserverade plats och bolaget orsakas över 50 miljoner marks förlust.

2. Rättsjämförelse

Dröjsmålsbegreppet är ett bra exempel på hur begreppsbildningen kring kontraktsbrott kan ske enligt olika systematiska lösningar. Följande korta beskrivning innehåller såväl abstraheringar som förenklingar, men tjänar som underlag för förståelsen av internationell praxis.

21. Västtyskland

Tysk rätt har traditionellt utövat stark inflytelse på nordisk rätt. Det tyska dröjsmålsbegreppet avviker emellertid något från den nordiska begreppsbildningen. Bland kontraktsbrotten görs skillnad mellan Unmöjligkeit och Verzug. Distinktionen kommer till uttryck i BGB § 285: »Der Schuldner kommt nicht in Verzug, solange die Leistung infolge eines Umstandes unterbleibt, den er nicht vertreten hat».[23] När prestation på förfallodagen har uteblivit kan det vara fråga om Unmöjligkeit förutsatt att det på förfallodagen varit omöjligt att prestera. Om det däremot varit möjligt att prestera på förfallodagen är det fråga om Verzug.[24]

Ytterst förenklande kan man säga att från det skandinaviska dröjsmålsbegreppet har utelämnats de fall i vilka det för gäldenären är omöjligt att prestera. Det omöjliga kan inte fördröjas. Omöjligheten får betydelse vid fastställande av tillämplighetens av Wk art 19 på icke-uppfyllelse i rättspraxis.

I nyare tysk rättspraxis har domstolarna behandlat icke-uppfyllelse, oftast p.g.a. överbokning, enligt BGB:s bestämmelser och inte enligt Wk art 19.[25] BGH:s motivering i det s.k. filmproducentfallet är typisk för argumenteringen.

---

[22] Se vidare BGB §§ 276—277.

[23] Se om Forderungsverlezung eller Vertragsverlezung t.ex. *Enneccerus — Lehmann* 222 ff, *Rabel* 148, 162 f, *Larenz* 334 ff, *Treitel* 54.

[24] Se bland den omfattande litteraturen t.ex. *Constantinesco* 51 ff, *Enneccerus — Lehmann* 188 ff, *Larenz* 306 ff, *Rabel* 121 ff, se även exempelvis *Godenhielm*, Om säljarens 20 ff, *Jørgensen* Kontraktsret 17 f, *Lando* 35 f, *Palmgren* 57 f, *Rodhe* 186, *Sundberg* 407 f, *Vihma* 38.

[25] Jämf. fallet LG Düsseldorf, ZLW 1971 290, 293.

Producenten rymdes inte med planet till vilket han reserverat plats. Hon blev »bumpad» p.g.a. överbokning. Producenten chartrade ett privat plan för höga kostnader och yrkade ersättning för sina kostnader.

BGH fann bl.a. att fallet skulle bedömas enligt BGB § 325 och inte enligt Wk art 19. Skador som beror på Nichterfüllung ansågs inte utgöra typiska med lufttrafiken förbundna risker. De beror på organisatoriska brister och är sålunda kontrollerbara. Därtill hade planet startat tidtabellsenligt och var inte fördröjt. Genom överbokningen hade den i fråga varande transporten blivit omöjlig. BGH fann sålunda att skadorna låg utanför Wk:s tillämpningsområde och skall regleras av den nationella rätten.[26]

Genom att prestationen blivit omöjlig var det inte mera fråga om dröjsmål enligt den tyska begreppsbildningen. »Die Beförderung... ist infolge der unstreitigen Überbuchung unmögligh geworden. Der durch den Ok-Vermerk auf den bestimmten Zeitpunkt am 31. März 1979 um 11 Uhr festgelegte Flug ist ein absolutes Fixgeschäft.»[27]

I LG Frankfurt behandlades en researrangörs ansvar vid icke-uppfyllelse av hemresa. Den diskuterande argumenteringen är belysande. I fallet aktualiserades bl.a. frågan huruvida icke-uppfyllelsen p.g.a. dåliga väderleksförhållanden utgjorde dröjsmål i Wk:s mening och huruvida de allmänna resebefordringsvillkorens korta 6 månaders preskriptionsfrist täckte samtliga yrkanden.

Rätten konstaterade att gränsdragningen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse inte är enkel, då begreppet dröjsmål inte definieras i konventionen. Om man med dröjsmål avser varje fördröjd ankomst till bestämmelseorten omfattas även icke-uppfyllelse av dröjsmålsbegreppet. En sådan begreppsbestämning skulle bl.a. lämna obeaktat de speciella förhållandena inom lufträtten på vilka art 19 bygger. För den nödvändiga begränsningen bör man även beakta att skadan enligt art 19 skall inträffa »bei der Luftbeförderung». Det kan inte mera vara fråga om »Verspätung bei der Luftbeförderung» då svarande överhuvudtaget inte skött om passageraren

[26] BGH 25. 9. 1978, NJW 1979 495, ZLW 1979 134, se även den liknande argumenteringen i LG Berlin, ZLW 1982 84 och München, ZLW 1983 60 och det schweiziska fallet Air India v Lovegrove, Cour de Justice Civil de Genève, Air Law 1975 40, se även Schoner ZLW 1977 261.

[27] Se t.ex. LG Berlin, ZLW 1982 84, OLG Bamberg, ZLW 1975 360 och t.ex. *Rudolf* ZLW 1971 104.

och ordnat kompenserande, om ock fördröjd, transport. Förvägrar transportören varje befordran så kan det inte mera vara fråga om lufttrafikens speciella förhållanden och tillämpningen av Wk är utesluten. Det rör sig om en slutlig icke-uppfyllelse. Rätten fann sålunda att de uppkomna skadorna inte berodde på dröjsmål vid luftbefordringen utan på icke-uppfyllelse, varför luftfraktförarens ansvar skulle bedömas enligt den nationella rätten och inte enligt Wk.[28]

Vid uteslutande av icke-uppfyllelse från Warszawakonventionens dröjsmålsansvar har följaktligen tagits bl.a. fasta på att skadan inte skett »bei der Luftbeförderung», att transportören inte ordnat kompenserande transport och vid överbokning att den avtalade transporten blivit omöjlig.

Schoner har med tysk rätt som bakgrund framhållit att man kan tala om icke-uppfyllelse av ett luftbefordringsavtal när befordringen eller möjligtvis den kompenserande befordringen inte blir genomförd inom en objektivt skälig tid och när passageraren trots luftfraktförarens erbjudande att fullgöra befordringen inte mer har något intresse av dess genomförande.[29]

22. Frankrike

Vid tolkningen av Wk spelar den franska rätten en central roll vilket i Norden på ett välmotiverat sätt framhållits av framför allt *Sundberg*.[30] Den franska rättens begreppsbildning är sålunda av speciellt intresse. I fransk rätt finns begreppsparen »inexécution» och »retard».[31] Vid gränsdragningen mellan inexécution och retard lägger man vikt vid om prestationen fortfarande är möjlig. »Inexécution» är emellertid ett vidare begrepp än det tyska omöjlighetsbegreppet. Den prestationsskyldiges

[28] LG Frankfurt, NJW 1982 1538.

[29] *Schoner* ZLW 1978 165.

[30] Se *Sundberg* t.ex. Air Charter 412, RFDA 1966 147 ff se även ovan kap 1 II.

[31] C.c. art 1147. Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au payement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part. Se vidare *Sundberg* 409, och där angiven litteratur samt t.ex. *Carbonnier* 233 f, *Planiol & Ripert* VII n. 873—874, *Rabel* 213 f, *Treitel* 54, *Vihma* 41.

kategoriska vägran att prestera gör att situationen bedöms som »inexécution définitive et irrecoverable» och inte såsom dröjsmål.[32]

Det franska fallet Robert-Houdin c Panair do Brasil har fått mycket uppmärksamhet i den transporträttsliga litteraturen.[33]

> Robert-Houdin reste från Paris till Rom och skulle fortsätta via Madrid till Lissabon där han skulle regissera och presentera föreställningen »Son et Lumière» i närvaro av bl.a. Portugals president Salazar. För detta skulle han få ett gage om 5.000 F. Transportören inställde emellertid flyget Rom—Madrid p.g.a. motorfel i planet. Transportören lyckades inte omboka passageraren till annat plan. Robert-Houdin gick miste om gaget och orsakades därtill vissa kostnader. På fallet tillämpades Wk art 19 och transportören ansågs ansvarig för den uppkomna skadan, som bl.a. omfattade ersättning för frångånget gage.[34]

Sundberg har i sin analys av fallet funnit att det är i linje med det franska dröjsmålsbegreppet. Kancelleringen var bara en temporär vägran att fullgöra. Transportören hade med all sannolikhet gått med på att transportera passageraren med följande flyg.[35]

Även nyare fransk praxis synes följa den vida tillämpningen av art 19. I fallet Dame Bengeloune c Air-Afrique behandlades överbokning.

> Den gravida Wafa Bengeloune skulle med sina två barn återvända till Frankrike med ett flyg som avgick kl. 7.00 till vilket hon hade en reserverad plats. Hon och hennes barn rymdes inte med planet då en viktig grupp passagerare fick gå ombord före henne. Hon och barnen ombokades till ett plan som avgick kl. 16.30 och gjorde flere mellanlandningar. Ankomsten fördröjdes betydligt, bagaget försvann för att endast delvis återfinnas. Domstolen tillämpade Wk art 19 och utdömde préjudice moral, physique och matériel.[36]

Även detta fall bedömdes med stöd av Wk. Transportören vägrade inte kategoriskt att fullfölja transporten utan ordnade en kompenseran-

---

[32] Se *Sundbergs* analys 410 f, se även *Constantinesco* 43, *Miller* 159.

[33] Se t.ex. *Lødrup* Luftret II 127, *Mankiewicz* 190, *Miller* 164, *Risch* 41, *Sundberg* 414.

[34] Trib.civ. Seine, 1961 RGA 285, 1964 USAvR 307.

[35] *Sundberg* 414.

[36] Bengeloune c Air-Afrique, Tribunal de Grande Instance de Bobigny, RFDA 1984 95.

de, om ock fördröjd, transport. Överbokningen bedömdes enligt art 19. Fallet belyser skillnaden mellan den franska och den tyska synen. I flere av de tyska fallen har domstolen framhållit bl.a. att det inte varit fråga om dröjsmål enligt Wk då planet avgått tidtabellsenligt. En reserverad befordran till ett bestämt flyg med tidsmässigt bestämd avgång har ansetts vara ett fixavtal. En överbokning eller annullering har gjort prestationen omöjlig och fört den utanför Wk:s tillämningsområde.[37]

I det tyska fallet LG Frankfurt och i *Schoners* åsikt kan man dock skönja en eventuell möjlighet att tillämpa art 19 om transportören ordnat en kompenserande, om och fördröjd, transport.[38]

23. USA, England

I den anglo-amerikanska systematiken betraktas inte dröjsmål såsom någon separat typ av kontraktsbrott, varför inte heller gränsdragningen mellan dröjsmål och icke-uppfyllelse blir väsentlig.[39] *Sundberg* konkretiserar de engelska domstolarnas uppfattning i satsen »delivery on the wrong days involves non-performance, just as much as if peas had been delivered instead of beans».[40] Däremot blir frågan, huruvida tidsangivelsen i kontraktet är av »essence», av betydelse.[41] I kommersiella kon-

---

[37] Se ovan 21.

[38] Se ovan 21.

[39] Se t.ex. *Grismore* 219. »It may be doubted whether there is ever any good reason for dealing with delay in performance any differently than with any other kind of defect in performance. It is believed that an examination of the more recent cases will show that the tendency is to put such a breach on the same footing as any other, and to make the question of whether or not there be an excuse depend upon the materiality of the delay in the light of all the circumstances, and upon a weighing of all the pertinent factors. Of course, if the parties have made performance at the time stipulated an expressed condition, that condition will have to be fulfilled, in the absence of a legal excuse, regardless of its materiality.» Se även t.ex. *Cheshire & Fifoot* 498 f, *Treitel,* The Law 623, *Sundberg* 411, *Constantinesco* 123.

[40] *Sundberg* 411 och där närmare angivna hänvisningar i not 57 och 58.

[41] *Treitel* 623. »Failure to perform a stipulation as to time does not differ intrinsically from failure to perform any other stipulation... But the subject has a history and terminology of its own; and for this, perhaps not very satisfactory, reason it is usually discussed separately. Failure to perform in time is said to justify repudiation when the stipulation as to time is »of the essence» of the contract.»

Se även *Cheshire & Fifoot* 498.

trakt vilka bedöms enligt common law anses tidsangivelserna i regel vara »of the essence».[42] Tidsangivelserna bedöms strikt även i transporträttsliga sammanhang.[43]

I USA har speciellt överbokningsproblematiken varit en brännande fråga såväl i doktrin[44] som praxis.[45] Det oaktat har tillämpningen av Wk behandlats endast i ett fåtal fall. De i huvudsak nationella fallen har aktualiserat tillämpningen av antidiskrimineringsbestämmelserna i Civil Aeroautics Act 1938 och Federal Aviation Act 1958 och 1970 samt common-law talan om »fraudulent misrepresentation». Genom att tillämpa antidiskrimineringsregleringen och läran om »fraudulent misrepresentation» har man uppenbarligen eftersträvat betydligt högre skadestånd än genom den normala avtalsbrottskonstruktionen vilken i huvudsak omfattar ersättning för kostnader och frångången förtjänst.[46]

Avsiktlig överbokning har inte setts som ett enbart negativt system för passageraren. Exempelvis *Sherman* och *Tice* framhåller att systemet möjliggör bl.a. flexibel bokning och låga biljettpriser.[47] I försök att komma till rätta med den komplexa överbokningsproblematiken, har med stöd av de amerikanska luftfartsmyndigheterna CAB (Civil Aueronautics Board) utbildats bl.a. prioriteringsregler (Boarding Priority Rules) för ombordstigningen och regler om s.k. denied boarding compensation som utbetalas åt överbokad passagerare under givna förutsättningar.[48] Genom klara, på förhand fastställda prioriteringsregler, har man försökt motarbeta orättmätig diskriminering av vissa passagerare till förmån för andra.[49]

Rättsfallsmaterialet om s.k. bumping är digert. Locus classius är Fitzgerald v Pan American World Airways i vilket ingen mindre än Ella Fitzgerald avvisades från planet.[50] Bland senare antidiskrimineringsfall är exempelvis Wills v Trans

[42] Se t.ex. *Cheshire & Fifoot* 499 f, *Treitel* 623 ff, *Williston* 2385 ff. För köprättens del se t.ex. närmare *Chalmers' Sales of Goods Act,* 1893, 168, och om skadeståndsrätten *McGregor* 413 ff, *Rabel* 27.

[43] Se t.ex. *Grismore* 217 och *Williston* 2370 ff och speciellt där angivna rättsfall.

[44] Se exempelvis *Reukema* 21 ff och där angivna hänvisningar och *Campbell* 289 ff, *Davidson — Solomon* 31 ff, *Heister* 533 ff, *Magathan — Franks* 655 f, *Sherman* 773, *Tice* 1 ff.

[45] Se nedan.

[46] Se närmare t.ex. *McGregor* para 293 ff, *Treitel,* An outline 32 ff, *Tice* 23 ff och nedan kap 6 III 3.

[47] *Sherman* 778, *Tice* 6 ff. Se även *Reukema* 21 f och t.ex. fallen Karp v North Central A.L., 1978 USAvR 674, Nader v Allegheny Airlines, 15 Avi 18,179.

[48] Se om AEA:s motsvarande bestämmelser ovan kap 2 II 22.

[49] Se om CAB:s verksamhet på denna punkt under årens lopp t.ex. *Campbell* 290 ff, *Reukema* 23 ff, *Sherman* 782 ff och angående 47 Fed.Reg. 52,980 (1982) part 250 t.ex. *Davidson — Salomon* 31 ff, *Magathan — Franks* 647 f.

[50] Se referatet i t.ex. *Heister* 534.

World Airways ofta refererat.[51] Turistklasspassageraren Wills var tvungen att i strid med bolagets prioriteringsregler avstå sin reserverade plats till förmån för en förstaklasspassagerare. P.g.a transportörens medvetna överbokning tilldömdes Wills $ 1.58 i »actual damages» (ett telefonsamtal) och $ 5.000 i »punitive damages».[52]

Fram till det celebra fallet Nader v Allegheny Airlines har linjen i rättspraxis ansetts innebära att en passagerare med konfirmerad platsreservation med framgång har kunnat yrka ersättning för »actual» och »punitive damages», förutsatt att transportören har brutit mot sina platsprioriteringsregler vid överbokning och gjort sig skyldig till avsiktlig överbokning.[53] En ytterligare förutsättning är att passageraren inte accepterat av bolagen erbjuden denied boarding compensation.

Bland överbokningsfallen intar Nader v Allegheny Airlines en särställning. Fallet har gjort en processuell långdans i olika rättsinstanser.[54]

Den kända konsumenträttsadvokaten Nader hade reserverat plats på Allegheny Airlines flyg till Hartford. Planet var överbokat. Flygbolaget bumpade oklokt nog Nader. Han erbjöds en kompenserande senare transport och den av CAB föreskrivna moderata ersättningen vilka Nader inte accepterade. Nader missade ett föredragstillfälle för Connecticut Citizens Action Group (CCAG). Under föredraget skulle CCAG insamla understöd för sin verksamhet.

Nader drev sin talan mot flygbolaget dels med stöd av antidiskrimineringsbestämmelserna i Federal Aviation Act 1970 då bolaget inte följt prioriteringsreglerna, och dels åberopande common laws »fraudulent mispresentation» då bolaget medvetet felaktigt angett biljetreservationens betydelse. Han menade att bolaget försökte dölja sin överbokningspraxis medvetet om att passagerarna litade på sina reservationer. CCAG förenade sig i Naders talan och yrkade ersättning p.g.a. att gruppen orsakats »extreme and very real embarrassment, loss of professional esteem and prestige throughout the State of Connecticut» och för förlust av understöd som hade kunnat samlas in under mötet.

Trial Court fann att Nader var berättigad till såväl compensatory damages $ 10, som punitive damages $ 25.000 p.g.a. diskrimineringen och den medvetna

---

[51] 1961 USAvR 387.

[52] Se vidare fallet Kaplan v Lufthansa, 1973 USAvR 842, Mortimer v Delta Air Lines, 1969 USAvR 953. I Archibald v Pan American World Airways, 12 Avi 17,399, 12 Avi 18,128, gavs nominal compensatory damages $ 1, exemplatory damages $ 10.000. Jämf. t.ex. Stough v North Central A.L., 9 Avi 17,560 i vilket bolaget följt sina normala prioriteringsregler. De två sista passagerarna rymdes inte med då passagerarantalet p.g.a. väderleksförhållanden måste minskas.

Man kan notera att såväl Wills, Mortimer som Nader var advokater, Kapman kirurg och Fitzgerald, Ella Fitzgerald. *Reukema* 31 konstaterar nyktert att alla dessa personer haft råd att processa »win or lose». Hon gör en jämförelse med fallen Karp v North Central Airlines, 1978 USAvR 674, 1978 USAvR 669, där en vanlig hemmafru med sina två barn, 21 och 10 månader gamla den ena därtill sjuk, råkade ut för överbokning. Court of Appeals tilldömde endast ersättning för actual damages.

[53] Se t.ex. *Heister* 541 f.

[54] 1973 USAvR 329 ff, 1975 USAvR 137, 1976 USAvR 1, 1976 USAvR 951, fallet har referats av t.ex. *Davidson — Salomon* 53 ff, *Campbell* 293 f, *McGilchrist* 1983 LMCLQ 97, *Reukema* 23 ff, *Sherman* 781 f, *Tice* 2.

felinformationen, CCAG tilldömdes nominal damages $ 51 och punitive damages $ 24.000.

Det utdömda skadeståndet punitive damages var anmärkningsvärt högt, tidigare utdömda maximi belopp i liknande fall hade varit $ 1.000. Att observera är att det inte var fråga om kompensation för kostnader, frångången inkomst eller liknande. CCAG var inte part i befordringsavtalet men tilldömdes det oaktat ett betydande skadestånd.[55]

Domen med ytterst höga utdömda ersättningar möttes med kritik och ändringar skedde i de högre instanserna.[56] *Tice* har analyserat Supreme Courts avgörande mot bakgrunden av tidigare fall och drar följande slutsatser:

»1) overbooking is not, per se, deceptive or prohibited;
2) a bumped passenger may elect either the CAB remedy or an alternate flight, accept a denied boarding pass check or pursue judicial relief based either on common-law misrepresentation or statutory discrimination;
3) the bumped passenger may receive actual and punitive damages under both the common-law and statutory claims;
4) consequential damages to the bumped passenger or to persons relying on his reservation are too remote to be recovered;
5) judicial and administrative relief coexist, since overbooking is not yet within the subject matter applicable to the doctrine of primary jurisdiction.»[57]

Från Supreme Court återförvisades Nader-fallet till Trial Court och den processuella långdansen fortsatte.[58]

Trenden mot höga ersättningar är uppenbarligen bruten. *Reukema*[59] konkluderar sin genomgång av rättspraxis i USA med att konstatera att domstolarna

[55] Se ovan Archibald v Pan American World Airlines.

[56] I Court of Appeals skedde vissa ändringar. CAB:s ställning behandlades utförligt. Domstolen menade att CAB:s administrativa utlåtande om överbokningens sviklighet skulle inväntas. Domstolen fann att bolaget visserligen gjort sig skyldigt till »false presentation» men inte till bedrägeri då flygbolagens överbokningspraxis var allmänt känd bland passagerarna. Då Nader var en »extraordinarily knowledgeable passenger» visste han att den konfirmerade platsreservationen inte uteslöt risken att bli bumpad. CCAG ansågs inte ha någon självständig rätt att föra talan mot transportören. D.L.Cir. 1975, se t.ex. *McGilchrist* 1981 LMCLQ 97, *Tice* 18 f.

Supreme Court följde Court of Appeals visavi CCAG:s ställning men inte beträffande CAB:s primary jurisdiction om det kunde anses föreligga »fraudulent misrepresentation» enligt common law, 14 Avi 18,312.

[57] *Tice* 19.

[58] *Richey J.* som behandlat fallet första gången 1973 fann att flygbolagets överbokningspraxis var »fraudulent and wanton» och utvisade ond tro. Nader tilldömdes $ 15.000 såsom »compensatory» och »punitive damages». Se t.ex. McGilchrist 1981 LMCLQ 97.

År 1980 behandlades fallet ånyo av Court of Appeals. Domstolen fann att flygbolagens överbokningspraxis bedrevs öppet och utan bedräglig avsikt eller i avsikt att dölja information. Flygbolaget var berättigat att anta att en kunnig person såsom Nader kände till denna praxis. Det var inte fråga om »fraudulent misrepresentation». Då CAB funnit att denna praxis var i det allmännas intresse kunde punitive damages inte utdömas. D.C.Cir. 1980, 15 Avi 18,179, Air Law 1982 184.

[59] *Reukema* 32.

är nöjda med beloppen för denied boarding compensation och skyldigheten att ordna kompenserande transporter. Hon menar att en passagerare i dag gör klokt i att acceptera kompensationen, den alternativa transporten, ursäkterna och så många gratis drinkar som möjligt.

I senare rättsfall har klart fastställts att om passageraren accepterat alternativ transport, som i enlighet med CAB:s föreskrifter ankommer till bestämmelseorten inom två timmar från den ursprungliga ankomsttiden, kan passageraren inte mer kräva ersättning enligt common law.[60] Vidare konstaterade rätten i fallet Karp v North Central A.L.[61] att en viss överbokning är en nödvändighet för flygbolagen för att motverka den negativa ekonomiska effekten av »no shows» och att transportören inte blir ansvarig p.g.a. diskrimineringsbestämmelserna förutsatt att prioriteringsreglerna följs.

Genom Airline Deregulation Act 1978 har CAB:s befogenheter inskränkts på ett väsentligt sätt.[62] Förhållandet mellan passageraren och transportören regleras sålunda i högre grad av common law och state statutes. Nader-fallets tolkning av »fraudulent misrepresentation» är sålunda av betydelse.

Nader-fallets inverkan syns även i Warszawa-fallet Mahaney v Air France. P.g.a. överbokning rymdes passageraren inte i planet. Han sökte ersättning för såväl compensatory som punitive damages. Domstolen gjorde en klar skillnad mellan ersättning av å ena sidan kostnader, compensatory damages, och å andra sidan de speciella skadeståndstyperna nominal och punitive damages. Endast den föregående gruppen ansågs omfattas av konventionens korta preskriptionsregler. Skadestånd för nominal och punitive damages underlöd däremot inte konventionens preskriptionstider utan följde den nationella rättens allmänna regler.

Kärande yrkade ersättning $ 50 såsom compensatory damages och $ 250.000 såsom punitive damages då hon blivit bumpad. Talan väcktes tre år efter händelsen. Svarande argumenterade för att Warszawakonventionens 2 års preskriptionsfrist hindrade talan som endast kunde stödas på Wk art 19 och 24. Domstolen fann emellertid att endast kärandes skadeståndskrav för kostnader orsakade av dröjsmålet underlöd konventionens bestämmelser och sålunda dess preskriptionsfrist. Kärande kunde föra talan med stöd av Federal Aviation Act för orättmätig bumping för vilket kunde utdömas nominal damages och även punitive damages förutsatt att transportörens handlande varit »wanton, oppressive or malicious». Rätten fann att dylika yrkanden var oberoende av dröjsmålet, inte

[60] Se t.ex. Russeff v Western Airlines, 13 Avi 18,391, Christensen v North Airlines, 1980 USAvR 1201, Wassermann v Trans World Airlines, 1980 USAvR 643.

[61] 1978 USAvR 674.

[62] Se närmare t.ex. *Davidson — Solomon* 31 ff.

»occasioned by» dröjsmålet och de underlöd sålunda inte konventionens begränsningar.[63]

Tillämpningen av art 19 behandlades uttryckligen i McMurry v Capitol International Airways. Fallet har principiell vikt även om de omtvistade beloppen var långa och målet behandlades i Small Claims Court.

> McMurrys flyg från Bryssel till New York inställdes p.g.a. tekniskt fel i planet. McMurry ordnade kompenserande transport samma dag via Paris och önskade ersättning för dessa högre kostnader $1.065,36. Transportören var endast villig att återbetala priset på de oanvända biljetterna $ 300 i enlighet med flygbolagets tariffer som vederbörligen registrerats av CAB. Rätten fann att Wk var tillämplig på transporten och åsidosatte tariffbestämmelserna. Enligt art 19 skulle transportören ansvara för skador orsakade av dröjsmål. »Certainly, defendant can be no less liable for outright cancellation without alternate arrangements than it is for mere delay». Transportören ansågs ansvarig för den dyrare kompenserande transporten.[64]

Enligt domen skulle total icke-uppfyllelse av transporten omfattas av konventionens tvingande ansvarsbestämmelser.[65]

I det kända engelska överbokningsfallet British Airways Board v Taylor behandlades frågan om avsiktlig överbokning kan anses utgöra falsk utsago i den mening som avses i Trade Descriptions Act 1968.

> Mr Edmunds bumpades från flygplanet trots att han hade en av BOAC konfirmerad platsreservering. Underrätten hade funnit att utfästelsen om konfirmerad platsreservering var falsk. Queen's Bench ansåg däremot att brevet i vilket platsreserveringen konfirmerades var ett löfte för framtiden och inte ett existerande faktum i den mening som förutsattes i Trade Descriptions Act.[66]
>
> House of Lords argumentering rörde sig i huvudsak kring frågan huruvida utfästelsen var sann eller falsk. Domstolen fann att

[63] Mahaney v Air France SDNY 1979 ref. i t.ex. *Johnsons* rättsfallsöversikt, 45 JALC 1980 891 f.

[64] McMurry v Capitol International Airways, Civil Court of the City of New York, 1980 USAvR 1.

[65] Se fall om icke-konventionsbunden fart t.ex. *Magathan — Franks,* 48 JALC 1983 651 f.

[66] 1975 Lloyd's Rep 434.

> urfästelsen visserligen var falsk men att British Airways Board som efterträtt BOAC inte var ansvarig för BOAC:s handlingar. Om överbokning konstaterade Lord *Wilberforce:* »My Lords, although a good deal was said in the course of argument by way of explanation and justification for this policy, I must make it clear that we are not, in this appeal, concerned with whether it is commercially sound or unsound, fair or unfair to passengers generally, operated conscientiously or otherwise. Such questions are, in any event, primarily within the control of administrative authorities.»[67]

Orsaken till att såväl i USA som i England argumenteringen vid överbokningsfallen skett med hjälp av bestämmelser om diskriminering, »false misrepresentation» eller falska utlåtanden och inte med hjälp av kontraktsbrottskonstruktioner och Wk torde vara att i de aktuella fallen har passageraren inte orsakats betydande ekonomiska skador. Passageraren har önskat få ersättning utöver vad enligt »remoteness»-testet vanligtvis varit möjligt vid avtalsbrott hänvisande till bolagens avsiktliga överbokningspraxis.[68] Speciellt höga ersättningsbelopp har utdömts i vissa filippinska fall.[69]

---

[67] 1976 Lloyd's Rep 167, fallet har kommenterats bl.a. av *McGilchrist* 1981 LMCLQ 93, *Kean* 1976 Air Law 190.

[68] Se t.ex. fallet Mahaney v Air France ovan vid not 63 och vidare nedan kap 6 III 31 och den tidigare linjen i ex. fallen Hamil v G.N.R., Hobbs v LSWR och senare Javis v Swan's Tours. Se även *McGilchrist* 1981 LMCLQ 94. Vid skadeståndsberäkningen kan man jämföra exempelvis med det sjörättsliga fallet Crowley v Arcadia (1965 AMC 988) i vilket transportören p.g.a. misstag överbokat fartyget och ådömes att ersätta de ekonomiska förluster som skäligen kunde förutses under rådande förhållanden, icke begränsat till s.k. out-of-pocket-kostnader. Passageraren ansågs inte berättigad till ersättning för mentalt lidande.

[69] I båda fallen var det närmast fråga om ersättning för moraliska skador.

I Lopez v Pan American World Airways hade senator Lopez' bokning p.g.a. misstag från flygbolagets sida strukits. Han och hans familj var tvungen att resa i turistklass i stället för första klass. Flygbolaget ålades att erlägga 100.000 pesos i moral damages för förödmjukning och 75.000 pesos i exemplatory damages till familjen Lopez, sammanlagt ca $ 81.250, 1966 USAvR 1.

I Kalaw v Pan American World Airways hade första klass passageraren Kalaw en med beteckningen »RQ» försedd biljett. Han gavs emellertid ett boarding pass och hans bagage checkades, men han bumpades kort före ombordstigningen till förmån för en grupp japanska turistklass passagerare. Rätten fann bl.a. att inga påvisbara ekonomiska förluster uppstått. Flygbolaget ålades att i ersättning till Kalaw utge 600.000 pesos i moral damages och 400.000 pesos i exemplary damages vilket motsvarade c. $ 140.000. Beloppen översteg den tillämpliga Wk:s ansvarsgränser. Se kritiken av *McGilchrist* 1981 LMCLQ 518 ff.

24. Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan konstateras att dröjsmålsbegreppet är ett farligt begrepp att använda i internationella sammanhang. Utöver att det beskriver det faktum att prestationen fördröjs kan även andra förutsättningar vara förknippade med begreppet. Rabel konstaterar i sin digra köprättsliga studie: »Diese Verschiedenheiten sind hauptsächlich terminologischer Art, machen es aber allerdings unratsam, in der internationalen Rechtssprache den Ausdruck »Verzug» für einen grundlegenden Begriff zu verwenden. Man unterscheidet sprachlich besser nur: Nichterfüllung, nicht rechtzeitige Erfüllung, zu vertretende Nichterfüllung und Befreiung, und soweit es erforderlich ist, Unmögligkeit und »Verzögerung» (retard, delay).»[70]

Divergenserna påverkar även tillämpningen av art 19. I tysk rätt har man argumenterat för att befordringen för den enskilda passagerarens del vid överbokning blivit omöjlig då planet redan avgått tidtabellsenligt. Vid inställelse av tur har man hänvisat till att skadan inte uppstått vid luftbefordringen. Båda situationerna har sålunda fallit utanför konventionens tillämpningsområde och ansvarsfrågorna har bedömts enligt BGB.

I fransk rätt har art 19 kunnat tillämpas såväl vid överbokning som vid inställelse och ansvaret har sålunda fallit in under konventionens tvingande system. I USA har man likaså argumenterat för att konventionens tvingande ansvar även bör omfatta inställelse då den reglerar den lindrigare förseelsen dröjsmål. Domstolen har menat att ansvaret inte kan vara lindrigare för en grövre förseelse. De avsiktliga överbokningsfallen har i regel, uppenbarligen för att nå högre skadestånd, lösts med hjälp av annan argumentering och konventionen har haft begränsad tillämpning.

Den komparativa genomgången ger sålunda inte några klara riktlinjer utan antyder flere olika möjligheter. Den bakomliggande nationella rättens ansvarssystem synes ganska långt påverka bedömningarna. Om det finns ett system, såsom BGB, som klart reglerar icke-uppfyllelse på ett sätt som ger passageraren ett lika gott skydd som enligt Wk art 19:s tvingande ansvarssystem synes möjligheterna för en snäv tolkning av konventionens dröjsmålsbegrepp ligga nära. Om åter den snäva tolkningen

[70] *Rabel* 127 f, se även *Gunnar Palmgren* 59.

som utesluter icke-uppfyllelse skulle möjliggöra ett lindrigare ansvar än enligt art 19 synes domstolarna inte benägna att acceptera den tolkningen.

3. Det nordiska dröjsmålsbegreppet och Warszawakonventionen

31. Diskussionen mellan Sundberg och Grönfors

I nordisk doktrin har Jakob *Sundberg* och Kurt *Grönfors* på ett informativt sätt debatterat den nordiska begreppsbildningens förhållande till Warszawakonventionens dröjsmålsbestämmelser. Diskussionen för in på konventionstolkningens centrala frågeställningar.

Sundbergs utgångspunkt är att doktriner som dröjsmål, deviation och non-performance står nära varandra.[71] Efter att ha diskuterat olika lösningsalternativ och påvisat divergenserna mellan olika rättssystem föreslår Sundberg att den franska begreppsbildningen bör vara avgörande och omfattas även i nordisk rätt. Enligt fransk uppfattning ändrar transportörens kategoriska vägran att fullgöra prestationen situationen från dröjsmål till icke-uppfyllelse. Då konventionen är starkt förankrad i fransk rätt kunde den internationella disharmonin motverkas genom att ta fransk rättsuppfattning som utgångspunkt. »As it is desirable to arrive at a harmonizing interpretation of the Warsaw Convention centering on French law, it becomes necessary to take account of the French tendency to let the debtor's categorical refusal to perform change the situation from retard to inexécution».[72] Sundberg tillämpar tankegången på fallet Robert-Houdin, i vilket en del av transporten inställdes p.g.a. tekniskt fel i planet och konstaterar att flyginställelsen endast var en temporär vägran att fullfölja kontraktet, den var inte ett »categorical persistent refusal».[73] Fallet avgjordes sålunda enligt konventionens dröjsmålsregler.[74]

Grönfors har framhållit att upphöjande av fransk rätt till normgivande även för nordisk tolkning går längre än vad som är försvarligt de lege

[71] »Delay and deviation can be expressed in terms of non-preformance; non-preformance can be expressed in terms of delay or deviation.» *Sundberg* 400.

[72] *Sundberg* 413.

[73] Se om fallet Robert-Houdin v Panair do Brasil, ovan punkt 22.

[74] *Sundberg* 403 ff, 1966 RFDA 139 ff, JFT 1979 625 f.

lata. Det innebär att konventionens verkningar skulle sträcka sig längre än de uttryckliga bestämmelsernas tillämpningsområde och via tolkningsresonemang tränga in i och förändra det nationella rättsmaterialet, i detta fall den svenska luftfartslagen som gäller även i förhållande till stater utanför konventionen.[75] Grönfors framhåller vidare att skadeverkningarna av den nordiska avvikande begreppsbildningen inte är så genomgripande som man vid första anblicken skulle kunna tro. När det transporträttsliga dröjsmålet vid godsbefordran varat så länge att det övergår från att vara svävande till att bli definitivt konverteras skadan från dröjsmålsskada till sakskada. Skadan behandlas som totalförlust av godset och sakskadereglerna inträder.[76] När avsikten att inte uppfylla transportavtalet kan påvisas kan transportkunden göra gällande kontraktsbrott »enligt svenska allmänna obligationsrättsliga regler och därmed i princip ett summamässigt obegränsat ansvar. Så snart dröjsmålet varat så länge, att det enligt vad nyss nämnts konverteras till totalförlust och sakskadereglerna därmed blir tillämpliga i stället för dröjsmålsreglerna, befinner man sig emellertid under konventionens tvingande ansvar och den därmed knutna summamässiga ansvarsbegränsningen.»[77]

Försöker man ytterligare komprimera dessa åsikter finner man att enligt det av *Sundberg* föreslagna franska dröjsmålsbegreppet skulle största delen av i praktiken förekommande fall av icke-uppfyllelse omfattas av konventionen och sålunda falla inom ramen för det tvingande summamässigt begränsade ansvaret. *Grönfors* menar att man inte i denna grad kan låta fransk begreppsbildning tränga in i den nationella rätten. Genom konverteringsmodellen, om transporttiden överskridits »oskäligt», blir sakskadereglerna tillämpliga. Huvudparten av längre dröjsmåls- och icke-uppfyllelsesituationer vid godstransporter kommer sålunda att falla in under konventionens tillämpningsområde. De praktiska slutresultaten kommer trots författarnas helt olika utgångspunkter

[75] Se *Grönfors* t.ex. AfL Bd 2 47 ff, Successiva transporter 52, Tidsfaktorn 107. Jämför argumentering enligt liknande linjer beträffande växelrättsliga tolkningar hos *Ylöstalo* Tutkimuksia 35.

[76] Se närmare om konverteringsmodellen *Grönfors* Tidsfaktorn 113 ff, Sjölagens 163 f.

[77] *Grönfors* Tidsfaktorn 109.

nära varandra. Skadorna kommer att falla in under konventionens tvingande ansvarssystem.[78]

Grönfors' kritik av Sundbergs »patentsvärd, den franska rättens primat», är välmotiverad.[79] Grönfors' modell är emellertid anpassad till godsbefordran och går inte att överföra på passagerartransporter. Hur skall problemet tacklas vid passagerartransporter?

32. Hur skall frågan lösas vid passagerartransporter?

Det krävs ytterligare en begreppsprecisering. Icke-uppfyllelse kan man uppfatta som underlåten uppfyllelse av en exakt avtalad transport, d.v.s. exempelvis AY 791 den 16. 4. 1985 kl 8.05, eller som icke-uppfyllelse av befordringen inom sådan tidsrymd att passageraren ännu har intresse av befordringens genomförande. I vissa tyska rättsfall har den avtalade befordringen ansetts vara ett fixavtal varför annan än exakt fullgörelse har ansetts omöjlig och BGB:s bestämmelser har blivit tillämpliga. Fransk rätt har följt en mjukare linje och dragit gränsen vid transportörens kategoriska vägran att fullfölja avtalet.

Det är i sista hand fråga om vilken vikt man tillmäter den exakta preciseringen av transporten. Enligt min uppfattning bör man inte gå allför långt. En fullgörelse av transportåtagandet genom en kompenserande transport inom en sådan tidsrymd att passageraren ännu har intresse av fullgörelse bör ses som en uppfyllelse av transportåtagandet.[80] Prestationen kan vara oriktig men innebär det oaktat en uppfyllelse. Enligt detta ställningstagande skulle av transportören ordnade kompenserande transporter i regel bedömas enligt konventionens dröjsmålsbestämmelser.[81] Genomgången av praxis visade att transportören strävat att ordna kompenserande transporter.[82] Med icke-uppfyllelse förstås då situationer i vilka transportören underlåtit själva uppfyllelsen eller ordnandet av kom-

---

[78] Se även *Lødrup* II 289, *Krüger* 527.

[79] Uttrycket hämtat ur *Grönfors'* artikel i AfL Bd 2 49.

[80] Se t.ex. *Schoner* ZLW 1978 165, *Shawcross* and *Beaumont* 1978 para 436.

[81] Se dom i denna riktning OLG Frankfurt 26. 4. 1983, ZLW 1984 177. Se vidare t.ex. *Hellner* Speciell avtalsrätt I 147, 206, *Almén — Eklund* rubriken till §§ 42—54 not 38 f, *Gomard* Forholdet 166, *Rodhe* 182.

[82] Se även Conditions of Carriage art 6.

penserande transport inom sådan tidsrymd att passageraren ännu har intresse av fullgörelse. Gruppen som utgör icke-uppfyllelse skulle sålunda krympa något.

Det synes vid första anblicken ändamålsenligt att få in också icke-uppfyllelse under konventionens ram. Ansvaret skulle vara tvingande till skydd för passageraren. Transportören skulle å sin sina kunna åberopa de summamässiga ansvarsbegränsningarna och de korta preskriptionstiderna. Reglerna skulle vara klara och fungerande. De allmänna obligationsrättsliga principerna som gäller utanför konventionens tillämpningsområde är obestämdare och kanske inte lika ändamålsenliga i transporträtten. Är dessa påståenden utgående från passagerarens intressen riktiga?

Sedan diskussionen mellan *Sundberg* och *Grönfors* i huvudsak fördes, har framför allt två saker skett som kan påverka ställningstagandena i frågan.[83] På den allmänna obligationsrättsliga sidan har konsumentskyddsintressena under 70-talet starkt betonats och skyddet mot oskäliga avtalsvillkor har genom AvtalsL 36 § och KSL 3:1 och 4:1 fått en fast form. På den internationella luftsrättsliga sektorn har Montrealprotokollen 1—4 godkännts.

Om avtalsvillkoren i befordringsavtalet är oskäliga kan de jämkas vid allmän domstol.[84] Därtill kan KO och MD utfärda förbud mot oskäliga avtalsvillkor.[85] Vid bedömningen av avtalsvillkors skälighet skall hänsyn bl.a. tas till analogier från tvingande regler och försök att kringgå sådana.[86] Icke-uppfyllelse av ett avtal är ett gravare avtalsbrott än blott dröjsmål. Längst ut på skalan kommer den medvetna överbokningspolicyn. Då det finns ett tvingande transportörsansvar vid dröjsmål kan man se detta som ett minimiansvar till skydd för passageraren även vid icke-uppfyllelse. Ansvarsfriskrivningar som går längre till nackdel för passageraren är oskäliga. Konventionens dröjsmålsansvar skulle sålunda bli

[83] I fallet SAS mot Mong, (1984) AfL Bd 6 342 f, medgav SAS att bolaget var ansvarigt för rimliga utgifter vid överbokning. SAS åberopade klokt nog inte ansvarsfriskrivningar. Se närmare nedan kap 6 II 3.

[84] KSL 4:1, AvtalsL § 36.

[85] KSL 3:3.

[86] Se t.ex. Reg.prop. 8/1977 36 f, 40, SOU 1974:83 134 ff, *Bernitz* 75 f, *Kivivuori* m.fl. 105.

tillämpligt via ett analogiresonemang såsom ett minimiskydd för passageraren.[87]

Farhågorna att transportören genom avtalsvillkor effektivt skulle kunna utesluta sitt ansvar för icke-uppfyllelse är i dag obefogade. Påståendet innebär i och för sig inget nytt. Till samma resultat kan man vid medveten överbokning komma till via traditionella avtalsrättsliga läror enligt vilka man inte kan friskriva sig med giltig verkan för skador som förorsakats av grov vårdslöshet eller uppsåt.[88] Ogiltiga friskrivningar behöver givetvis inte jämkas. Den nya lagstiftningen ger dock möjlighet till bättre förhandskontroll. Jämkningsmöjligheten är kanske genom sitt vidare spelrum i praktiken enklare att tillämpa.[89]

Det andra argumentet har sin utgångspunkt i Montrealprotokollens nya bestämmelser. Ansvarsmaximum för dröjsmål lösgjordes från personskadeansvaret och sänktes till 4.150 SDR. Samtidigt gjordes samtliga ansvarsmaxima absoluta. Transportören kan åberopa det begränsade ansvaret även när han gjort sig skyldig till uppsåt eller grov vårdslöshet. Anser man att icke-uppfyllelse omfattas av dröjsmålsbestämmelserna i art 19 skulle det i framtiden kunna betyda att transportören kan åberopa det begränsade dröjsmålsansvaret även vid avsiktlig överbokning. Passagerarens rättskydd skulle i dessa situationer klart försämras.

Slutsatsen är följaktligen att icke-uppfyllelse av befordringen bör om-

---

[87] Jämför det amerikanska rättsfallet McMurry v Capitol International Airways i vilket flyg inställdes p.g.a. maskinfel. Domstolen fann att transportören enligt Wk art 19 är ansvarig för dröjsmål. »Certainly, defendant can be no less liable for outright cancellation without alternate arrangements than it is for a mere delay».

McMurry v Capitol International Airways, 1980 USAvR 1, se ovan 23 vid not 64.

[88] Se t.ex. *Almén — Eklund* 40 ff, *Bernitz* 33, 61, *Grönfors* Sjölagen 177, *Hakulinen* 242, *Hellner* 1 OJLS (1981) 36, *Kivimäki — Ylöstalo* 1981 394, *Taxell* 456 ff, *Wetterstein* Garantiutfästelser 143 ff, *Wilhelmsson* 97, Reg.prop. 247/1981 15, Prop. 1973:138 18, SOU 1976:66 90. Se även NJA 1951 s 589 där svenska HD fann att en friskrivning i konossementet »gick utöver vad som kunde förväntas vinna rättsordningens gillande», kommenterat t.ex. av *Grönfors* Avtalsreglering 84. Se nyare praxis t.ex. Sø- og Handelsrettens dom ND 1979 s 284 där dagsbotsbestämmelserna i skeppsbyggnadskontrakt ansågs reglera »normalt» dröjsmål. Friskrivningen kunde inte utsträckas att omfatta »misligholdelse, der fjerner selve grundlaget for rettidig opfyldelse». Se även det norska skiljeavgörandet ND 1979 s 231, Wingull-saken. Observera AGBG § 11 (7), och den engelska doktrinen om fundamental breach i t.ex. *Cheshire & Fifoot* 151 ff, och *Treitel* 160 ff. För kort komparativ översikt se *Haanappel* ETL 1974 657.

[89] Se t.ex. HD 1983 II 91. Se diskussionen om missvisande klausuler, nedan kap 7 III.

fatta situationer i vilka transportören inte fullgör transporten såsom avtalat eller en kompenserande transport inom sådan tid att passageraren ännu är intresserad av fullgörelse. Total icke-uppfyllelse bör falla utanför konventionens tilllämpningsområde och ansvaret bestämmas enligt allmänna obligationsrättsliga kriterier. Ansvaret är obegränsat och underlyder normala preskriptionstider. Ansvarsfriskrivningar som går längre än vad som vore möjligt om konventionens tvingande dröjsmålsregler tillämpades bör jämkas såsom oskäliga mot passageraren. Dröjsmålsreglerna kan ses som ett minimiskydd vid icke-uppfyllelse.

Den föreslagna lösningens svaghet är att den är ytterligare en variant i det internationellt brokiga systemet. Icke-uppfyllelse bedöms enligt den nationella rätten som förblivit oberörd av internationella uniformeringssträvanden.[90]

4. Sjölagen

Den sjörättsliga lagstiftningen om passagerarbefordran är inte konventionsbaserad såsom luftbefordringslagen, även om en anpassning till Tokioutkastet och senare till Aténkonventionen skett. Konventionen reglerar inte transportörens ansvar vid dröjsmål. Det sjörättsliga dröjsmålsansvaret är präglat i Norden. Det synes därför uppenbart att bestämmelserna om transportörens ansvar för förseningar skall läsas i enlighet med den nordiska begreppsbildningen och även omfatta icke-uppfyllelse av befordring. Är detta antagande riktigt?

I förarbetena till sjölagens dröjsmålsbestämmelser som infördes år 1975 tas inte direkt ställning till frågan som sådan. Däremot kan utformningen av det tvingande dröjsmålsansvarets »tidsmässiga» tillämpningsområde påverka bedömningen. Dröjsmålsansvaret har spjälkts upp i ett

[90] Se OLG Frankfurt 26. 4. 1983, ZLW 1984 177, där domstolen diskuterade huruvida icke-uppfyllelse skulle bedömas enligt tysk eller jordansk rätt. Frågan var väsentlig för utgången i målet. Flygplanet hade avgått före den i tidtabellen angivna tiden då en av passagerarna var en jordansk prinsessa som inte mer ville vänta i planet. Den tyska passageraren hann inte med planet och fick själv ordna en kompenserande resa. Enligt jordansk rätt skulle prinsessans önskan följas och den för tidiga avgången var inte ansvarsgrundande. Prinsessans önskan hade inte enligt tysk rätt samma ansvarsbefriande verkan.

dispositivt dröjsmålsansvar och ett snävare tvingande dröjsmålsansvar. Det dispositiva ansvaret synes följa det traditionella dröjsmålsbegreppet och omfatta icke-uppfyllelse exempelvis genom att fartyget uteblir. Det tvingande dröjsmålsansvaret har emellertid begränsats till dröjsmål under själva befordringen. Enligt SjöL § 188b kan bortfraktaren friskriva sig från ansvar för tiden före passageraren gått ombord och efter det att han gått iland.[91] Bestämmelsen synes bättre lämpad för begränsning av ansvarsperioden vid personskador än dröjsmålsskador. Den skulle kunna, om man så vill, läsas så att transportören kan friskriva sig från total icke-uppfyllelse exempelvis då fartyget av någon orsak inte ankommer till embarkeringshamnen och passageraren aldrig stiger ombord. Vid väsentligt dröjsmål har passageraren visserligen rätt att häva avtalet enligt SjöL § 175, men stannar hans rättigheter vid detta självklara faktum? Knappast.

Transportören kan inte enligt allmänna principer friskriva sig för uppsåt eller grov vårdslöshet. Vidare är ett villkor enligt vilket den prestationsskyldiga friskriver sig från utförandet av sin huvudprestation oskäligt.[92] Det synes främmande att transportören genom ansvarsfriskrivningar skulle kunna göra sitt ansvar lindrigare för total icke-uppfyllelse än för dröjsmål. Det ligger nära till hands att det tvingande dröjsmålsansvaret även i sjörätten tas som måttstock vid en skälighetsbedömning och få utgöra en minimigräns för passagerarens rättskydd.

Sjölagens dispositiva och — om friskrivningar saknas såsom ofta är fallet i praktiken[93] — tvingande ansvar omfattar sålunda såväl icke-uppfyllelse som dröjsmål. De summamässiga ansvarsbegränsningarna blir alltså gällande. Ansvaret är begränsat till 2.000 SDR d.v.s. ca 13.000 mk med en självriskandel på ca 130 mk.

---

[91] Se t.ex. Prop. 1973:137 101, 108, 140, Prop. 1982/83:15 91, Reg.prop. 116/1984 19.

[92] KSL 4 kap 1 §, AvtalsL 36. Se även närmare ovan punkt 32 och t.ex. Reg.prop. 8/1977 36, SOU 1974:83 149 f.

[93] Se nedan kap 7 III 1.

III ANSVARSPERIODEN

1. Allmänt

Ur passagerarens synvinkel är det väsentligt att i tid komma fram till bestämmelseorten. Det är för honom vanligtvis egalt huruvida exempelvis avgången eller själva transporten försenas. Ett sätt att inskränka det tvingande dröjsmålsansvarets effekt är att begränsa ansvarsperioden. Vid sak- och personskador är den här typen av begränsningar välfungerande och kanske nödvändiga. Början av transportörens ansvarsperiod vid sakskador kan exempelvis begränsas till omhändertagandet av gods, påkrokningen, fartygets reling o.s.v. Personskador kan på motsvarande sätt begränsas till ombordstigandet, terminaldörren o.s.v. Ansvarsperiodens slut kan på liknande sätt vara begränsat till avlämnandet till självständig mottagare, fartygets reling, ilandstigandet eller terminaldörren. Hur förhåller sig dessa relativt klara och skarpa begränsningar till dröjsmålsskadorna?

2. Lufträtten

Warszawakonventionens bestämmelser om det tvingande dröjsmålsansvaret ger inte klart svar på denna fråga. Vid tolkning av ansvarsperiodens omfattning har stöd för ofta helt olika åsikter sökts ur dröjsmålsartikelns tillkomsthistoria.[1] Enligt CITEJA-förslaget reglerades dröjsmåls-, person- och sakskadorna i samma artiklar.[2] Dröjsmålsbestämmelsen avskiljdes till en egen artikel så sent som vid själva konferensen. Ansvarsperioden diskuterades ingående i samband med person- och sakskador. För personskador omfattar ansvarsperioden händelser som inträffar ombord på flygplanet eller vid påstigningen eller vid avstigningen och sakskadeperioden avser den tid godset är i transportörens vård »på flygplats, ombord på luftfartyg eller vid landning utanför

[1] Jämför t.ex. *Guldimanns* 110 och *Drions* 86 argumentation.
[2] Se ovan kap 2 IV 22.

flygplats, varhelst godset befinner sig» (Wk art 18 (2)). Dröjsmålsansvarets ansvarsperiod blev inte föremål för en lika ingående debatt.[3]

I dröjsmålsartikeln, art 19, talas om skada till följd av dröjsmål »vid luftbefordringen», »dans le transport aerién». Detta har gett upphov till i huvudsak tre olika tolkningsalternativ. Dröjsmålsansvaret har ansetts omfatta

a) den tidsperiod flygplanet är i luften,
b) samma period som art 17 och art 18 (2), d.v.s. sak- och personskadeperioden,
c) samtliga fall där flygplanet kommer för sent till bestämmelseorten.

a. Enligt det första tolkningsalternativet skulle dröjsmålsansvaret omfatta endast den tidsperiod flygplanet är i luften.[4] Denna ytterst snäva ståndpunkt saknar i dag seriöst stöd i teori och praxis.[5]

b. Enligt det andra tolkningsalternativet skall art 19 läsas tillsammans med person- och sakskadebestämmelserna i Wk art 17 och 18. Dessa anger även ansvarsperioden för dröjsmålsskador.[6] Såsom stöd för denna åsikt har bl.a. framförts att dröjsmålsbestämmelserna först i sent skede avskiljdes till en egen artikel.[7] *Giannini* som var president för redaktionskommittén som omredigerade artiklarna kom med det gåtfulla uttalandet att det inte var fråga om en ny artikel utan om ny numrering av artiklarna.[8] Men förarbetena är på denna punkt så obestämda att de

---

[3] Se Warszawa 1929 49 f, 57 ff. Se även t.ex. *Grönfors* Tidsfaktorn 92 f, *Sundberg* 401.

[4] Se *Goedhuis* i sina tidigare verk t.ex. La Convention 166, 170 f, *Alten* 15, *van Houtte* 85. Se även Betænkning Till. B. (109) 1936—37 5454: »Om Forsinkelse, der foreligger overalt hvor Luftfartøjet — efter at være startet — icke kommer rettidigt frem...» Jämför bland nyare rättspraxis t.ex. Peronny v Ethiopian Airlines, RFDA 1975 395, Iran Air v Générale de Géophysique, RFDA 1975 60, Robert-Houdin v Panair do Brasil 1961 RGA 285.

[5] Redan år 1936 betecknade *Sullivan* JAL 1936 26 åsikten såsom »highly unreasonable, almost absurd», se även t.ex. *Lødrup* II 286. *Miller* 158 skriver »No carrier has ever challenged his liability as a matter of principle when goods in transit were delayed, whether they were airborne or not at the time of the delay». Se även *Schoner* ZLW 1978 162.

[6] Se t.ex. *Grönfors* Tidsfaktorn 91 ff, *Lemoine* 540 f, *Litvine* 210, *Mateesco Matte* 408, *McNair* 183, *Miller* 158 f, *Schoner* ZLW 1978 163, *Shawcross* and *Beaumont* 1978 para 431.

[7] Se ovan not 3.

[8] Minutes 206.

inte kan ge klart stöd för någon bestämd uppfattning.[9]

För godsskadors del innebär denna tolkning att ansvarigheten innefattar den tid godset är i fraktförarens vård på flygplatsen, ombord på flygplanet eller vid landning utanför flygplatsen varhelst godset befinner sig. Denna definition synes även för dröjsmålsskador ändamålsenlig. Transportfristen börjar då godset *omhändertagits* för transport. Omhändertagandet är inte samma sak som inlastandet utan innebär en vidare ansvarsperiod.[10] Ansvarsperioden avslutas vid avlämnandet.

När man kommer över till personbefordran fungerar schemat i motsvarande artikel inte mera lika bra.[11] I art 17 talas om händelse ombord på flygplanet, eller vid påstigning eller vid avstigning. Då ansvarsperioden definierats på detta sätt exkluderas ett flertal väsentliga situationer. Hur skall man exempelvis bedöma fall då passageraren i flygfältsterminalen eller terminalen i stadscentrum väntar emedan den tidtabellsenliga avgången uppskjutits? Eller fall då dröjsmål skett vid mellanlandning? Eller då avtalad transport överhuvudtaget inte sker utan transportören ordnar en kompenserande men fördröjd transport? Denna typ av i praktiken förekommande situationer synes tala för en vidare tolkning än vad en tillämpning av art 17 ger vid handen.

Slutar dröjsmålsansvaret vid avstigningen så att skador som realiseras efter detta faller utanför ramen för ansvarigheten? Frågan kan synas besynnerlig. Det vanliga är att dröjsmålet inträffar under själva befordringen, men skadorna såsom t.ex. kostnader för extra övernattningar på bestämmelseorten för flygresan, nya biljetter till anslutande förbindelser, kostnader för telex- och telefonsamtal, förlust av förtjänst o.s.v., realiseras först efter det att transporten avslutas.[12] Själva dröjsmålet inträffar under befordringen men skadan realiseras först efter detta.

Emellertid fastslås exempelvis i vissa svarsbrev till passagerare i genomgången praxis att ansvaret upphör vid avstigandet. Transportören

---

[9] Citerande *Guldimann* 110. »Die Väter des Abkommens haben es freilich -- wie gelegentlich — auch hier unterlassen, ihrem Willen unmissverständlich Ausdrück zu verleihen.» Se även t.ex. *Grönfors* Tidsfaktorn 95.

[10] Se t.ex. *Grönfors* Tidsfaktorn 91—103.

[11] Det kan sålunda synas något orättvist att i not 6 plocka in författare som i huvudsak behandlat godsskador under denna punkt.

[12] Se ovan kap 3 II genomgången av reklamationer till flygbolagen.

påtog sig intet ansvar för kostnader som uppstod efter att befordringen avslutats. Denna praxis synes avspegla tanken att transportörens ansvar upphör när transporten slutförts oberoende av när skadan kan realiseras. Som stöd för denna tolkning åberopade bolaget även vanligtvis bestämmelserna i General Conditions punkt 9.[13]

Vissa författare har därför argumenterat för en något utvidgad ansvarsperiod och menat att en liknande vidare period som vid godsskador skall bli tillämplig även vid passagerares dröjsmålsskador.[14]

c. Enligt den tredje tolkningslinjen omfattar den kritiska perioden samtliga fall i vilka passageraren kommer för sent till bestämmelseorten.[15] Som stöd för denna åsikt framför *Drion* att i art 19 talas om dröjsmål »dans» inte »pendant le transport aérien». Varje dröjsmål i transporten behöver inte ha inträffat *under* transporten. »Delay in the carriage by air of passengers, baggage or goods simply refers to any situation in which the carriage by air of the passenger or the goods is completed at a later time than it ought to have been completed under the contract of carriage».[16] Ibland har betonats att det skall vara fråga om dröjsmål vid *luftbefordran* och bero på dess typiska risker.[17] Dröjsmål som uppstår efter flygtransporten, exempelvis i tullen eller vid clearing av bagaget faller utanför ansvarsperioden.[18]

---

[13] Se kap 3 II speciellt under 4.

[14] T.ex. *Guldimann* 110 f, *Schleicher — Reymann — Abraham* 349. I SOU 1936:54 48 konstateras först »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.» I följande stycke konstateras att motsvarigheten »till 18 § andra stycket såvitt angår dröjsmål icke har upptagits i konventionen, ehuru en liknande regel här kunde synas befogad och varit ifrågasatt».

[15] *Beckman* JFT 1937 557, *Drion* 86, *Koffka — Bodenstein — Koffka* 320, *Lødrup* II 288, *Mankiewicz* 186, *Mapelli* 175, *Riese — Lacour* 286, *Riese* 449, *Sullivan* JAL 1936 27, *Videla Escalada* 468.

[16] *Drion* 86.

[17] *Drion* 86.

[18] Se t.ex. *Riese* 449. I vissa tyska rättsfall betonas att skadan skall vara orsakad av med luftbefordran förbundna typiska risker. Se t.ex. filmproducent fallet BGH 28. 9. 1978, NJW 1979 495, LG Berlin 10. 6. 1981, NJW 1982 343, ZLW 1982 548, OLG München 20. 9. 1982 ZLW 1983 60. Med hjälp av bl.a. detta argument har överbokningsfallen uteslutits från konventionens tillämpningsområde. Det har påpekats att denna typ av skador har varit av organisatorisk art, inte typiska luftfartsrisker. Se ovan punkt 21.

För passageraren är det väsentligt att han kommer fram i tid, det spelar ingen roll om dröjsmålet skett medan han suttit i vänthallen eller i flygplanet, på flygfältet eller i luften. Detta tredje tolkningsalternativ leder sålunda till ett ändamålsenligt resultat.

Genom en vid tillämpning av ansvarsperioden såsom den definierats i bestämmelsen om godsskador i art 18 torde man i praktiken komma nära samma slutresultat. Krokvägen via art 18 synes emellertid onödigt invecklad och uppkonstruerad.

3. Sjörätten

Sjötransportörens ansvar för dröjsmålsskador reglerades redan i 1939 års sjölagsversion, men ansvaret var dispositivt.[19] Genom ändringarna år 1975 infördes för första gången ett tvingande dröjsmålsansvar.[20] Ansvarsperioden för detta tvingande ansvar är emellertid begränsad. Det innebär att det inom ramen för SjöL:s passagerarkapitel fungerar två typer av dröjsmålsansvar, a) ett tvingande ansvar med ett begränsat tillämpningsområde och b) ett dispositivt dröjsmålsansvar med en vidare ansvarsperiod. Dröjsmålsansvaret är i båda ansvarstyperna beloppsmässigt begränsat.[21]

a) Det tvingande dröjsmålsansvarets tillämpningsområde är i lagen begränsat. Begränsningarna är komplicerade. För det första gäller de allmänna geografiska begränsningarna av det tvingande ansvaret till den internordiska farten.[22] För det andra kan transportören friskriva sig från ansvar för sjötransport mellan fartyg och land om transporten inte omfattas av befordringsavgiften eller om den utförs med transportmedel som annan än transportören ställt till förfogande.[23] För det tredje kan transportören även vid dessa transporter friskriva sig från ansvarighet för skada som inträffar under en tidsperiod som omfattar tiden innan passageraren går ombord på fartyget och efter det att han gått i land.

---

[19] SjöL 1939 § 178.
[20] SjöL §§ 178, 188b.
[21] SjöL 1984 § 182, nedan kap 5.
[22] Se närmare nedan kap 7 III 12.
[23] SjöL § 188b.

Det är framför allt den tidsmässiga begränsningen av ansvaret till perioden mellan ombordstigandet respektive ilandstigande som väsentligt inskränker effekten av det tvingande dröjsmålsansvaret. Från det tvingande ansvaret utesluts exempelvis fall i vilka fartyget inte i tid möter upp i avgångshamnen, överbokningsfallen, dröjsmål som inträffar före ombordstigandet, o.s.v. Dessa situationer faller under det dispositiva dröjsmålsansvaret. Den tidsmässiga begränsningen är bättre lämpad för person- och sakskador än för dröjsmålsskador. Samma anmärkningar kan riktas mot denna begränsning, som mot de tidigare anförda snäva tolkningarna av Wk art 19. Giltiga ansvarsfriskrivningar för tiden innan ombordstigande och efter ilandstigandet förutsätter dock klara, otvetydiga friskrivningar. Sådana friskrivningar har inte påträffats vid genomgången av biljettvillkor.[24]

b) Enligt det dispositiva dröjsmålsansvaret i SjöL § 178 ansvarar bortfraktaren för skada till följd av att passagerare försenas, »även om förseningen inte beror på händelse under själva resan». Ansvarsperioden är inte närmare definierad. Avgörande blir följaktligen det allmänna dröjsmålsbegreppet, ansvaret omfattar alla situationer där passageraren kommer för sent till bestämmelseorten. Sålunda inkluderas förseningar som beror på att fartyget uteblir, ankommer för sent till embarkeringshamnen, avgår för sent, såsom även dröjsmål under själva befordringen.[25] Överbokningssituationerna faller inom ramen för det dispositiva ansvaret.[26] Det dispositiva dröjsmålsansvaret följer sjölagens ansvarsmaxima och preskriptionstider om annat inte avtalats.

Transportörens ansvarsfriskrivningsmöjligheter från det dispositiva ansvaret begränsas i viss mån genom den allmänna regeln att friskrivning inte kan ske från ansvar för skador som uppstår genom uppsåt eller grovt vållande.[27] Det torde i praktiken utesluta friskrivningsmöjligheterna för exempelvis överbokning och vissa andra typer av medveten icke-

[24] Se närmare nedan kap 7 III 13.

[25] Se Prop 1973:137 101, 108, 140. Reg.prop. 10/1984 24.

[26] Prop. 1973:137 100.

[27] Se t.ex. *Almén — Ekelund* § 1 vid not 2 f. *Bernitz* 33, 61, *Hakulinen* 242, *Hellner* Consequential loss 36, *Günter Petersen* 37 f, *Kivimäki — Ylöstalo* 1981 394, *Rodhe* 531 f, *Taxell* 456 ff, *Wetterstein* 143, *Wilhelmsson* 97, Reg.prop. 247/1981 15, SOU 1976:66 90. Se även AGBG § 11 (7).

uppfyllelse. Om transportören vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma kan transportören inte åberopa vare sig de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna eller självriskandelarna.[28]

IV ANSVARSGRUNDEN

1. Utgångspunkten vid dröjsmål är ett presumtionsansvar

Transportörens presumtionsansvar har beskrivits som en allmän transporträttslig regel. Transportören presumeras ansvara för uppkomna skador under befordringen. För att bli ansvarsfri skall han visa att han och hans folk inte genom vårdslöshet vållat den uppkomna skadan. *Grönfors* menar att man inte kan anta att transportören allmänt skulle ha ett mildare ansvar än ett presumtionsansvar. Däremot kan ansvaret givetvis vara strängare p.g.a. lag, sedvänja eller avtal.[1] Vid icke-lagreglerade transporter såsom exempelvis bussbefordran är presumtionsansvaret sålunda utgångspunkten vid bedömande av transportörens dröjsmålsansvar. Samma ansvarsgrund med vissa modifieringar finner man i den luft- och sjörättsliga lagstiftningen. Vad ansvarsgrunden i praktiken innebär för ansvarsutformningen strävar jag att belysa genom att spegla den mot de typiska dröjsmålsorsakerna som har kommit fram i reklamationsmaterialet och internationell rättspraxis (2 och 3). Jag berör även transportörens möjligheter att förhindra att skada uppkommer genom att exempelvis ordna kompenserande transport (5).

2. Lufträtten

21. Det speciella presumtionsansvaret

I Warszawakonventionens *allmänna ansvarssystem* är ansvarets omfattning knuten till graden av transportörens vållande:

[28] SjöL § 184.

[1] Se *Grönfors* t.ex. Inledning 39, Successiva 48. Uttalandet gäller godsskador, ett naturligt undantag utgör de typer av passagerartransporter i vilka passagerarna har stor

1) Transportören är ansvarsfri om han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att dessa varit omöjliga att vidta. (Wk art 21, LBL § 21)
2) Han drabbas av ett beloppsmässigt begränsat ansvar om han inte lyckas visa frånvaro av denna culpa. (Wk art 22, LBL § 23)
3) Om skadan orsakats genom uppsåt eller grovt vållande är transportörens ansvar obegränsat. (Wk art 25 LBL § 26)

På konventionsnivå föreligger ändringsförslag i dessa ansvarssystem. Genom revideringen av Wk i Guatemala och senare i Montreal ändrades ansvarssystemet för *person- och godsskador* till ett strikt ansvar med vissa begränsade ursäktsgrunder. Ansvarsbegränsningarna gjordes däremot absoluta och kan åberopas även vid uppsåt och grovt vållande på fraktförarens sida (Mp art 24). Ansvarsgrunden för dröjsmålsskador bibehölls oförändrad, transportören är ansvarsfri om han visar att han och hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att dessa varit omöjliga att vidta. De beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna är absoluta även för dröjsmålsskador. Uppsåt eller grovt vållande skall inte medföra ett obegränsat ansvar. Revideringarna har ännu inte genomförts i vår lagstiftningen trots att det föreligger flere utkast till ny lag om lufttransportavtal.[2]

Ansvarsbeloppens absoluta karaktär är inte en betydelselös reform. Trots dröjsmålsansvarets tidigare höga ansvarsmaxima som följt person- och sakskadebeloppen har det förekommit enstaka fall i internationell praxis i vilka transportören ansetts ha gjort sig skyldig till grovt vållande och förlorat rätten att åberopa konventionens ansvarsbegränsningar. Som exempel kan anföras vissa överbokningsfall och grava resgodsfall, såsom då i resgodsbeviset antecknats fel destinationsort och rättelse inte skett trots passagerarens påpekanden, transportören inte verifierat att bagage var på rätt plan, bagaget inte återlämnats inom 15 dagar men transportören flere gånger givit felaktiga försäkringar att bagaget kommet att utges följande dag o.s.v.[3] Denna gränsdragning mellan culpa och grovt vållande synes i framtiden bli inaktuell.

Ansvarsgrunden *vid dröjsmål* bibehålls oförändrad i Mp:s reformer. Transportörens ansvarsfrihet vid dröjsmål förutsätter alltjämt, såsom i

---

rörelsefrihet och hans personliga säkerhet är ställd utanför transportörens kontroll. Se t.ex. den svenska sjölagspropositionen Prop 1973:137 98.

[2] Se t.ex. Reg.prop. Utkast av 18. 1. 1983 och 27. 7. 1984.

[3] Se t.ex. Dame Bengeloune c Air Afrique, 1984 RFDA 95, Kupferman v Pakistan International Airlines, 16 Avi 17,443 (1981) och Compania de Aviación Faucett v Mulford, 1980 USAvR 1939. Se även HD 1983 II 95 i vilket transportören befanns skyldig till grov vårdslöshet då han vid en CMR-transport inte kunde ge transportkunden korrekta uppgifter om var godset fanns efter att utlämnandet fördröjts. Se även fallen La Concorde mot Aktiebolaget Aerotransport, AfL Bd 2 172, och Storebrand mot Pan American World Airways, AfL Bd 5 331, vilka behandlade stöld av gods.

den ursprungliga konventionen, att transportören kan visa att han »och hans anställda och medhjälpare vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidtaga dessa».[4] Det är fråga om dels en presumtionsregel, transportören presumeras ha orsakat skadan, och dels en speciell culpabedömning.[5] Aktsamhetsgraden »alla nödiga åtgärder» har fått en specifik utformning i jämförelse med den vanliga culpaformuleringen. Exempelvis sjölagens motsvarande bestämmelser talar om »genom fel eller försummelse» av bortfraktaren själv eller hans folk.[6]

Vad avses med att transportören »och hans anställda och medhjälpare vidtagit *alla nödiga åtgärder* för att undvika skadan eller att det varit omöjligt för dem att vidta dessa»? Det har å ena sidan argumenterats för att redan det faktum att skada uppstått är nog för att skapa skadeståndsskyldighet då skadan visar att transportören inte vidtagit alla nödiga åtgärder för att förhindra skada. Å andra sidan har det påståtts att ordagrann tolkning inte kan accepteras utan att transportörens aktsamhetskrav bör vara mindre, han skall vidta alla skäliga åtgärder för att undvika skadan.[7]

Förarbetena till konventionen spelar ännu i dag en central roll vid tolkningen av uttrycket nödiga åtgärder.[8] Man bör gå tillbaka till kon-

[4] Art 20 (2) i den ursprungliga konventionen enligt vilket transportören blev fri från ansvar »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» hade sin klara förebild i sjörätten. Momentet föll bort vid Haagkonferensen.

[5] I 1977 års LBL ändrades den gamla lagens uttryck »där det antagas må att skadan...» till den konventionstrognare texten »där han visar att han...»

[6] SjöL §§ 118, 181.

[7] Se t.ex. *Lødrup* II 247 ff, *Miller* 161 f.

[8] I CITEJA:s förslag talades om »measures raisonnables» men det ändrades utan närmare diskussion under Warszawakonferensen till det till synes strängare »measures nécéssaires». Denna ändring har dock inte uppfattats såsom en skärpning av ansvaret utan den har ansetts vara enbart redaktionell. Se Warszawa 1929 136 f, *Lødrup* II 249, *Mankiewicz* 99 f, *Miller* 66.

Den ursprungliga Wk:s ansvarsgrund bibehölls efter diskussion oförändrad i Haagprotokollet (Haag 1955 I 94) men ändrades till strikt ansvar för personskada i Montrealöverenskommelsen och senare genom Guatemalaprotokollet och Montrealprotokollen även för godsskador.

ventionens ursprungliga franska begrepp »measures nécéssaires» som på engelska motsvaras av »all necessary measures». Ur förarbetena framgår att det omtvistade uttrycket har sitt ursprung i »due diligence» -begreppet som är central såväl i Harter Act som Haagreglerna vilka tillkom bara några år före Wk.[9] Vid analys av begreppet citeras ofta *Pittards* rapport vid den internationella konferensen i Paris år 1925:[10]

> »Que peut-on exiger du transport aérien? Une organisation normale de son exploitation, un choix judicieux de som personnel, une surveillance constante de ses agents et préposés, un contrôle sérieux de ses appareils accessoires et des matières employées.
>
> Il faut bien admettre que celui qui utilise un aéronef n'ignore pas les risques inhérents a un mode de circulation qui n'a pas encore atteint le point de perfection que cent années ont donné aux chemins de fer.
>
> Il est donc juste de ne pas imposer au transporteur une responsabilité absolute et de le dégager de toute responsabilité lorsqu'il a pris les mesures raisonnables et normales pour éviter le dommage: c èst a diligence que l'on peat exiger du bon père de famille.»[11]

Den av honom förespråkade bonus pater familias måttstocken har även omfattats av senare doktrin.[12] Bonus pater familias är emellertid långt »en blodlös abstraktion»[13] som ger ringa konkret vägledning. Utformningen av bestämmelsen tyder på en aktsamhetsbedömning som ligger någonstans mellan culpa och strikt ansvar med undantag för force majeure.[14]

---

[9] Se Warszawa 1929 31. Se även t.ex. *Goedhuis* 219, *Miller* 66, *Lemonie* nr 815 f. Enligt fransk uppfattning är det sålunda fråga om att transportören skall visa att han iaktagit »tillbörlig omsorg». »C'est ce que le droit anglo-saxon appelle fournir la due diligence.» *Ripert* 299. Enligt *Miller* 67 anpassades det engelska begreppet förvånansvärt smidit till fransk rätt, due diligence blev i konventionen »measures necessaires» som uppfattades som »absence of fault.»

[10] Se bland nyare litteratur t.ex. *Lødrup* II 249, *Miller* 63.

[11] Paris 1925 55.

[12] Se t.ex. *Chauveau* nr 333, *Goedhuis* 219, *Hjalsted* 58, *Lødrup* II 250, *Mankiewicz* 100 och där anförd praxis, *Mateesco Matte* 410, *Miller* 66.

[13] Cit. *Hellner* Skadeståndsrätt 1972 71.

[14] Se angående den faktiska likheten mellan presumerad culpa och force majeure-regeln t.ex. *Grönfors* Sjötransportörens ansvar 48 ff och Successiva 48 f. Grönfors redogör även för *Tuncs* och *Hubers* liknande åsikter.

I nordisk doktrin framhåller exempelvis *Lødrup* att bestämmelsen bokstavligt tolkad närmast skulle innebära ett strikt ansvar med undantag för force majeure. Han menar dock att ansvarsfriheten skall vara möjlig även utanför ramen för force majeure. Det är enligt Lødrup fråga om ett culpaansvar med särpräglad karaktär.[15] *Sevón* framhåller att transportören till sitt fredande måste visa att han vidtagit alla de försiktighetsåtgärder som ankommer på en omsorgsfull transportör för att undvika den aktuella skaderisken.[16] Aktsamhetskravet blir i sista hand beroende av vad man lägger i ordet alla. I fallet Storebrand v Pan American World Airlines[17], i vilket ett parti minkskinn försvann när det var i transportörens vård, fann Oslo Byrett att transportören visserligen vidtagit flere åtgärder för att förhindra godset skulle försvinna men konstaterade »Det skal imilertid mye til for a bevise at alle nødvendige forholdsregler er tatt eller at dette ikke har vært mulig». Transportörens åtgärder var inte tillräckliga för befrielse.

> Tillsammans med presumtionsregeln blir effekten vid okända skadeorsaker i praktiken ett strikt ansvar. Problemen har ställts på sin spets då skadeorsaken vid flyghaveri förblivit okänd. Exculpationsbevisningen blir synnerligen svår och närmar sig i praktiken ett objektivt ansvar.[18]

Det finns även internationell rättspraxis som tyder på att domstolarna har ställt stränga krav på transportörens agerande.[19] Internationell rättspraxis är emellertid starkt influerad av den bakomliggande natio-

---

[15] *Lødrup* II 247.

[16] *Sevón — Sisula* 81.

[17] AfL Bd 5 331 f.

[18] Se närmare t.ex. *Hjalsted* 46 f och där angiven litteratur, *Grönfors* Allmän transporträtt 1973 83, *Risch* 43 och där angiven litteratur och rättsfall och t.ex. i *Mankiewicz* not 100 angivna rättsfall.

[19] Kring gods- och personskador har bildats en omfattande internationell praxis, se närmare rättsfallshänvisningarna t.ex. hos *Mankiewicz* 100 ff, *Miller* 161 ff, *Lødrup II* 245 ff, *Risch* 43 ff. Typiska fall i vilka art 20 diskuterats är stöld av gods i vilka transportören ofta inte ansetts ha vidtagit alla nödiga åtgärder, se t.ex. Manufacturers Hanover Trust v Alitalia, 14 Avi 17, 771, Rustenburg Platinum Mines v South African Airlines, 1979 Lloyd's Rep. 19, UTA v Blain, 1977 RFDA 181, La Concorde mot Aktiebolaget Aerotransport, AfL Bd 2 172, Storebrand mot Pan American World Airways AfL Bd 5 331. Se även omfattande järnvägsrättslig praxis i *Sevón* JFT 1967 376 ff.

nella rätten vilket bl.a. reflekteras i vissa tolkningsdifferenser. Detta kräver försiktighet vid användandet av det internationella rättsfallsmaterialet.

I sin komparativa analys av franska och anglo-amerikanska rättsfall om person- och godsskador kommer *Miller*[20] bl.a. till att domstolarna i USA tidigare givit art 20 en strikt tolkning som närmast förutsatt att transportören gjort allt som stått i hans makt för att undvika skadan.[21] Genom fallet Feibelmann v Compagnie Nationale Air France av år 1972[22] skedde en linjeändring. Transportören skulle visa »due care». Enligt domen Manufacturers Hanover Trust Co. v Alitalia Airlines[23] kräver art 20 att svarande visar »measures reasonably available to defendant and reasonably calculated, in cumulation, to prevent the subject loss.»

Engelsk rättspraxis har förutsatt att transportören vidtagit »all necessary measures but his duty is only that of a reasonable man in taking these measures».[24]

I fransk rätt har tolkningen av art 20 kommit nära den traditionella läran om cause étrangère. Transportören bör visa att orsaken till skadan ligger utanför hans kontroll. Orsaken bör finnas i någonting annat än transportörens handling eller underlåtenhet, vilket i praktiken synes kräva force majeure, fait eller fault de la victime.[25]

Domstolarnas höga krav på transportörens handlande kommer för dröjsmålsskadornas del till uttryck speciellt i fransk rätt.

I det franska rättsfallet Robert-Houdin c Panair do Brasil[26] skulle kärande leda föreställningen av »Son et Lumière» i Lissabon. Resan till Lissabon skulle ske från Paris via Rom. Flyget Rom—Lissabon inställdes p.g.a. motorfel. Domstolen fann att transportören inte kunnat visa att han vidtagit alla nödiga åtgärder och normala försiktighetsmått för att försäkra att planet skulle avgå vid överenskommen tid och datum eller att han inte trots aktsamhet kunnat vidta dessa åtgärder.

I fallet Souilliac c Air France[27] uppskjöts sista delen av en resa

[20] *Miller* 161 ff.

[21] Se t.ex. Philos v Trans World Airlines, 1953 USAvR 471, Rugani v Royal Dutch Airlines, 4 Avi 17,257. Fallen har även kort refererats av *Miller* 162 f.

[22] 12 Avi 17,575, *Miller* 162.

[23] 14 Avi 17,170.

[24] *Geer L.J.* i Grein v Imperial Airways Ltd, 1936 USAvR 211. Se även Chrisholm v British European Airways och United International Stables Ltd v Pacific Western Airlines vilka fall kort refererats av bl.a. *Miller* 163.

[25] Se t.ex. *Goedhuis* 42 f, 240, *Mankiewicz* 100, *Miller* 165 och *Risch* 48 och i dessa anförda rättsfall samt t.ex. UTA v Blain nedan not 29. Se även *Rodhe* 355 f, *Godenhielm* Säljarens bundenhet 45.

[26] Trib. civ. Seine 1961 RGA 285, se ovan kap 4 II 22 not 34.

[27] Tribunal de Grande Instance Seine, 1965 RGAE 15.

efter mellanlandning utan vidare förklaringar till passageraren. Den fortsatta resan fördröjdes bl.a. genom svåra väderleksförhållanden och därigenom förorsakades ytterligare mellanlandningar för bränslepåfyllning. Transportören blev ansvarig för den uppkomna skadan då han inte kunnat visa att det var objektivt sett omöjligt att genomföra resan i rätt tid.[28]

I fallet UTA c Blain[29] ansågs transportören skadeståndsskyldig då en artists bagage försenats 21 dagar och transportören inte visat att dröjsmålet orsakats av avlastaren, annan transportör eller händelse utanför transportörens kontroll.

I det belgiska fallet Wegg c Sabena[30] konstaterades däremot att det var fråga om force majeure då destinationsortens flygplats stängts.

I flera av fallen har transportörens ansvarsskyldighet motiverats med bl.a. att transportören inte kunnat visa att skadan orsakats av force majeure. Force majeure har i allmänhet uppfattats som en ostridig ursäktsgrund.

Det finns dock en uppenbar fara för tomma fraser om diskussionen förs på detta plan. Force majeure-begreppet är inte ostridigt entydigt ens på det nationella planet.[31] Genom att tänja på begreppet kan man komma nära en culpabedömning. Enligt den allmänt omfattade nordiska definitionen avses med force majeure en utifrån kommande, sällan inträffande händelse som medför oöverstigligt hinder att prestera.[32] Det bör vara fråga om händelse som inte är förutsebar vid ingående av avtalet.

Exempelvis *Lang* betonar år 1915 i samband med SjöL §§ 99 och 102 att force majeure innefattar tillfälliga händelser som inte kunnat förutses eller som kunnat avvärjas endast genom åtgärder »hvilka icke rimligen i aftalet förutsatts, emedan de ej står i förnuftigt förhållande till det därmed åsyftade ekonomiska resultatet».[33] Även *Hellman* framhåller år 1941 att händelsen bör vara sådan att den inte ens kunnat avvärjas med de mest ändamålsenliga medel som är förenliga med järnvägens eko-

[28] Se även fallet Fret et Transit Aérien c Cie Trans-Mediterranean Airways i vilket gods blivit liggande i det krigshärjade Beirut, 1979 RFDA 229.

[29] Cour d'appel de Paris 1977 RFDA 181.

[30] 1966 RFDA 353.

[31] Se t.ex. *Vihma* 66 ff, 213 ff.

[32] Se t.ex. *Rodhe* 355, *Godenhielm* Säljarens bundenhet 45, *Taxell* 120. Se även exempelvis definitionerna i *Aaltonen* 90, *Heikonen — Aaltonen* 178, *Raninen* LM 1942 245 f.

[33] *Lang* Finlands Sjörätt I 384.

nomi.[34] *Sevón* har framfört befogad kritik mot överbetonande av ekonomisk hänsyn.[35]

Det är givet att force majeure även enligt nordisk rätt är en giltig grund för att fria transportören från ansvarsskyldighet. Det är en tillräcklig grund, men inte en nödvändig grund. Ansvarsfrihet är möjlig även utanför denna snäva ram. Ansvaret är till sin grund ett culpaansvar och inte ett strikt ansvar, även om en gränsdragning i vissa fall närmast rör sig på det verbala planet. Force majeure-situationerna kommer givetvis att omfattas av ansvarsfriheten men även därutöver bör ansvarsfriheten vara möjlig. Med hjälp av exempel på vanliga dröjsmålsgrunder från såväl internationell praxis som passagerarnas reklamationer till transportbolagen försöker jag närmare beskriva hur ett antal praktiska situationer borde bedömas inom ramen för lufträttens presumtionsregel.

22. *Aktsamhetsbedömningen och vanliga dröjsmålsorsaker*

a. Bland ursäktsgrunderna i lufträtten spelar *väderleken* ännu i dag den dominerande rollen. Flygtrafiken är fortfarande känslig för väderleksförhållanden såsom svår dimma, snöstormar o.s.v. Genomgången av transportbolagens reklamationsärenden ovan i kap III visar att vädret var den vanligaste dröjsmålsorsaken. Den utesluter i praktiken ofta transportörens ansvar.[36] Vädret bör givetvis inte användas såsom en automatisk force majeure-grund i alla situationer utan för att verka ansvarsfriande bör det vara fråga om exceptionella förhållanden som gör att inte heller andra flygplan kan starta eller landa.

Även enligt de *allmänna sällskapsresevillkoren* punkt VII 4 utesluter force majeure rätten till ersättning. I konsumentklagonämndens praxis har därför ofta force majeure-bedömningar aktualiserats. Researrangören har till sitt friande från ansvar för reseförkortningar åberopat väderleksförhållanden som omöjliggjort avtalsenlig prestation. Enligt nämndens linje krävdes intyg från myndighet för att fria arrangören.[37] Nämnden har varit tämligen ovillig att acceptera force majeure som

[34] *Hellman* Määräysoikeus 57 f.

[35] *Sevón* JFT 1967 387.

[36] Se bland internationella fall t.ex. O'Brien v Air Canada refererat av *Schoner* ZLW 1980 347 i vilket transportören ansågs ansvarsfri då dröjsmålet orsakats av snöstorm.

[37] Se närmare nedan kap 9 och t.ex. 81/35/3302, 82/35/1617, 82/35/1581, 82/35/3720, 83/35/429.

ursäktsgrund för arrangören.[38] Passageraren har varit berättigad till prisnedsättning även då transporten fördröjts genom force majeure, såsom exempelvis dålig väderlek eller president Bresjnevs död. Ståndpunkten har motiverats med allmänna avtalsrättsliga principer. De allmänna sällskapsresevillkorens punkt VII 4 enligt vilken force majeure utesluter rätten till ersättning har ansetts oskälig. Vid bestämmande av prisnedsättningens storlek har i vissa fall dock hänsyn tagits till att orsaken till dröjsmålet varit force majeure och att arrangören har strävat till att minimera skadan.[39]

b. Olika slag av *ingripande från myndigheters sida* har traditionellt ansetts utgöra force majeure. De fyller sålunda även Wk:s lindrigare krav. Det kan i praktiken bli fråga om exempelvis landningsförbud på vissa flygfält, flygförbud för vissa flygplanstyper o.s.v.

Myndighetsingripande såsom eventuell force majeure-grund har behandlats i vissa *sällskapsresefall* i anledning av DC-10:s flygförbud i juni 1979. Enlig allmänna sällskapsresevillkoren punkt VII 4 utesluter endast force majeure eller resenärens eget vållande rätten till prisnedsättning.

I det ena av två fall som behandlats av Helsingfors RR gällde flygförbudet för DC-10 vid den aktuella tidpunkten såväl i Europa som USA. Den beställda sällskapsresan till Rhodos förkortades med två dagar. Kärande önskade prisnedsättning. Researrangören menade att det var fråga om force majeure som friade från ersättningsskyldighet. Arrangören framhöll bl.a. att Finnair hade försökt hyra tilläggskapacitet men det visade sig vara omöjligt. Därtill gällde piloternas flygcertifikat endast en flygplanstyp åt gången vilket begränsade möjligheten till interna arrangemang. Genom flygförbudet orsakades Finnair ca 5,5 miljoner marks förluster.

RR fann att flygförbudet utgjorde force majeure för vilket researrangören i allmänhet inte svarade. RR konstaterade dock »Kun kuitenkin kantajien matkalle ilmoittautumisien jälkeen, mutta myöhemmin kuin 14 vuorokautta ennen matkan alkamista on ilmennyt matkustajan kannalta olennainen este, minkä perusteella vastaajalla oli ollut oikeus peruuttaa matka, raastuvanoikeus katsoo, että vastaaja on velvollinen korvaamaan kantajille puuttuneet kaksi matkavuorokautta.» Arrangören skulle såsom prisnedsättning ersätta den förkortade semestern.[40] Kkn:s rekommendation hade följt liknande linjer. Enligt den klarare motiveringen hade den väsentliga ändringen i reseplanerna varit förutsebar och arrangören hade bort erbjuda konsumenten möjlighet att häva avtalet.[41]

---

[38] Se dock fallen 80/38/2557 som gällde stängd flygkontroll och 82/35/1847 som gällde myndighets ingripande.

[39] Se t.ex. 82/35/2879, 83/35/402 och exempelvis KO:s subsidiära grund till prisnedsättning i det s.k. DC 10-fallet H:fors RR 6 avd. II div., 31. 5. 1982. KO argumenterade för att villkoret som utesluter möjligheten till prisnedsättning är oskäligt med stöd av KSL 4 kap 1 §.

[40] H:fors RR 5 avd. I div. 13. 12. 1982.

[41] 79/38/2133.

I det andra fallet hade flygförbudet i Europa redan upphört. Hemresan från Rimini skedde en dag tidigare än avtalat då två sällskapsresegruppers hemfärd slogs samman. Hemfärden skedde med de större DC 10-planen i stället för med avtalade Super Caravelle-plan. Dessa plan hade tagits i bruk på USA-rutterna för att hindra inställelse av samtliga USA-resor. Researrangören menade att det var fråga om force majeure-likande händelse. Kärande som biträddes av KO framhöll att flygförbudet aldrig gällt den avtalsenliga flygplanstypen och att force majeure inte kunde åberopas. RR fann att då rätten till prisnedsättning inte var beroende av orsaken till tidtabellsändringen skulle arrangören i prisnedsättning återbetala 1/7 del av resans pris.[42]

Hovrätten, som i övrigt kom till liknande resultat, konstaterade att de omständigheter som lett till tidtabellsändringar inte kunde avses utgöra force majeure.[43]

HD, som kom till samma slutresultat, fann att hemresan skett tidigare än avtalat p.g.a. svårigheter som drabbat researrangörens avtalspart. Arrangören hade inte visat att uppfyllandet av prestationen blivit omöjlig.[44]

c. Landsomfattande *strejker* har i avtalsrätten ansetts utgöra force majeure.[45] Strejk nämns även såsom ursäktsgrund i den berömda katalogen i Haagreglerna och i SjöL § 118. Strejk åberopades såsom ursäktsgrund även i transportörernas svar i anledning av passagerares reklamationer. Transportören ansåg att strejk var force majeure och att ansvarighet för uppkommen skada inte förelåg.[46] Denna åsikt är i många fall riktig, men inte heller strejk bör fungera såsom en automatisk ursäktsgrund. I det franska fallet Air France c Lamour[47] ansågs transportören

---

[42] H:fors RR 6 avd. II div. 31. 6. 1982. Se även 79/38/2011.

[43] H:fors HovR 16. 5. 1984 44.

[44] HD 1985 II 86.

[45] Se t.ex. *Aaltonen* Irtaimen kauppa 94, *Godenhielm* Lärobok 84 och där angivna rättsfall, *Hellner* Speciell avtalsrätt 106. Jämf. *Taxells* försiktigare ståndpunkt 124. Se även Kom.bet. 1973:12 24 § och Reg.prop. till förslag köplag 1979 3 kap. 9 §.

Enligt äldre uppfattning hörde strejkerna till företagarens risker. *Almén* § 24 vid not 80 menade att konflikter kan undgås genom att tillmötesgå arbetstagarnas krav. Denna åsikt torde starkt ha påverkat äldre bedömningar, såsom exempelvis *Vihmas* åsikter sid. 142 och 244 från 1957 och *Kivimäkis* uppfattning från år 1927, observera dock den mera nyanserade åsikten på sidan 196.

[46] Jämför även svenska Allmänna reklamationsnämndens praxis om researrangörens ansvar, Dnr 79/R 4135, 80/R 4073, 80/R 4540, 81/R 214. Reklamationsnämnden fann att allmänna resevillkoren fritar arrangören vid strejk eller annan händelse av force majeure-karaktär, dock att arrangören skall vidta åtgärder för att begränsa förlusten. I fallen ansågs inte resenären berättigad till ersättning.

[47] Air France c Lamour 1972 RFDA 42.

ansvarig för dröjsmålsskador då mekanikerstrejken börjat före avtalsslutet. Fallet har anförts såsom exempel på att strejk inte är en acceptabel ursäktsgrund då dröjsmålet varit förutsebart, en synpunkt som bör tillmätas relevans även hos oss.[48]

d. Speciell tveksamhet synes råda vid att acceptera *tekniskt fel* såsom befrielsegrund. Ser man Wk art 20 som ett stadgande om strikt ansvar bör tekniskt fel falla inom transportörens ansvarssfär. Anser man att artikeln innebär ett culpaansvar kan tekniska fel däremot falla utanför.[49] Säkerhetssynpunkter, som i flygtrafiken bör dominera alla överväganden, talar givetvis för att transportören inte bör ta några som helst risker utan uppskjuta turer för att förhindra allvarligare olyckor. Men det hindrar inte i och för sig att transportören skall bli skadeståndsskyldig för de dröjsmålsskador som härigenom uppkommer.

Tekniskt fel i flygplanet är inte en oförutsebar omständighet utan förekommer tidvis i flygtrafiken. Enligt ovan genomgången transportbolagspraxis var tekniskt fel den andra största orsaksgruppen vid dröjsmål och inställelse. Den var ca hälften mindre än av vädret orsakade dröjsmål. Det tekniska felets förutsebarhet betonades i det amerikanska fallet McMurry v Capitol International Airways.

> McMurry skulle resa från Bryssel till New York. Turen inställdes p.g.a. maskinfel och passageraren ordnade själv kompenserande transport för att inte bli tvungen att stanna kvar i Bryssel. Passageraren yrkade ersättning för den kompenserande transporten

---

[48] Se även t.ex. *Taxell* 322 och fallet HD 1947 II 147 i vilket gäldenär som ingått avtal under pågående världskrig inte kunde åberopa krigsutbrottet mellan Finland och Tyskland såsom force majeure-grund.

Se även Sté Trans Mediterranean Airways c Fret et Transit Aérien, Cour d'appel de Paris, 1980 RFDA 306 och t.ex. *Shawcross* and *Beaumont* 1978 para 433 och där anförd hänvisning, *Mankiewicz* 188, 193.

[49] Enligt vissa befordringsvillkor anges tekniskt fel som force majeure. Se exempelvis de allmänna bestämmelserna i Polferriers tidtabeller. Se även t.ex. Kkn:s enligt min uppfattning riktiga praxis, att tekniskt fel i flygplanet inte utgör force majeure för *arrangören,* 80/38/2710, 80/38/2557, 82/35/2879 och motsvarande praxis hos svenska Allmänna reklamationsnämnden t.ex. Dnr 79/R 2169, 80/R 3792, 82/2728. Vid en culpabedömning kan utgången vara en annan, se t.ex. Haaglagskatalogen punkt p och de av Commission Canadienne de Transport godkända normerna. Enligt de sistnämnda är transportören berättigad att p.g.a. tekniskt fel ändra tidtabeller. Detta aktualiserades t.ex. i fallet Bérubé et autres c Sté Nordair Ltée, 1981 RFDA 157.

$ 1.065,36. Transportören var endast villig att i enlighet med den av CAB fastställda tariffen återbetala priset på den oanvända biljetten $ 300. I fallet, som avgjordes i Civil Court of New York, konstaterade domaren bl.a. 'Cancellations due to engine failure are not so remote an occurrence in the airline industry as to relieve a carrier from all responsibility to its passengers. Certainly engine failure on any specific aircraft would generally be »unforeseen», but given the nature of the industry, such an occurrence at some time, is certainly »foreseeable».' Transportören ansågs ersättningsskyldig för den betydligt dyrare kompenserande transporten.[50]

I det franska fallet Robert-Houdin c Panair do Brasil inställdes en del av resan p.g.a. motorfel. Domstolen ansåg transportören skadeståndsskyldig för uppkommen skada då han inte visat att han vidtagit alla nödiga åtgärder och normala försiktighetsmått för att försäkra avtalsenlig transport.[51]

Vilken är den skäliga aktsamhetsnivå som kan krävas av transportören för att förhindra tekniska fel i flygplanet? *Lødrup* har en realistisk syn i denna fråga. Han menar att transportören inte bör bli ansvarig för skada vars orsak är fel som inte kunnat upptäckas genom en försvarlig eftersyn av flygplanet. Han kritiserar Rieses uppfattning såsom alltför sträng då denne menat att transportören bör för att bli ansvarsfri visa att det varit omöjligt att upptäcka eller förhindra felet.[52] »Det ville nok oppstå færre motorfeil hvis motorene ble demontert og eftersett før hver flyvning; men fra ekonomisk synspunkt er det icke gjennemførbart.»[53] Dolt tekniskt fel i flygplanet som inte kunnat upptäckas vid försvarlig eftersyn kunde sålunda falla utanför transportörens ansvarssfär.[54]

e. I några fall i Finnairs reklamationspraxis uppgavs exempelvis

---

[50] McMurry v Capitol International Airways, 1980 USAvR 1. Se även Jonker and Schadd v Nordisk Transport Co, 1961 USAvR 230.

[51] Se ovan vid not 26.

[52] *Riese* 457.

[53] *Lødrup II* 251. Se även *Sevón — Sisula* 81, *Goedhuis* 46.

[54] En liknande åsikt torde även finna stöd i nyare fransk praxis. Se Martel c Air-Inter, Trib. de Commerce, 1979 RFDA 229, fann att det var fråga om ett kort dröjsmål p.g.a. fel i de hydrauliska anordningarna och att transportören redan erbjudit sig att stå för uppkomna extra kostnader och ställt bl.a. telefon till passagerarens förfogande. Cour d'appel fann likaså i 1984 RFDA 289 att det i detta fall inte fanns skäl att ålägga transportören ansvar.

besättningens överlånga arbetsdagar såsom orsak till dröjsmål. Sådana orsaker är uppenbart ansvarsgrundande, liksom också t.ex. försening eller inställelse som beror på att bolag konsoliderar turer. Det halvfulla planet som t.ex. skall avgå klockan 11.00 inställes och passagerarna ombokas till 12.00-planet. Denna typ av orsaker kan inte anses fylla de aktsamhetskrav som uppställs i art 20, lika litet som exempelvis felbokningar, överbokningar, byte till mindre och långsammare flygplanstyp av ekonomiska skäl, lastningsproblem, väntande på passagerargrupp, o.s.v.

3. Sjörätten

31. Presumtionsansvaret

På liknande sätt som i lufträtten är transportörens dröjsmålsansvar i sjölagen knuten till graden av vållande:

1) Transportören är ansvarsfri om han visar att skadan inte vållats av honom eller någon som han svarar för (SjöL §§ 178, 181).
2) Han drabbas av ett beloppsmässigt begränsat ansvar om han inte lyckas visa frånvaro av culpa (SjöL § 182).
3) Han drabbas av ett beloppsmässigt obegränsat ansvar om skadan orsakats av uppsåt eller grov vårdslöshet (SjöL § 184).

Jämfört med lufträtten bygger emellertid det sjörättsliga dröjsmålsansvaret på en ren presumtionsregel. För att undvika ansvar skall transportören visa att skadan inte har orsakats »av fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för» (SjöL § 181). Vid personskador är det däremot fråga om ett vanligt culpaansvar med normal bevisbörda. Motiveringen till detta lindrigare ansvar vid personskador är att passagerarna har stor rörelsefrihet ombord på ett fartyg och hans personliga säkerhet står i hög grad utanför transportörens kontroll.[55]

Formuleringen av presumtionsansvaret vid dröjsmålsskador är närmast analog med regeln om godsskador i SjöL § 118 mom 1, som i sin tur till sitt materiella innehåll motsvarar punkt q i Haagreglernas berömda

[55] Se t.ex. Prop. 1973:137 98.

katalog.[56] Det är alltså i grunden fråga om en ansvarsutformning med långa traditioner inom sjörätten. Den allmänna culparegeln i § 118 innesluter i sig de i katalogen punkterna c—p uppgivna befrielsegrunderna såsom naturhändelse, krigshandling, strejk, lockout eller annat avbrott eller hinder i arbetet oavsett orsak och omfattning o.s.v.[57] Men dessa är bara exempel på ursäktsgrunder, utgångspunkten vid bedömningen av ansvaret är den grundläggande culparegeln. Sjötransportörens speciella ansvarsfrihetsgrunder nautiskt fel och brand gäller inte som automatiska befrielsegrunder vid dröjsmålsskador.[58] Culpabedömningen torde vanligtvis leda till att transportören blir ansvarsskyldig exempelvis för dröjsmålsskador p.g.a. grundstötning.[59]

32. Aktsamhetsbedömningen och vanliga skadeorsaker

Hur förhåller sig katalogens traditionella ursäktsgrunder med den verklighet som bolages praxis illustrerar? Vissa orsaker återfinner man i katalogen, t.ex. svåra isförhållanden, strejker o.s.v., men det finns även speciellare dröjsmålsorsaker såsom ändrade årsdockningar, omdisponering till andra fartyg o.s.v.[60] Trots den mildare utformningen av culparegeln i sjörätten kan man långt utnyttja lufträttens digrare material vid culpabedömningen.

Vädrets makter, katalogens naturhändelse, har inte spelat ut sin roll i den moderna färjtrafiken såsom inte heller i flygtrafiken. Saimaa Lines' praxis visade flere fall där turer försenats p.g.a. dröjsmål. Bolaget valde att ersätta skadorna uppenbarligen med den bakomliggande mycket riktiga motiveringen att isförhållandena verkligen bör vara exceptionella för att transportören skall bli ansvarsfri. Andra fartyg på motsvarande rut-

---

[56] Se närmare t.ex. *Grönfors* Sjölagen § 118 och där närmare angiven litteratur.

[57] Se speciellt *Brækhus* The Hague Rules Catalogue 16 ff.

[58] Jämf. godsbefordran SjöL § 118 och bevisbörderegeln i § 181.

[59] Se Viking Lines ersättningspraxis och t.ex. den svenska Allmänna reklamationsnämnden fall Dnr 79/R 8406 i vilket rederiet DFDS rekommenderades att ersätta bl.a. extra kostnader och inkomstbortfall som uppstått p.g.a. m/s Winston Churchills haveri och därav föranledd försening.

[60] Se ovan kap 3 III Saimaa Lines' och Viking Lines praxis.

ter skall inte heller kunna trafikera normalt.[61] Den extremt kalla perioden under vårvintern 1985 orsakade enligt tidningsuppgifter ett flertal förseningar i färjtrafiken mellan Finland och Sverige.

Myndighetsingripande förekom i ett mycket speciellt fall med berusade turister.[62]

Hamnarbetar*strejk* har i några fall orsakat dröjsmålsskador. Det är fråga om en traditionell befrielsegrund. Det berörda bolaget meddelade dock att det av goodwill-skäl utbetalt ersättningar.[63] Samma linje följdes vid *grundstötning,*[64] som inte vid dröjsmålsskador är en automatisk befrielsegrund, utan utsätts för en normal culpabedömning.

Vid *maskinfel* kan man ganska långt följa *Lødrups* argumentering för lufttransporter.[64a] Felet skall inte kunna upptäckas vid normal eftersyn. Ständigt återkommande maskinfel talar för bristande aktsamhet.

Ansvar för dröjsmålsskador p.g.a. ändrad *årsdockningstid* har behandlats i några fall i konsumentklagonämnden.

> I ett fall som avgjordes i plenum under ordförandeskap av *Sevón* rekommenderades passageraren ersättning för förlorad arbetsförtjänst och extra kostnader med frångrag av självriskandel då resan fördröjts med ett dygn. Finnjets tur hade inställts p.g.a. ändrad årsdockning och passageraren reste hem med en mindre och långsammare båt. Ändrad årsdockning var inte en grund som befriade transportören från dröjsmålsansvar.[65]

---

[61] Exempelvis i Cour d'appel de Paris dom 6. 11. 1979, ETL 1980 339, konstaterades att 10 Beauforts storm kan inte anses som force majeure vid befordring över Atlanten. Se även ND 1965 s 263.

[62] Se bland Kkn:s praxis fallet Dr 83/35/256 i vilket tullen i Tallinn stängdes under ombordstigningen till fartyget. Flere passagerare lämnades kvar i Tallinn. De yrkade ersättning för sålunda föranledda kostnader och förlust av arbetsförtjänst. Arrangören yrkade ersättning av passagerarna för nya hemresekostnader. Det framgår att orsaken till att tullen stängdes var det stora antal berusade passagerare som burits ombord på fartyget. Myndigheterna hade på förfrågan svarat att alla var så berusade att ingen mer tilläts gå ombord på fartyget. Kkn fann bl.a. att arrangören enligt allmänna sällskapsresevillkoren VII.6. inte ansvarar för myndighets åtgärder mot resenären. Passageraren ålades inte enligt rekommendationen att ersätta hemresekostnaderna men fick inte heller ersättning för sina extra utgifter och för förlorad arbetsförtjänst.

[63] Se ovan kap III 3 not 1.

[64] Senare diskussioner med bolagets representanter.

[64a] Se ND 1981 s 268, Bergen byrett.

[65] 79/38/1399.

Kkn har lagt vikt vid såväl orsaken till dröjsmålet som transportörens strävan att minimera skadan genom att i tid informera om inställelse och försöka ordna kompenserande transporter.

> Finnjets tur inställdes även i ett senare fall då årsdockningen förskjutits p.g.a. strejk. Passagerarna fick veta om inställelsen först i Travemünde hamn. Två passagerare åkte hem genom Sverige på motorcykel och yrkade ersättning för de merkostnader som sålunda uppstått. Rederiet åberopade befordringsvillkorens förbehåll om rätt att ändra tidtabellerna och menade att strejk utgjorde force majeure. Dröjsmålsbestämmelserna i SjöL kap 4a var enligt rederiet inte tillämpliga på situationen, i all synnerhet som dröjsmålet inte berodde på culpa. Rederiet var endast villigt att återbetala den oanvända biljetten.
>
> Även detta fall avgjordes i plenum. Kkn fann att det inte var fråga om ändring av tidtabell utan att rederiet inte fullgjort sin befordringsplikt och inte heller vidtagit åtgärder för att ordna kompenserande transport. Rederiet hade därtill inte informerat eller ens strävat att informera passagerarna om inställelsen. Då strejken redan slutat och fartygets årsdockning, även om rederiet p.g.a. strejken varit tvungen att ändra tidpunkten, i sig inte utgjorde force majeure rekommenderade nämnden att rederiet skulle ersätta kostnaderna som uppstått p.g.a. att befordringsavtalet inte fullgjorts. Utredning över inkomstbortfall hade inte företetts.[66]

Fallet för över till den andra sidan av culpabedömningen. Det är inte bara orsaken till dröjsmålet som är intressant utan även orsaken till skadan.

4. Jämförelse av presumtionsreglerna

Formellt är presumtionsreglerna olika utformade i luft- och sjörätten. Enligt genomgången praxis synes divergenserna vid dröjsmålsskador uttunnas till det nästan obefintliga. Slutsatsen är inte ny, den har fastställts flere gånger tidigare på en allmännare nivå.[67] Transportören

---

[66] 81/35/300.

[67] Se framför allt *Grönfors* Successiva 43 ff, Sjötransportörens ansvar 48 ff och t.ex. diskussionen hos *Lødrup II* 251 ff.

ansvarar i grunden för sådana skadeorsaker som faller inom hans inflytandesfär.[68] Vädrets makter, myndighetsingripande och andra liknande »yttre» orsaker är klara ursäktsgrunder. Olikheterna kan tänkas spela in vid bedömandet av ansvarighet för tekniskt fel så att högre aktsamhetskrav skulle krävas vid luft- än vid sjötransport. Då skadeorsaken ligger i rent ekonomiska överväganden såsom konsekvent överbokning, konsolidering av turer, byte till mindre och långsammare transportmedel o.s.v. undgår transportören inte sitt ansvar.

5. Transportörens skyldighet att undvika skadan

Transportören svarar för uppkommen *skada*.[69] Trots att ett dröjsmål inträffar kan transportören genom sitt handlande förhindra att skada uppkommer. I praktiken synes detta framför allt innebära att transportören vid dröjsmål eller inställelse bör försöka förhindra att skada uppkommer genom att ordna kompenserande transporter med annat flygplan eller annan transportör, att låta passageraren använda telex och telefon för att uppskjuta avtalade möten, ringa sin arbetsplats o.s.v.[70]

Det är inte bara orsakerna till själva dröjsmålet som är intressanta utan även transportörens agerande för att hindra skador.

I flere internationella lufträttsfall där denna sida av transportörens aktsamhetsskyldighet betonats. Det har skett speciellt då orsaken till dröjsmålet varit tekniskt fel i planet, en problematisk ursäktsgrund. Det amerikanska fallet McMurrey v Capitol International Airways illustrerar väl denna typ av överväganden.

> Den bokade turen inställdes p.g.a. tekniskt fel i planet. Domaren fann att Wk skulle tillämpas på transporten. Vidare konstaterade han att transportörens ansvar vid inställelse utan arrangerad alternativ transport uppenbarligen inte kunde vara lindrigare än vid enbart dröjsmål. Transportören hade inte fyllt de förutsättningar för ansvarsfrihet som ställdes i art 20. Transportören hade gjort otillräckliga försök att finna en alternativ transport till New York.

[68] *Grönfors* Sjötransportörens 50.

[69] Se t.ex. SjöL § 181, LBL § 21.

[70] Se liknande uppfattning t.ex. *Mankiewicz* 189.

> I sin motivering använde domaren Jerome L. *Steinberg* säkra och klara formuleringar som inte tål förkortningar eller översättningar. »Defendant cannot expect the Court to sanction the stranding of passengers in a foreign country as acceptable practice, when engine trouble causes cancellation of a flight. To offer only a charter, if available, as a substitute in such a case, is the equivalent of stranding American citizens abroad, and cannot be tolerated. Transportation by airplane is no longer in its infancy. Hit and miss practices of a nascent industry may be tolerable as a temporary expedient. It is high time, however, that airlines begin to assume the obligations of responsible businessmen.»[71]

Enligt liknande linjer resonerade den franska domstolen t.ex. i fallet Iran Air c Générale de Geophysique som gällde dröjsmål vid godstransport.

> Rätten fann att transportören var skadeståndsskyldig för dröjsmålsskador som uppstått då godset blivit liggande på flygplatsen p.g.a. att det inte rymdes i transportörens plan. Denne hade bort vidta nödiga åtgärder för att finna en kompenserande transport för godset vilket varit möjligt då förbindelserna mellan Paris och Teheran var goda.[72]

Finnairs' praxis visade att bolaget vid långa dröjsmål och inställelse mot överlåtelse av flygbiljetten strävat till att ordna kompenserande transporter till bestämmelseorten enligt flygbiljetten och vid påbörjad resa stått för hotell och liknande kostnader.[73] Detta har ofta skett även då orsaken till inställelsen varit vädret.[74]

---

[71] McMurry v Capitol International Airways, Civil Court of New York, 1980 USAvR 1. Se även ovan vid not 50.

I fallet Levy v Eastern Airways, 1982 USAvR 165, fann domstolen att flygbolaget vid dröjsmål har en plikt att omboka passageraren till första möjliga tur för att passageraren i tid skall komma till bestämmelseorten.

[72] Cour d'appel de Paris, 1975 RFDA 60. Se även Martel c Air-Inter, 1979 RFDA 229 ovan not 54 där transportören vidtagit åtgärder för att förhindra skadan och det kanadensiska fallet Bérubé et autres c Sté Nordair Ltée, Cour Provincale de Chicoutimi, 1981 RFDA 157 som inte gällde en Wk-transport. De av Commission Canadienne godkända befordringsvillkoren innehöll bl.a. en friskrivning från dröjsmålsansvar vid mekaniska fel. Med bl.a. stöd av denna bestämmelse och med hänsyn till att transportören försökt hyra ett ersättande plan för befordringen ansågs transportören inte ansvarsskyldig för dröjsmålsskador som bestod av förlorad inkomst.

[73] I de inom IATA utarbetade Conditions of Carriage for Passengers and Baggage

Även i Kkn:s sjörättsliga fall i vilket en tur blivit inställd då tiden för årsdockningen förskjutits p.g.a. strejk fäste nämnden vikt vid att rederiet inte vidtagit åtgärder för att ordna kompenserande transport eller ens strävat att informera passagerarna om inställelsen.[75] Då transportören i ett annat liknande fall ordnat kompenserande resa och passageraren inte ens påstått att han orsakats ekonomisk skada begränsade Kkn ansvarets omfång till viss prisnedsättning och rabatter.

Passageraren skulle företa en rundtur via Tyskland till Polen. P.g.a. felbokning rymdes passageraren och hans bil inte med på Finnjet till Tyskland. Finnlines ordnade i stället en kompenserande transport till Polen så att resan kunde företas i omvänd ordning. Passageraren beviljades vissa rabatter och förmåner. Han yrkade ytterligare returnering av hela hemresans pris, med motiveringen att då reseplanerna ändrats hade vissa sammanträffanden med vänner inhiberats. Kkn ansåg att då ingen ekonomisk skada uppstått var de beviljade förmånerna tillräckliga.[76]

I de *allmänna sällskapsresevillkoren* V punkt 2. stadgas bl.a. att om händelse av force majeure-natur inträffar skall researrangören vidta åtgärder för att så långt som möjligt försöka begränsa resenärens skada. I Kkn:s rekommendationer har sålunda betonats arrangörens plikt att vid dröjsmål försöka minimera skadan.[77]

Exempelvis då såväl flygresan till semestermålet Baku som hem-

art VI ingår även bestämmelse om att flygbolaget vid väsentligt dröjsmål skall tillvarata passagerarens skäliga intressen bl.a. genom att ordna kompenserande transporter. Se t.ex. Finnairs likalydande Allmänna befordringsvillkor art 6.

[74] Se t.ex. KG 716, 2978 jämf. 425. I vissa fall har bolaget hänvisat till avtalsvillkoren punkt 9 som finns avtryckta i biljetthäftet. Enligt dessa villkor har transportbolaget förbundit sig att enligt bästa förmåga transportera passagerare och bagage med vederbörlig snabbhet. Se speciellt KG 29 i kap 3 II not 66. Se även SAS' argumentering i överbokningsfallet SAS v Mong, (1984) AfL Bd 6 344.

[75] Se ovan vid not 66.

[76] Dr 82/35/2660.

[77] I ett fall hade konsumenten köpt via resebyrå tur-returbiljetter på sträckan Helsingfors—Miami— Lake Worth (buss). Ett flygbolag upphörde med sina flygningar till Miami varav följde att passagerare i New York omdirigerades till andra bolag och alla kunde inte befordras vid avtalad tidpunkt. Researrangören ordnade övernattning i New York och stod för kostnaderna. Kkn konstaterade att det utgjorde tillräcklig gottgörelse i den uppkomna situationen. 83/35/620.

Se även Allmänna reklamationsnämndens fall t.ex. i not 46.

resan fördröjts enligt intyg från Aeroflot p.g.a. väderleksförhållanden konstaterade Kkn att väderleksförhållanden utgör force majeure vilket friar arrangören från ersättningsskyldighet. Men då arrangören inte vidtagit åtgärder för att begränsa skadan ansågs konsumenten berättigad till prisnedsättning.[78]

Då flygresa ersatts med exempelvis bussresa har emellertid i nyare fall konstaterats att resan inte motsvarat det avtalade, varför konsumenten varit berättigad till prisnedsättning.[79]

V MEDVERKAN

1. Stadgandena om jämkning

Om den skadelidande själv har medverkat till skadan kan skadeståndet allmänt jämkas.[1] Skadeståndet kan beroende på graden av vållande jämkas till noll. Culparegeln och regeln om den skadelidandes eget vållande kompletterar varandra. Om skadan orsakats genom skadelidandes eget vållande begränsas i regel transportörens ansvar till den delen.

Bestämmelser om skadelidandes medverkan finns i den transporträttsliga lagstiftningen såväl i luftbefordringslagen, i den bakomliggande Warszawakonventionen som sjölagen och järnvägsansvarighetslagen.[2] Principerna gäller i allmänhet såväl person-, bagage-, som dröjsmålsskador.

---

[78] T.ex. 83/35/429, 83/35/430, 83/35/971, 83/35/1575.

[79] Se t.ex. 82/35/2450, 82/35/1581, 83/35/1575.

[1] Se allmänt om jämkning t.ex. *Taxell* 370 ff och där anförd litteratur, *Arti* 344 ff, *Bengtsson* Om jämkning 168 ff, 211 ff, *Grönfors* Skadelidandes medverkan 34 ff, *Hakulinen* Obligationsrätt 333 ff, *Hellner* Skadeståndsrätt 171 ff, *Rodhe* 521 ff, *Routamo — Hoppu* 288 ff, *Saxén* Skadeståndsrätt 107 ff, 156 ff.

Ofta anförda exempel ur finsk rättspraxis på jämkning av skadestånd p.g.a. skadelidandes medverkan är exempelvis fallen med bilägaren, som underlåtit att avlägsna kylvattnet ur motorn, trots att han i bilverkstaden uppträtt som om han gjort det, HD 1950 II 416, den klena hästen som utlånats till alltför tungt arbete, HD 1945 II 74, trädgårdsmästaren som använt brännolja för uppvärmning av växthus trots att han märkt att den bildade rök HD 1966 II 76. I fallet HD 1950/419 hade ett exceptionellt dyrbart paket inlämnats till hotell för vidarebefordran till hotellgäst. Paketet förkom. HD använde uttrycket begränsning av ersättningsskyldighet då ersättningen bestämdes till paketets halva värde. Såsom *Saxén* påpekar i Skadeståndsrätt 111 tyder halveringen närmast då medvållandetankegångar. Se vidare anförda rättsfall i *Saxén* 107 ff, *Taxell* 370 ff, *Arti* 345 ff.

[2] Se även de Allmänna sällskapsresevillkoren VII.4. där prisnedsättning utesluts vid resenärens eget vållande.

a. Lufträtten

Enligt LBL 1977 § 22 kan ersättningen till passageraren jämkas eller helt förvägras om fraktföraren visar att passageraren medverkat till skadan genom eget vållande. Stadgandet baserar sig på Wk art 21. Enligt konventionens bestämmelse blir jämkningen vid medvållande närmare beroende av den nationella rätten.[3]

I internationell rättspraxis har medvållandefrågan exempelvis behandlats i samband med att passageraren underlåtit att använda säkerhetsbälte.[4] I förslagen till ny LTL som skulle bygga på Montrealprotokollen ingår en liknande bestämmelse om medvållande.[5] Ordet »kan» har i förslagen ersatts med »skall» för att motsvara konventionstexten.[6] Medvållandestadgandet i den nya LTL kommer antagligen att få större betydelse genom införande av strikt ansvar för transportören vid personskador. Undantag från strikt ansvar görs för skador som uteslutande beror på passagerarens hälsotillstånd.[7] För denna typ av skador ansvarar transportören inte. Motsvarande bestämmelser om medvållande finns om resgods.[8] Ansvaret för dröjsmålsskador bygger fortfarande på presumerad culpa.

b. Sjörätten

Enligt SjöL § 180 kan skadeståndet jämkas om passageraren har medverkat till skadan.[9] I stadgandet hänvisas vidare till jämkningsbestämmelsen i SkL 6:1. Skadeståndet kan jämkas efter vad som finnes skäligt om den skadelidande har medverkat till skadan eller om annan omständighet som inte hör till den skadevållande handlingen även bidragit till skadans uppkomst.[10]

---

[3] Se om nationella olikheter t.ex. *Mankiewicz* 106 f, *Miller* 168, *Grönfors* Sjölagens bestämmelser s. 164.

[4] Se t.ex. Dunn v TWA, 15 Avi 17,418, *Mateesco Matte* 415 rättsfallen i not 147 och *Miller* 167 speciellt not 45. Se om bagagefall som angår stöld av dyrbarheter som transporterats som vanligt bagage t.ex. Schedelmayer v Trans International Airlines, 15 Avi 17,740, ref av exempelvis *Schoner* ZLW 1980 347.

[5] Reg. prop. Utkast 1983, 1984 § 21.

[6] I Guatemalaprotokollet art 21 används »shall». Hänvisningen till nationell rätt har bortlämnats. Jämf. Montrealprotokollet 4 art 21 där ordet »may» används för passagerar- och bagageskador men »shall» för godsskador och hänvisningen till nationell rätt har bortlämnats. I SkL 6 kap. 1 §, vartill hänvisas i exempelvis SjöL §§ 188 och 180, sägs att skadeståndet »kan» jämkas efter vad som finnes skäligt.

[7] LTL § 17.

[8] LTL § 18.

[9] Genom 1984 års ändring har ordalydelsen i § 180 förenklats.

[10] I den finska texten säges »vahingonkärsineen puolelta on myötävaikutettu vahingon syntymiseen».

Vad avses med »annan omständighet som ej hör till den skadevållande handlingen» men som medverkat till skadan? När såväl transportören som passageraren eller eventuellt »annan omständighet» vållat skadan innebär regeln att transportörens ansvar kan jämkas. Sålunda skulle det skadestånd som passageraren i första hand synes berättigad till kunna jämkas, inte bara då passageraren själv medverkat till skadan, utan även då »annan omständighet» varit orsaken till skadan. »Andra omständigheter» medverkar ofta till skadan.

Alla typer av »andra omständigheter» kan knappast ha denna inverkan. Om regeln tolkas vitt skulle den få överraskande följder. Sjölagens jämkningsregel skulle klart skilja sig från de övriga nordiska ländernas motsvarande regler.

Satsen i den finska SkL 6:1 om annan omständighets inverkan har hämtats ur SL 9:1. Bestämmelsen är en finsk särregel och har inte sin motsvarighet exempelvis i den svenska SkL. *Hakulinen* framhåller att det från början rått ovisshet beträffande tolkningen av denna bestämmelse.[11] I SL motiverades bestämmelsen med att det vore obilligt att ålägga en person att ersätta hela skadan om annan orsak än hans brott medverkat till skadan.[12]

Saxén har analyserat reglens betydelse i dag. Han framhåller att den andra omständigheten som vid sidan av skadevållarens beteende medverkat till skadan 'är visserligen så löst anknuten till hans handling, att den ej »hör till» denna, men ej ändå sådan att skadan är att anse som inadekvat.'[13] Saxén ser att regeln i mycket ger uttryck för kausalitetssynpunkter och att den kompletterar adekvansregeln. »Framför allt fordras jämkning i sådana fall där det är tveksamt om skadan över huvud taget är att anse som adekvat.»[14]

I rättspraxis har regeln i SL 9:1 exempelvis aktualiserats då bil stjälpt ett trafikmärke. Detta träffade och skadade en vid vägen stående person. Att trafikmärket inte varit tillräckligt djupt nedsänkt i jorden ansågs inte utgöra en sådan omständighet p.g.a. vilket skadeståndet bort jämkas.[15] Regeln åberopades också såsom grund för jämkning av skadestånd som företrädare för en arbetsgivare (A) skulle erläggas till en arbetstagares (B:s) anhöriga. B hade skadats i arbetet, dels p.g.a. A:s bristfälliga instruktioner, dels av B:s eget vållande och dels då en hydraulisk pump i pappersmaskinen stannat.[16]

Annan omständighet i SkL 6:1 har klart släktskap med läran om adekvat kausalitet och konkurrerade skadeorsaker. Skälighetsbedömningen är central. Såsom ofta i skadeståndsrätten torde man komma till samma mål fast man vandrar längs olika, ibland slingrande stigar. I ett konkret fall kan man komma till samma slutresultat även utan att åberopa regeln om »annan omständighet» i SkL 6:1. Skillna-

---

[11] *Hakulinen* 332.

[12] Kom.bet.ang. SL 194 f (1875), *Forsman* 265, *Hakulinen* 332, *Saxén* 157. Se *Kivivuori* 246 ang. förslagen till strafflag från år 1868.

[13] *Saxén* Skadeståndsrätt 158.

[14] *Saxén* Skadeståndsrätt 158 ff jämf. *Hakulinen* 332. Regelns tillämpning inskränker sig enligt Hakulinen till fall i vilka det är fråga om »kvasikulpa» hos den skadelidande, skadan har blivit större än väntat p.g.a. förborgat fel eller annan exceptionell egenskap hos skadeobjektet.

[15] HD 1960 II 13.

[16] HD 1978 II 67. Se även rättsfall i *Saxén* Skadeståndsrätt 157 ff, *Arti* 357 f.

den mellan den svenska och den finska bestämmelsen i SjöL är därigenom mera formell än reell.

Medvållandesituationerna har aktualiserats framför allt vid personskador.

Ett klassiskt exempel på medvållande från passagerarens sida är den kraftigt byggda, icke sjövana damen som i 2—3 tums klackar föll och skadades på landgången till en fiskebåt.[17]

I fallet ND 1944 s 365 grundstötte ångfartyget Fylgia p.g.a. befälhavarens vållande. Passageraren tog sig iland genom armgång på en sträckt förtöjningslina, varvid han föll och skadades. Svea hovrätt, vars dom fastställdes av SHD, fann att befälhavaren skulle ersätta passagerarens skada, då det inte visats att passageraren »genom egen vårdslöshet eller oförsiktighet medverkat till skadan».

c. Järnvägsrätten

Vår gamla JvAnsvL:s principer om medvållande inskränker sig till personskador.[18] Principerna ter sig i dag föråldrade. Hos passageraren förutsätts ringare vållande än hos järnvägen för att jämkning skall kunna ske. I annat fall kan skadestånd helt förvägras.[19]

2. När aktualiseras bestämmelserna om passagerarens medvållande i praktiken vid dröjsmål?

I det följande uppfattas dröjsmålsskador i vid bemärkelse och omfattar även icke-uppfyllelse. Olika transportmedel behandlas inte skilt för sig då problematiken är densamma. Exempelsituationer från praxis finner man dock ofta i lufträtten.

För att kunna fastställa vad som är vållande eller medvållande på passagerarens sida bör man ha en uppfattning om vad som ingår i passagerarens skyldigheter.[20] Till dem hör givetvis att *iaktta av transportören*

[17] 1933 AMC 1553, se vidare angående exempel på personskadefall t.ex. *Norris* 85 med rättsfallshänvisningar.

[18] JvAnsvL §§ 1, 6. Beträffande gods och resgodsskador se JBF §§ 27, 58 och 59.

[19] Se t.ex. *Saxén* Skadeståndsrätt 217 f, *Sevón — Sisula* 118, HD 1947 II 62, 1950 II 465 vilka kommenterats av *Saxén* och HD 1963 II 46 (försäkringsfall).

[20] Se angående detta *Kristiansson* 133 ff.

givna föreskrifter. Avtalsvillkoren i biljetten kan innehålla sådana.[21] Sålunda bör passageraren exempelvis infinna sig i tid till incheckningen.

I det svenska hovrättsfallet Celmens v SAS kom passageraren ca 15 minuter för sent till incheckningen och missade flyget. Passageraren hade s.k. apex-biljett som är starkt rabatterad men som inte berättigar till återbetalning av biljettpriset om den inte används. Hon var tvungen att köpa en ny biljett för att komma hem och yrkade ersättning för bl.a. ny biljett, hotellrum, mat o.s.v. SAS vägrade betala och åberopade bl.a. flygbiljettens bestämmelser om att passageraren bör iaktta angivna incheckningstider. Tingsrätten fann bl.a. att den »som tar del av flygbiljetten bör normalt uppmärksamma det avsnitt där ovanstående villkor återges. . . . Oavsett om M.C. faktiskt tagit del av villkoret eller inte, får detta p.g.a. det ovan sagda anses utgöra del av det mellan parterna träffade avtalet. Enligt 36 § avtalslagen kan avtalsvillkor lämnas utan avseende om villkoret är att anse som oskäligt. Tingsrätten finner emellertid inte att sådana omständigheter föreligger att ifrågavarande avtalsvillkor kan såsom oskäligt lämnas utan avseende.».[22]

I det amerikanska rättsfallet Tumarkin v Pan American hade paret Tumarkin kommit till flygplatsen 20 minuter före flygplanets tidtabellsenliga avgång, d.v.s. 25 minuter senare än enligt anvisningarna. Transportören meddelade att de inte mera hinner med planet. Superior Court fann bl.a. att passagerarna, för att ha rätt till skadestånd, hade bort visa att formaliteterna hade kunnat klaras av på kortare tid.[23]

Passageraren bör vidare inneha ombordstigningskort,[24] följa normala procedurer o.s.v.

I ett Kkn-fall hade passagerarna efter incheckningsprocedurerna inte hört utropningen till planet med påföljd att de missat planet som avgått 15 minuter före tidtabellsuppgifterna. Kkn konstate-

[21] Se t.ex. NJA 1978 s 437. Se flygbiljetternas avtalsvillkor p 10. »Resande äger rätta sig efter de officiella bestämmelserna och övriga erforderliga handlingar samt infinna sig på flygstationen vid av transportbolaget angiven tid eller, om ingen tidpunkt fastställts, i så god tid att formaliteterna för avresa hinner avverkas».

[22] Svea tingsrätt 13. 10. 1983 Nr FT 445/83 DFT 909, Svea hovrätt 19. 10. 1984 Nr 976/84.

[23] Tumarkin v Pan American World Airways, Inc. (Superior Court N.J.) 1956 USAvR 383, se även Christian c Air France, International tribunal of Tanger i Kristjansson 164.

[24] 1963 RFDA 105.

rade att skadeståndet skulle jämkas då passagerarna gjort sig skyldiga till medvållande genom underlåtelse att följa med utropningarna och liknande information. Passageraren gick dock inte helt miste om sin rätt till ersättning då Kkn ansåg att man inte kan kräva att passageraren skall vara speciellt uppmärksam på utropningar före planets tidtabellsenliga avgång.[25]

I ett annat fall missade passageraren flyget då han i restaurangen inte hört utropningarna. Han yrkade ersättning av såväl Finnair som Luftfartsstyrelsen men avstod senare från sin talan.[26]

Om passageraren enligt biljettvillkoren skall konfirmera sin reservation inom 72 timmar före avgången men försummar detta har han inte rätt till skadestånd ifall han inte ryms med.[27]

Passageraren skall visa egen aktivitet och *bete sig förnuftigt*. Den juridiska »förnuftigheten» kan synas obestämd men bedömningen behöver i praktiken inte visa sig alltför komplicerad. Andra passagerares beteende kan vara en god måttstock.[28]

I ett Kkn-fall hade resenären inte hittat sällskapsresebussen, som stod utanför Huvudposten i Helsingfors, trots att samtliga andra passagerade hittat den. Han rekommenderades ingen ersättning för missad resa.[29]

Passageraren bör vara skäligen nykter. Berusade passagerare har exempelvis inte fått skadestånd då de försenats p.g.a. att de förvägrats rätt att stiga ombord.[30]

Passagerarens *planeringsfel* av en resa kan innebära medvållande till uppkommen skada. Om passageraren planerat sin resa med alltför strama tidtabeller kan redan ett ringa dröjsmål från transportörens sida medföra konsekvenser för passageraren. Han hinner inte till en anslutande förbindelse, han försenas från ett avtalat möte o.s.v. För många flygfält finns det uppgivna tider för ombokning, »minimum transfer», men då man byter från ett transportmedel till ett annat finns givetvis inte såda-

[25] 82/35/3392.

[26] 83/35/1234.

[27] T.ex. Goldhirsch v Air France, 13 Avi 17,307, Air Law 1976 106, Trammel v Eastern Airlines, 4 Avi 18,105.

[28] Se närmare nedan kap 6 II.

[29] 82/35/2797.

[30] T.ex. Walter Dean Austin v Delta Air Lines, 1971 USAvR 401.

na. Denna diskussion har stark anknytning till frågan om skäligt dröjsmål.

I ett Kkn-fall skulle passageraren resa till Sri Lanka med en sällskapsresa. Planet avgick enligt biljetten från Helsingfors-Vanda flygfält kl. 16.00 och passagerarna skulle vara på flygfältet senast kl. 15.15. Passageraren hade planerat att han skulle komma med ett reguljärt plan från Åbo som enligt tidtabellen skulle landa kl. 15.20. Planet försenades p.g.a. maskinfel och passageraren missade sin sällskapsresa. Han yrkade ersättning bl.a. med motiveringen att han genast hade bort informeras om dröjsmålet. Då hade han eventuellt hunnit med taxi till det avgående Sri Lanka-planet.

Kkn fann att passageraren missat resan p.g.a. eget vållande. Hans tidtabell var så stram att varje minsta dröjsmål ledde till att sällskapsresan missades. Passageraren hade bort förutom eventuellt dröjsmål även beakta nödvändig tid för planbyte mellan inrikes och internationell rutt. Enligt Kkn skulle ingen ersättning utgå.[31]

I det tyska rättsfallet LG München I berördes likaså frågan om alltför stram tidsplanering. Passageraren hade bokat plats till flyg som skulle avgå från Paris kl. 8.10 och vara i München kl. 9.30. Turen inställdes och passageraren reste till München med ett senare flyg som ankom först kl. 11.30. Till följd av detta gick passageraren miste om ett avtalat möte med en klient. Passageraren krävde ersättning. Domstolen fann att de allmänna befordringsvillkorens friskrivningar för dröjsmålsskador var ogiltiga, då de stod i strid med Wk art 23. Passageraren hade emellertid gjort sig skyldig till medvållande till den uppkomna skadan så till vida att tidsplaneringen för resan hade bort vara »geräumiger».[32]

En annan typ av planeringsfel berördes i fallet ND 1954 s 680.

---

[31] 84/35/2039. Ref. även i Kuluttajansuoja — Konsumentskydd 1/85 26. Se även Kkn 82/35/1884 i vilket resebyrån ansågs ansvarig mot konsumenten för uppgörande av alltför strama tidtabeller. Passageraren hade vid byte av flygplan försenats från anslutande plan. Kkn rekommenderade att resebyrån skulle ansvara för de extra kostnader som förorsakats.

I den svenska Allmänna reklamationsnämndens fall 82/R 480 ansågs att passageraren själv, inte resebyrån som sålt biljetterna, skulle bära risken då flyg som anslöt till apexflyg försenades 10 minuter och bagagehanteringen därtill tog onormalt lång tid varför passageraren missade apexflyget och var tvungen att köpa nya biljetter.

[32] LG München I, NJW 1978 2454, se även *Schoner* ZLW 1980 344.

Domstolen fäste vikt vid den valda transportmedelstypen, ett litet fartyg kan lättare bli försenat.[33]

Avtalspart har en *allmän skyldighet att begränsa sin skada.*[34] Passageraren är inte ett passivt kolli utan av honom kan förutsättas aktivt, förnuftigt handlande för att begränsa eventuellt skada.

> Passageraren skulle resa till Joensuu med tåg. Metrotåget i Helsingfors försenades 7—8 minuter. Konsumenten bytte till buss som dock inte gick till järnvägsstationen. Då han försenades från tåget tog han flyget till Joensuu och yrkade av Helsingfors stad ersättning för prisskillnaden mellan flyg- och tågbiljetten. Kkn fann att konsumenten i bussen bort fråga vilken buss kör till järnvägsstationen. Förseningen från tåget berodde på hans eget vållande. Ingen ersättning rekommenderades.[35]

Avtalparts skyldighet att begränsa skadan kan leda till besläktade problem. Passageraren kanske har genom en kompenserande transport strävat att begränsa sin skada, men han har ordnat en oförnuftigt dyr kompenserande transport. Problematiken behandlas närmare nedan i kap 6 III i samband med överdyra kompenserande transporter.

---

[33] Se även *Grönfors* Tidsfaktorn 134.
[34] Se närmare nedan kap 6 II.
[35] 82/35/3103.

Kapitel 5 De beloppsmässiga begränsningarna

Det beloppsmässigt begränsade ansvaret är typiskt för transporträtten. Begränsningarna används såväl i konventionsbaserad som rent nationell lagstiftning och kan avse såväl gods-, person-, bagage- som dröjsmålskador. Ansvarsbegränsningarna har sagts vara allmänt erkända i internationell transporträtt och har bl.a. motiverats med att transportören har behov av ansvarsförsäkring och att transportkunden kan täcka exceptionellt höga skador genom egna försäkringar. Resandekollektivet och lastägarna skall inte behöva svara för exceptionella skador.[1] I det följande ifrågasätter jag inte de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarnas berättigande.

Ansvarsbegränsningarnas nivå synes i regel föranleda passionerad diskussion vid varje reformarbete.[2] Det har även visat sig svårt att finna stabila begränsningsenheter. Särskilda dragningsrätter, SDR, är i dag den enhet som allmänt används i internationella transporträttsliga konventioner. Den är en fiktiv myntenhet som baserar sig på ett genomsnitt

---

[1] Se t.ex. Prop. 1973:137 103, SOU 1980:37 212, *Grönfors* Allmän transporträtt 4 uppl. 85 f, *Tullberg* 56 ff, *Wetterstein* Globalbegränsning 55 ff. De beloppsmässiga begränsningarna bör även ses i sitt historiska perspektiv med tidigare rådande avtalsfrihet och monopolbildning som gjorde transportkundens ställning mycket svag. Se t.ex. Lena *Godenhielm* Jura og kvinder 1975 s. 145 och där angiven litteratur. Införandet av konventionerna med tvingande ansvar och summamässig ansvarsbegränsning som motvikt, skedde som »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...» SOU 1936:54 51. Förhållandet mellan priset på resan, frakten och ansvaret har ansetts tala för begränsningar.

[2] Här kunde upptecknas så gott som samtliga transporträttsliga konferenser, se t.ex. konventionsförarbetena började från den ursprungliga Warszawakonventionen till Montrealprotokollen 1—4 och för den nordiska lagstiftningens del t.ex. Prop. 1973:137 103. Se vidare t.ex. *Sheinfeld* 45 JALC 1980 653 ff.

av vissa för världshandeln viktiga valutor. Då US-dollarns inflytande är stort, har SDR-enhetens värde klart stigit under 1980-talets första hälft i förhållande till bl.a den finska marken. SDR-kursen anges dagligen av Finlands Bank.[3]

Ansvarsbeloppen är absoluta till fördel för transportkunden, d.v.s. man kan inte giltigt avtala om lägre ansvarsbelopp. Däremot kan man i teorien (med undantag för CMR) avtala om högre belopp. Denna typ av avtal är inte vanliga.

Det är den uppkomna skadan som skall ersättas inom ramen för ansvarsbegränsningsbeloppen. Den som yrkar skadestånd bör på normalt sätt visa skadans storlek.

I *lufträtten* har dröjsmålsansvaret hittills följt person- och godsskadeansvaret. När passagerare fördröjs har ansvarsgränsen varit 16.600 SDR, ca 108.000 mk (enligt cirkakursen 1 SDR = 6,50 mk per den 1. 2. 1985). Genom Montrealprotokollen[4] har person- och dröjsmålsskadorna skilts åt. Det maximala ansvaret vid dröjsmålsskador har sänkts till 4.150 SDR, ca 27.000 mk. Vid resgods är såväl dröjsmåls- som sakskadeansvaret begränsat till 1.000 SDR per passagerare, ca 6.500 mk.

Sjölagens dröjsmålsansvar vid persontransporter är inte konventionsbaserat, utan resultatet av samnordiskt lagstiftningsarbete. Ansvarsgränserna vid såväl personskador som dröjsmålskador föranledde traditionell diskussion under såväl 70- som 80-talets reformarbeten.[5] Den gällande ansvarsgränsen vid dröjsmålsskador är 2.000 SDR, ca 13.000 mk (SjöL § 182). För handresgods är ansvarsmaximum 1.300 SDR, bilar 8.000 SDR och annat resgods 2.000 SDR.

Vid sidan av maximibegränsningen finns i sjölagen en självriskbestämmelse som efter 1984 års ändringar inte mera förutsätter särskilt avtal mellan transportören och passageraren utan följer direkt av lagens text (SjöL § 183).[6] I förarbetena till ändringen uttalades en viss tveksamhet beträffande giltigheten av självriskfriskrivningar i biljetten.[7] Transpor-

[3] Se t.ex. *Grönfors* Inledning 75, Sjölagens 175 f, SOU 1981:8 76 f.

[4] Se närmare kap 2 IV 24.

[5] Se t.ex. Reg.prop. 116/1974 § 182, SOU 1971:90 46 f, Prop. 1973:137 102 f, Reg.prop. 10/1984 4,8, SOU 1981:8 13 119 ff, Ot. prp. 32 1982—83 61 f.

[6] Se närmare nedan kap 7 II 1.

[7] Se t.ex. SOU 1981:8 125, NOU 1980:55 63, Ot. prp. 32 1982—82 62 f.

tören har följaktligen i dag direkt med stöd av lag rätt att från dröjsmålsskadans belopp göra ett 20 SDR:s avdrag, d.v.s. avdra ca 130 mk. Självrisksandelen har motiverats med att det skulle vara oproportionerligt kostsamt att utreda och reglera småskador. Denna typ av självriskbestämmelser är bekant från försäkringsrätten. Aténkonventionen som saknar bestämmelser om dröjsmålsansvar saknar givetvis även bestämmelser om passagerarens självrisk vid dröjsmål men motsvarande stadganden finns vid fordons- och resgodsskador. Konventionen förutsätter dock särskilt avtal.

Självrisksystemet har i sjölagen motiverats med kanske i och för sig rationella ekonomiska överväganden. Det är emellertid intressant att jämföra sjölagens motiveringar med de tankar som betonats i det svenska förslaget till järnvägstrafiklag. S.k. fördyrningskostnader med vilka i förslaget avses kostnader för exempelvis måltider, övernattningar, telefon och taxi bör såväl enligt gamla som nya normalvillkorens bestämmelser ersättas av järnvägen. Ersättningsskyldigheten har motiverats med att fördyrningskostnaderna sällan är alltför kännbara för järnvägen, men kan vara betydelsefulla för den resande som för ögonblicket kanske inte har tillräckligt medel att möta fördyrningen.[8] Inställningen till eventuell ersättningsskyldighet utöver dessa fördyrningskostnader har däremot i förarbetena varit negativ. Enligt 1980 års alternativa förslag som inte har genomförts skulle ansvarigheten förses med såväl självriskbestämmelser som maximibegränsningar.[9] Systemet hade följt sjölagens system, förutom att vissa av dröjsmålet föranledda kostnader hade ersätts även inom självriskssektorn.[10]

Det finns alltså minst tre lagreglerade system för ansvarsbegränsningar:

1) lufträttens system med enbart maximiansvarsgräns,
2) sjörätten med såväl maximibegränsningar som självriskandel, där den senare motiverats alltför dyr administration, och
3) ett mer indirekt begränsningssystem i de svenska järnvägsrättsliga normalvillkoren där ansvaret utsträcks endast till vissa kostnadstyper, vanligtvis »småskador».

[8] SOU 1980:37 206.
[9] SOU 1980:37 207, 212.
[10] Prop. 1983/84:117 49 f.

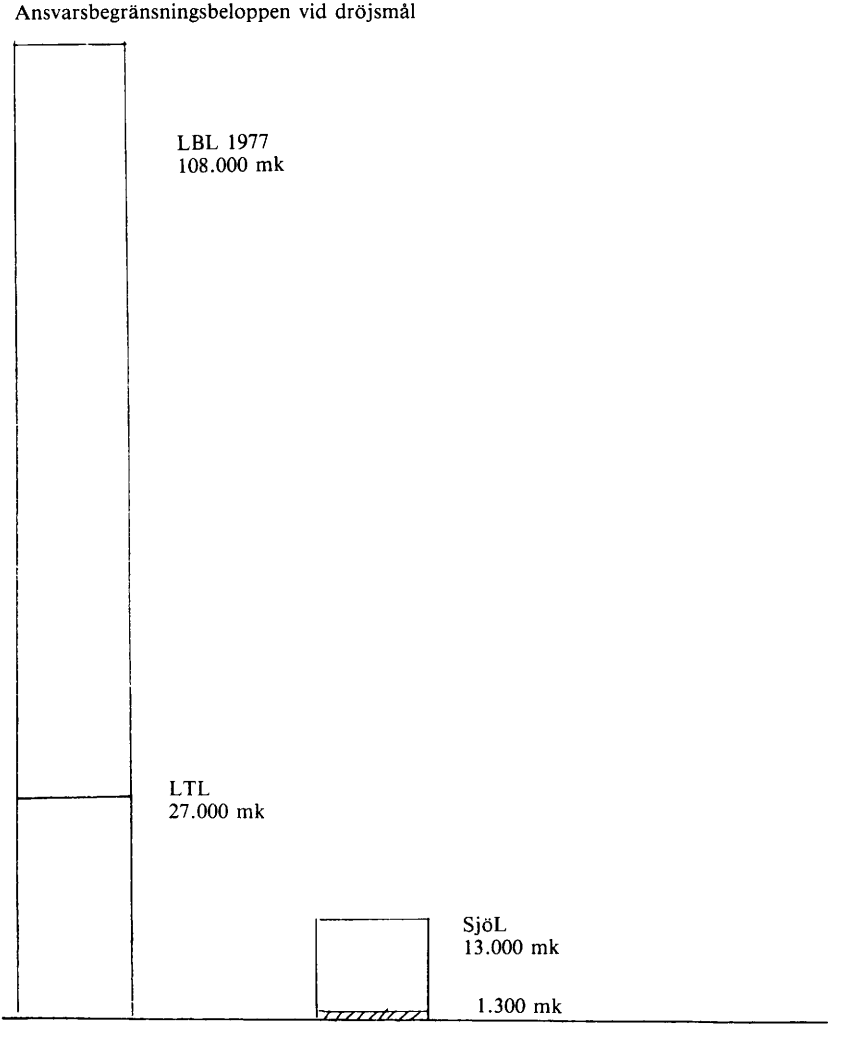

Fig. 5.

Bedömt ur passagerarens synvinkel är givetvis lufträttens system det förmånligaste.[11] Sjörättens självriskandel om ca 130 mk frånskär ansva-

[11] Här frånses de avtalsmässiga ansvarsfriskrivningarna, som behandlas nedan kap 7.

ret för inte en helt obetydlig del av dröjsmålsskadorna.[12] En del av de skador som uppstår p.g.a. försening drabbar passageraren under resan. Han har kanske inte alltid, såsom i det svenska förslaget till järnvägstrafiklag konstateras, »för ögonblicket... tillräckliga medel att möta fördyrningen». Ser man enbart på denhär typen av småskador erbjuder det svenska järnvägsrättsliga systemet ett bättre skydd än det sjörättsliga. För större skador d.v.s. skador mellan 130—1.300 mk ger å andra sidan sjölagen ett bättre skydd. Det bästa skyddet ger den lufträttsliga lagstiftningen där gränsen enligt revisionsförslagen kommer att ligga vid ca 27.000 mk.

[12] Se genomgången av passagerarnas reklamationer ovan kap 3.

TREDJE DELEN. ANSVARETS OMFATTNING

»where a man going to be married to an heiress, his horse having cast a shoe on the journey, employed a blacksmith to replace it, who did the work so unskilfully that the horse was lamed, and, the rider not arriving in time, the lady married another; and the blacksmith was held liable for the loss of the marriage.» (rättsfall från tidigt 1600-tal, refererat i British Colombia Saw-Mill Co. Ltd v Nettleship (1868). Se t.ex. Treitel, Law of Contract 712).

1. Inledning

Med utgångspunkt i Finnairs, Statsjärnvägarnas och Saimaa Lines' reklamationsärenden kan man särskilja vissa typiska skadekategorier som uppstår vid dröjsmål och vilka passageraren synes förutsätta att transportören ersätter. Passagerarnas förväntningar överensstämde givetvis inte alltid med transportörens syn. I undersökningen framkom hur dröjsmålsskadorna faktiskt ersattes av transportören genom reklamationsförfarandet.[1] I följande avsnitt är avsikten att utnyttjande den skisserade skadedifferentieringen närmare försöka besvara frågan om hur ersättningen borde ske. Premissen är att dröjsmålet är ansvarsgrundande och att de beloppsmässiga begränsningarna gäller.

11. Vad säger den transporträttsliga lagstiftningen?

a. Lufträtten

Den transporträttsliga delvis konventionsstyrda lagstiftningen innehåller ingen närmare reglering om vad skadeståndet skall omfatta vid persontransporter. Mest har frågan uppmärksammats i lufträtten. Enligt LBL § 20 skall transportören ansvara för skada till följd av dröjsmål. Inte heller de bakomliggande konventionerna innehåller närmare reglering av vilka typer av skador som är ersättningsbara och hur skadeståndet skall beräknas.[2] Detta betyder inte att frågan inte skulle ha uppmärksammats, den berördes redan under det förberedande arbetet på den ursprungliga konventionen.[3] De nationella olikheterna på detta område

[1] Se ovan kap 3.

[2] Wk art 19, 24, Mp 4 art 19, 24.

[3] Se ovan kap 2 och *de Vos* rapport Minutes 225 för vilken bl.a. *Grönfors* redogjort i Tidsfaktorn 148, jämf motsvarande diskussion om Haagreglerna, Bryssel 1923, 52, 124.

var dock alltför stora för att man hade kunnat fastställa gemensamma normer. Man var tvungen att göra avsteg från det som vid konventionens tillkomst uppfattades som dess huvudsyfte, nämligen att genom »enhetliga materiella regler göra den internationella privaträtten överflödig på detta område».[4] Avgörande skulle vara den bakomliggande nationella rätten.[5] Enligt de nordiska förarbetena blir allmänna rättsregler av betydelse vid bedömningen av skadeståndsskyldighetens omfång.[6]

Konventionens öppenhet på dessa punkter har även berörts vid senare revideringar.[7] Vid Guatemalakonferensen 1971 diskuterades dröjsmålsfrågan igen. Den summamässiga ansvarsgränsen sänktes då dröjsmålsansvaret lösgjordes från personskadeansvaret. IATA hade föreslagit en ansvarsgräns om US-$ 100 vilket enligt IATA mer än väl skulle täcka eventuella hotell-, taxi- och telegramkostnader vid dröjsmål.[8] Enligt IATA skulle ansvarsgränsen vara låg för att inte vara vilseledande och kunna uppfattas så att ansvarigheten även skulle omfatta konsekvens- och immateriella skador. Då det för första gången skulle fastställas ett särskilt ansvarsmaximum för dröjsmål ansågs från IATA:s håll att ett högt belopp skulle kunna förstås så att konferensen avsåg att även inkludera dessa skador.[9] Dessa skadekategorier beskrevs enligt följande:

> »Are »consequential damages» to be compensated? Is the carrier to put the passenger, or his employer, in the same position that he would have been in — over a period of how many years — if he had obtained the lucrative contract he says he has lost as the result of the delay. One carrier received a claim for damages because the passenger missed the opportunity to attend a funeral as the result of delay in carriage. Are »moral damages» to be compensated under the Protocol and if so what limit is appropriate?»[10]

Ansvarsgränsen fastställdes till 62.500 Poincaréfranc som genom

[4] T.ex. SOU 1936:54, 67.

[5] Se exempelvis *Goedhuis* 210 f, *Guldimann* 98, *Litvine* 212, *Miller* 111, *Mankiewicz* 155 f, *Mateesco Matte* 402 f, *Schleicher—Reymann—Abraham* 350, *Rodière* 776.

[6] *Beckman* JFT 1937 560 där det av Beckman avfattande betänkandet som inte föreligger i tryck återges i förkortad form, SOU 1936:54 48, Ot.prp. nr 22 1936 5, Betænkning Till.B. (109) 1936—1937, 5455.

[7] Se t.ex. ICAO Haag I 238 ff, ICAO 1968—69 ss 22, 234.

[8] ICAO Guatemala I 271, II 158. Senare föreslogs 12.500 Poincaréfranc.

[9] ICAO Guatemala I 276.

[10] ICAO Guatemala II 158.

Montrealprotokollet omskrevs till 4.150 SDR. Inte heller nu definierades närmare vilka skador ansvarigheten avsågs att omfatta. Även efter Montrealprotokollen är ansvarighetens omfattning en lika öppen fråga som förr.

I den lufträttsliga litteraturen ställs samma frågor i dag som för ca. 50 år sedan. *Goedhuis* behandlade på 1930-talet frågan om ersättningsbara skador vid dröjsmål. Han menade att ersättningsbarhet förutsatte att skadan var en naturlig följd av kontraktsbrottet eller sådan att den vid tiden för avtalsslutet av båda parterna skäligen kan antas ha varit förutsebar såsom en sannolik följd av ett kontraktsbrott.[11] Goedhuis illustrerar det hela med ett exempel. Skada som orsakas passagerare genom att han missar en viktig konferens då planet försenats skall inte ersättas av transportören. Goedhuis betonar att man även kan vara av annan åsikt på denna punkt. Om domstolen anser att skadan varit förutsebar är transportören ansvarig. Holländaren Goedhuis ser det avgörande kriteriet ligga i förutsebarheten.[12] Det är den bristande förutsebarheten som gör att skadan inte är ersättningsbar. Goedhuis slutsats är att det är den nationella rätten i varje land som i sista hand är avgörande.

Mateesco Matte behandlar samma fråga på 80-talet. Utgångspunkten är igen att konventionen inte avgör frågan om vad som är ersättningsbar skada. »Must this damage be direct, indirect, physical or simply moral?»[13] Författaren ger inte själv ett klart svar utan konstaterar senare att de nationella uppfattningarna avviker från varandra och att »It would have been better if the Convention had specified what kind of damage was envisaged; direct, indirect or simply moral».[14]

Det faktum att den nationella rätten är avgörande för hur skadeståndet skall beräknas och vilka typer av skador som är ersättningsbara innebär att man bör vara försiktig då man använder internationellt rättsfallsmaterial i argumenteringen. Det är inte fråga om tolkning av kon-

[11] *Goedhuis* 210 »may be considered as either arising naturally (that is according to the usual course of things) from the breach of the contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time when they made the contract, as the probable result of the breach of it».

[12] *Goedhuis* 210. Se även landsmannen *Drion* 116.

[13] *Mateesco Matte* 382 f.

[14] *Mateesco Matte* 403.

ventionsbaserad lagstiftning utan intern lagstiftning med internationell anknytning.[15] Utländska rättsfall ger inte på samma sätt vägledning till frågan om vad som är ersättningsbar skada som beträffande flere andra lufträttsliga ansvarsfrågor. Det oaktat är internationell rättspraxis intressant som jämförelsematerial. Även om man inte kan använda de slutresultat som en utländsk domstol har kommit till, att viss typ av skada är ersättningsbar eller inte är det, så erbjuder de internationella fallen en ymnig källa ur vilken man kan ösa rättsliga argumenteringsmodeller.

b. Sjörätten

Dröjsmålsbestämmelserna i sjölagen baserar sig inte på konventioner. Redan i 1939 års sjölagsversion ingick dispositiva bestämmelser om bortfraktarens ansvar för passagerarens dröjsmålsskador.[16] I det svenska kommittéförslaget hänvisades till motsvarande bestämmelser om godsbefordran och konstaterades att det inte förelåg tillräcklig anledning att meddela särskilda regler om skadeståndsskyldighetens omfång.[17]

Vid revideringen av sjölagen år 1975 gjordes dröjsmålsansvaret med vissa inskränkningar tvingande.[18] Bestämmelserna innehåller inte närmare föreskrifter om grunderna för skadevärderingen. Enligt den svenska propositionen skall allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser tillämpas.[19]

c. Järnvägsrätten

Då järnvägen enligt den finska JBF inte ansvarar för dröjsmål innehåller lagstiftningen inte heller bestämmelser om skadeståndet. Enligt de svenska normalvillkoren har järnvägens ansvarighet begränsats till s.k. fördyrningskostnader.[20]

---

[15] Se ovan kap 1 II 2.

[16] SjöL § 178.

[17] SOU 1936:17 178.

[18] SjöL § 187 se nedan.

[19] Prop. 1973:137 97, 99, se även försäkringsjuridiska föreningens remissyttrande i vilket påpekas svårigheterna att fastställa dröjsmålsskadornas omfattning, ib 305.

[20] Normalvillkor i järnvägstrafik art 12. Se även SOU 1980:37 198 ff.

12. Vilka allmänna principer?

Då den transporträttsliga lagstiftningen om personbefordran inte innehåller bestämmelser om vilka skador som är ersättningsbara och hur skadeståndet skall beräknas finns det till synes två vägar att välja mellan när man försöker besvara frågorna om vilka skador som skall ersättas. Den ena är att anknyta till den transporträttsliga lagstiftningen i övrigt, undersöka om *»allmänna transporträttsliga principer»* kan ge svar på frågan. Den andra vägen är att anknyta till allmänna principer om skadestånd inom kontraktsrätten.

Vilka transporträttsliga regler skulle då kunna tänkas bli aktuella? Finns det bestämmelser om dröjsmål vid godstransport som kunde anses ha ställningen av »allmänna transporträttsliga principer»?

Den s.k. konverteringsregeln kan ses som en sådan princip.[21] Såväl CMR (art 20), CIM (art 30: 1), COTIF (art 43), Hamburgreglerna (art 5: 3) som Genèvekonventionen 1980 om multimodala transporter (art 18: 4) innehåller bestämmelser enligt vilka dröjsmålsansvaret beloppsmässigt är starkt begränsat och bundet till frakten, exempelvis såsom i Hamburgreglerna och Genèvekonventionen till 2 1/2 gånger fraktens belopp. Om dröjsmålet varat utöver en viss tid, exempelvis 30 (CIM, CMR), 60 (Hamburgreglerna) eller 90 dagar (Genèvekonventionen) utöver den överenskomna tiden, likställs dröjsmålet med förlust av godset. Sakskadereglernas ansvarsbestämmelser blir alltså tillämpliga. Konverteringsregelns tillämpning blir av naturliga skäl begränsad till godsbefordran. Vidare faller en central sektor av transporträtten utanför den aktuella frågeställningen genom att Haagreglerna fram till de engelska rättsfallen Saxonstar och Czarnikow v Koufos[22] och sjölagsrevideringen av år 1975 ansetts endast omfatta dröjsmålsskador som gett upphov till sakskador medan s.k. rena dröjsmålsskador fallit utanför det tvingande ansvaret. I och med sjölagsändringen har dröjsmålsansvaret utsträckts att omfatta även rena dröjsmålsskador. Trots dessa väsentliga inskränkningar i tillämpligt material pekar de lufträttsliga fallen och de i huvudsak certeparticentrerade sjörättsliga fallen på att frågorna bedömts på

[21] Se *Grönfors* Allmän transporträtt 4 uppl. 41 f, Tidsfaktorn 113 f, Sjölagens 164.
[22] Se nedan kap 6 IV vid not 18.

basen av adekvansöverväganden. Till denna slutsats kommer även *Grönfors* i sin studie om dröjsmål vid transport av gods.[23] Vi kommer även denna väg tillbaka till den allmänna kontraktsrätten.

13. Uppgiften

Uppgiften i det följande kommer för det första att vara att med hjälp av de s.k. allmänna principerna om beräkning av det kontraktuella skadeståndet försöka fastställa ansvarighetens omfattning vid dröjsmål. De allmänna principerna projiceras på de vanliga skadetyperna som differentierats ovan i kapitel 3. Vissa skadetyper kommer att falla utanför transportörens ansvarssfär. Detta resultat som jag å ena sidan påstår att man i dag kommer till då man tillämpar de traditionella principerna kritiserar jag å andra sidan framför allt för att det utesluter ersättning för vissa icke-ekonomiska intressen. (Kap 6)

De skadetyper som återstår lotsas genom transportörens ansvarsfriskrivningsnät vilket ytterligare kommer att inskränka ansvarssfären. Ansvarsfriskrivningarnas giltighet kommer att ifrågasättas på vissa punkter. (Kap 7)

Syftet i avsnittet är ett försök att få fram klara tumregler för vilka skador som skall ersättas. Dröjsmålsskadorna är beloppsmässigt vanligtvis tämligen små skador. De behandlas sällan av domstolarna i Norden, behandlingen stannar oftast på bolagsnivå eller går till konsumentklagonämnden. Dröjsmålsskador förekommer däremot i praktiken rätt ofta. För att skadeståndsregleringen skall fungera vore det önskvärt att man kunde uppställa klara regler som är enkla att tillämpa. Den negativa sidan av klara tumregler är att nyanser fördunklas.

---

[23] Se närmare nedan kap 6 IV. Se om dessa frågor *Grönfors* Tidsfaktorn och där angivna rättsfall 131 ff.

Kapitel 6. Allmänna principer

I AVTALETS SYFTE

I den kontraktuella skadeståndsrätten är avtalets syfte av grundläggande betydelse. Det påverkar inte endast frågan om när kontraktsbrott föreligger,[1] utan har influerat utformningen av de legala ansvarsbegränsningarna,[2] inom transporträtten framför allt de beloppsmässiga ansvarsbegränsningarna.[3] Även skadeståndsberäkningen påverkas genomgående av avtalets syfte.[4] Vid beräkning av skadeståndet enligt det positiva avtalsintresset är utgångspunkten att avtalet skall förverkligas i ekonomiskt avseende (II). Passagerarens skyldighet och rättighet att begränsa skadan har klart samband med befordringens syfte (III). Vidare har syftet satt sina tydliga spår i adekvansbedömningen och liknande överväganden (IV). Det kan därtill användas som argument för att i skadeståndet inkludera skadetyper som vanligtvis faller utanför ersättningen, framför allt vissa typer av icke-ekonomiska skador (V). En kort skiss av persontransportavtalets syfte är därför nödvändig.

Genomgången av passagerarnas reklamationsbrev till transportbolagen ger en god bild varför människor reser. Svaret är varken nytt eller oväntat. Själva befordringen representerar sällan ändamålet med resan utan den är ett medel för att uppnå andra syften, på liknande sätt som transport av gods normalt är ett medel för att uppnå vinst på såld vara. Undantag kan utgöra vissa kryssningar och liknande.[5]

---

[1] Se t.ex. NU 1984:5 § 28 och ovan kap 4 I.

[2] Se t.ex. SOU 1976:66 172, *Jensen* 1965, 166 *Gomard* 2 171.

[3] Se ovan kap 5.

[4] Se t.ex. *Godenhielm* Kontraktsrätt 107, *Gomard* Forholdet 354, *Larenz* 410, *Hellner* TfR 1966 301 ff, *Rabel* 495.

[5] *Steneby* 84 framhåller att vid sällskapsresor uppfattas inte själva resan som något

a. Passagerarens motiveringar till sina ersättningsyrkanden visar att ett typiskt syfte med resan är att *resa vidare*. Den enskilda resan är ett led i en längre resa. Syftet att resa vidare är givetvis endast ett mellansteg för att uppnå det slutliga syftet. Transportören kan vara medveten om den fortsatta resan. Så är ofta fallet vid flyg- och tågtransporter där detta kan framgå direkt av biljetten. Vidare kan en viss rutt ha planerats så att den ansluter till en annan. Anslutningsmöjligheterna kan också ha använts som argument vid marknadsföringen o.s.v. Men transportören behöver inte alltid vara medveten om att resan är ett led i en längre resa. Det här är speciellt fallet då passageraren byter transportmedel och rutterna inte marknadsförts med anslutande förbindelse.

b. Resans slutliga syften kan grovt indelas i dels *förtjänstsyften* och dels i *rekreationssyften*. Enligt en grov uppskattning från SAS' sida reser ca 50 % av passagerarena i »business» och ca 50 % privat. Procentsatserna växlar beroende på rutt och tidpunkt.[6] Dessa huvudsyften synes förekomma i ett otal individuella variationer. I genomgången finsk praxis förekom inte lika dramatiska exempel på förlorad arbetsförtjänst som i internationell praxis. Det högsta kravet vid 36 timmars försening var 3.000 mk. Om resans syfte helt och hållet förfelats har passageraren yrkat återbetalning av hela resans pris. Dessa yrkanden har kunnat stiga till rätt höga belopp. Syfte med resorna kan ha varit affärsförhandlingar, mäss- och laboratoriebesök, seminarietillfällen, scenframträdanden o.s.v. Hemresornas syfte är vanligtvis att hinna i tid till jobbet.

Syftet med semesterresor är i regel rekreation. De individuella resornas syfte är långt detsamma som sällskapsresornas.[7] Har resan genom dröjsmål förkortats upplever passageraren att en del av ändamålet med resan gått förlorat. Det är ofta fråga om väsentliga dröjsmål. När syftet med resan varit att närvara vid speciella evenemang, bröllop o.s.v. kan kortare dröjsmål leda till att syftet med resan inte uppnås.

c. Passageraren kan vid avtalsslutet *klart uppge syftet* med resan. Påverkar detta eventuella senare skadeståndskrav?

Typiskt för det moderna resandet är att såväl ingåendet av beford-

---

positivt. »Tillspetsat kan sägas att det enda positiva med själva flygresan, förutom serveringen ombord och tax-free försäljningen där och på flygplatsen, är att det går fort.»

[6] Diskussion 26. 11. 1984 med dir. Hans *Westerstad* och jur.kand. Bert *Strömberg*.

[7] *Steneby* 83 ff., *Koskelo* JFT 1982 440 f.

ringsavtalet, avtalsvillkoren, som själva befordringen mycket långt är standardiserade och ger inte plats för individuella avvikelser. Prestationerna är tekniskt och administrativt rationaliserade, vilket återspeglas i lägre priser och bättre konkurrensmöjligheter. Fortfarande finns givetvis specialresor där passagerarens särskilda önskemål och syfte med resan får betydelse, men för huvudparten av resor har passagerarens uppgivna syfte inte betydelse. Resan förverkligas oberoende av enskilda syften på samma sätt. Det uppgivna syftet påverkar inte uppfyllandet av förpliktelsen. Den traditionella tanken att om gäldenären vet att speciellt stora intressen är förknippade med uppfyllandet kan han vara extra omsorgsfull och sålunda undgå ansvarighet fungerar inte i regel vid moderna standardiserade resor.

Sammanfattningsvis kan man se tre typiska syften med befordringen, som genom dröjsmål eller icke-uppfyllelse synes kunna bli spolierade, syfte att uppnå förtjänst, rekreation och att resa vidare.[8] Syftet att resa vidare är givetvis inte det slutliga ändamålet men kan vid skadeståndsberäkningen få självständig betydelse.

II »FULL» ERSÄTTNING

Den allmänna utgångspunkten vid bestämmande av skadeståndets omfattning i kontraktuella förhållanden är principen om *»full» ersättning.*[1] Den gäller även vid personbefordran inom ramen för de speciella transporträttsliga summamässiga ansvarsbegränsningarna. Passagerarnas skadeståndskrav rörde sig vanligtvis klart under ansvarsbegränsningsbeloppen.[2] Passagerarens ställning synes därför i första hand vara mycket väl skyddad. Är den det?

[8] Detta triviala resultat stöds av passagerarnas ersättningsyrkanden, ersättning har bl.a. sökts för utebliven förtjänst och immateriella skador. Ersättningsyrkandena kan dock inte tas till utgångspunkt vid försök att belysa avtalets syfte. Det skulle leda till cirkelresonemang. De kan dock stöda det resultat som genomgången givit.

[1] Se t.ex. *Godenhielm* Kontraktsrätt 85 ff, *Gomard* Obligationsrätten 2 164, *Hoppu* Handels- och förmögenhetsrätten 200, *Jørgensen* Kontraktsret 2 175, *Kivimäki—Ylöstalo* 398, *Routamo* Kaupanvastuu 158, *Taxell* Avtal 351 ff. Se även huvudprincipen i NU 1984: 5 § 71.

[2] Se ovan kap 3 och 5.

Begreppet full ersättning är ett mångskiftande begrepp, som till och med kan vara missvisande. I praktiken blir det ingalunda fråga om full ersättning. Ersättningen inskränks genom olika juridiska metoder. I transporträtten intar de summamässiga ansvarsbegränsningarna en central plats med omutlig begränsningseffekt. Dessa såsom även ansvarsgrunden har behandlats ovan.[3]

Genom att ett hypotetiskt täckningsavtal kan tas som utgångspunkt vid bestämmande av ersättningens omfattning och borgenären anses åvila en plikt att försöka minimera den uppkomna skadan kan faktiska inskränkningar av skadeståndet ske denna väg. Vidare kan adekvansläran och med den besläktade principer leda till väsentliga begränsningar. Vissa skador kan till sin typ vara sådana att de traditionellt inte omfattas av ersättningsskyldigheten. Slutligen kan själva transportavtalen innehålla ansvarsfriskrivningar. Avsikten med de följande avsnitten är att belysa vad egentligen blir kvar av den fulla ersättningen när från det vid första påseende fullgoda skyddet skikt efter skikt skalas bort med hjälp av olika juridiska metoder.

Principen om full ersättning kommer till uttryck i de traditionella lärorna om det positiva och det negativa avtalsintresset. Då ersättning skall utgå enligt det *positiva avtalsintresset,* skall borgenären ekonomiskt försättas i samma läge som om riktig prestation skett. Basschemat som följer Mommsens läror från mitten av 1800-talet bygger på en jämförelse mellan det ekonomiska resultat riktig prestation hade inneburit för borgenären och den situation han genom avtalsbrottet kommit i.[4]

Utgångspunkten är hypotesen att förpliktelsen uppfyllts på rätt sätt och i rätt tid. För att beräkna den skadelidandes förlust går man genom det hypotetiska och det verkliga händelseförloppet och beaktar dels vilka intäkter som den skadelidande kunnat räkna med men nu uteblivit och dels vilka kostnader som nu uppstått men eljest hade uteblivit. Enligt *Rodhe* blir förlusten lika med summan av uteblivna intäkter och upp-

[3] Se ovan kap 4 och 5.

[4] Bland den omfattande litteraturen på området se exempelvis *Arnholm* III 287 f, *Gomard* Nøddeskal 2 f, 164 f, *Hellner* 1982 116, *Kivimäki—Ylöstalo* 1973 456, *Larenz* 442 f, *Palmgren* 206 f, *Persson* 16, *Rodhe* 479, *Routamo—Hoppu* 247 f. Se även Ljp 13/1977, 12: 1, Reg.prop. Köplagsförslaget 1979 12 kap. Om äldre teori se framställningen hos *Hellner* TfR 1966 291 ff, Scandinavian Studies 1966 40 ff, *Mommsen* 40 ff.

komna kostnader.[5] Ersättning skall normalt utgå exempelvis för reparationskostnader för felaktig vara, handelsvinst med avdrag för inbesparade kostnader såsom tingat skeppsrum, förlust under stagnationstiden, igen med avdrag för inbesparade kostnader, o.s.v.[6] *Taxell* komprimerar detta med att säga att avtalet skall förverkligas i ekonomiskt avseende.[7]

I linje med dessa tankegångar har passagerarena i sina reklamationer till transportbolagen ofta yrkat på ersättning för förlorad arbetsförtjänst p.g.a. dröjsmål. Ersättningsyrkandena har rört sig mellan 100—250 mk, med enstaka högre yrkanden.[8]

Ett kompensationsavtal kan erbjuda ett konkret jämförelsematerial vid fastställandet av skadeståndets belopp. Kompensationsavtalet kan vara hypotetiskt eller faktiskt.[9] Part skall inte få större förlust täckt än den som skulle ha uppkommit om han gjort ett kompensationsavtal då sådant varit möjligt.[10] En begränsning av skadeståndet kan ske den här vägen.

Såsom den andra alternativa modellen vid beräkningen av skadestånd vid avtalsbrott har traditionellt anförts det s.k. *negativa kontraktsintresset.* Utgångspunkten är att borgenären ekonomiskt sett skall försättas i samma situation som om avtalet inte ingåtts. Man drar ett streck över avtalet och dess konsekvenser.[11]

---

[5] *Rodhe* 471.

[6] Se t.ex. *Godenhielm* 144 och där refererade rättsfall, *Rodhe* 486 ff, *Augdahl* 220 f.

[7] *Taxell* 257.

[8] T.ex. KG 1334, det s.k. professorsfallet, 3.000 mk.

[9] Se t.ex. Kom.bet. 1973:12 § 25, SOU 1976:66 § 25, *Godenhielm* 85, 95 och där refererade rättsfall HD 1944 II 94, HD 1947 II 40, HD 1953 liggare nr 116 och HD 1942 liggare nr 1138. I det sistnämnda fallet ålades säljaren att ersätta köparen skadan som beräknats enligt skillnaden mellan priset på den beställda korkmattan, vars leverans fördröjts och priset på en motsvarande korkmatta köparen genom täckningsköp införskaffat. Se även *Almén—Eklund* § 25. Se vidare ovan i not 4 anförda verk.

[10] Problematiken behandlas nedan under III.

[11] Detta beräkningssätt har i doktrinen fått mindre uppmärksamhet än det positiva kontraktsintresset. Det kommersiella avtalets syfte är att uppnå ekonomisk vinst. Vid dessa avtal ger det positiva avtalsintresset vanligtvis ett högre skadestånd vilket delvis förklarar det negativa kontraktsintressets mera undanskymda roll. Likaså är posterna kanske klarare i det negativa kontraktsintresset. Se om det negativa kontraktsintresset t.ex. *Aaltonen II* 188, *Arnholm* III 293 ff, *Augdahl* 247 f, *Brækhus* TfR 1947 515 ff, *Hakulinen* 53, LM 1961 26, *Kivimäki—Ylöstalo* 195 f, *Portin* 98 f, *Rodhe* 492 ff, *Routamo* 156 f, *Taxell* 390 ff, *A Vinding Kruse* (1954) 23 ff.

Det negativa kontraktsintresset omfattar enligt *Taxell* tre huvudgrupper av kostnader, 1) inledningskostnader, d.v.s. utgifter föranledda av avtalets förberedande och ingående, 2) dispositionskostnader, d.v.s. kostnader förorsakade av förberedelse för avtalets fullgörande och för avtalets eller avtalsobjektets utnyttjande och 3) utgifter som har föranletts av eller har samband med avtalsstörningen. Skillnaden mellan det positiva och det negativa kontraktsintresset beskriver Taxell så att endast det förra inkluderar uteblivna intäkter medan endast det senare omfattar inledningskostnader. I båda kan ingå dispositionskostnader.[12]

Vid kontraktsbrott blir det positiva kontraktsintresset i regel större än det negativa. Men exempelvis i fall där avtalet inte syftar till att ge borgenären vinst kan han vid skadeståndsberäkningen uppnå ett förmånligare resultat genom att yrka ersättning för negativt avtalsintresse.[13]

I doktrinen råder det olika meningar om när skadeståndet kan beräknas enligt det negativa kontraktsintresset. Sitt största användningsområde har detta beräkningssätt i samband med ogiltiga avtal, varvid borgenären kan yrka ersättning för den skada han lidit genom att lita på att giltigt avtal förelegat.[14] Det har framställts olika åsikter om huruvida man kan utgå från det negativa avtalsintresset även när borge-

---

[12] *Taxell* 390, jämf *Brækhus'* 5 kostnadsgrupper som omfattas av det negativa kontraktsintresset, TfR 1947 519 ff. Schematiskt torde man kunna framställa Taxells synsätt enligt följande:

<table>
<tr><td>inledningsk.</td><td>dispositionsk.</td><td>utgifter i samb. med avtalsstörningen</td><td rowspan="2">uteblivna intäkter</td></tr>
<tr><td colspan="3">negativa avtalsintresset</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="3">positiva avtalsintresset</td></tr>
</table>

[13] *Arnholm* III 294 uttrycker på sitt träffande sätt denna tanke med att tala om avtal vars huvudändamål inte är att uppnå fördel i kronor och ören. Han nämner samlaren som efter att ha rört upp himmel och jord får tag i en pjäs som gör hans samling komplett. Samlaren köper givetvis pjäsen till överpris. Om avtalet inte uppfylls blir samlaren knappast överbevisad när man förklarar att han bör vara glad och tacksam för borgenärens avtalsbrott som gör det möjligt för honom att frånträda avtalet.

[14] Se t.ex. *Kivimäki—Ylöstalo* 1981 262, *Portin* 98, *Taxell* 391, och t.ex. rättsfallen HD 1925 D 419, HD 1950 M 70 (Portin), HD 1971 II 51.

näären inte får uppfyllelse eller när han häver avtalet. Vissa författare har en negativare inställning,[15] andra har varit skeptiska,[16] några är positiva.[17]

I genomgången av bolagspraxis finns fall där ersättning utgått enligt det negativa intresset, speciellt Saimaa Lines' fall från vårvintern 1979 där svåra isförhållanden och gamla båtar ledde till långa dröjsmål och inställelser. Vid inställelse från rederiets sida eller annullering från passagerarens sida återbetalades resans pris och därutöver ersattes onödiga kostnader för resor från och till avgångsorten, övernattningskostnader och kostnader för exempelvis visum. Däremot ersattes inte exempelvis misslyckad semester. Finnairs praxis uppvisar flere fall där dröjsmålet lett till att ändamålet med resan gått om intet, passageraren har missat mässbesök, seminarium, affärsförhandlingar o.s.v. Passageraren har önskat ersättning för onödiga kostnader. I regel har Finnairs ersättning inskränkts till priset av den oanvända biljetten.

De av Saimaa Lines' utbetalade ersättningarna rörde sig mellan 40—350 mk varjämte resans pris återbetalades av researrangören. Trots den stora försiktighet man skall hysa vid mer eller mindre slumpvis sammanställda medeltal antyder detta att ersättningsbeloppen för onödiga kostnader inte nödvändigtvis är mindre än ersättningarna för förlorad arbetsförtjänst.

I den nyare juridiken kan man dock se en tendens att komma från den strikta indelningen i positivt och negativt avtalsintresse och spörsmålet om under vilka förutsättningar ersättning enligt det ena systemet kan och bör utgå och under vilka enligt det andra.[18] Frågan om skadeståndets

---

[15] T.ex. *Almén—Eklund* § 25 vid not 100, *Augdahl* 247 f, *Brækhus* TfR 1947 530 f. Se även skiljedomen ND 1979 s 231, den s.k. Wingull-saken med skiljedomarna Brækhus, Wiig, Wælgaard. sid. 256.

[16] T.ex. *Arnholm* III 293, *Kivimäki—Ylöstalo* 196, 397, *Rodhe* 494, *Taxell* 392.

[17] T.ex. *Aaltonen* II 200, *Hakulinen* Obligationsrätt 53, *Jørgensen* 2 187 ff. *Ussing* 181, *A Vinding Kruse* Misligholdelse 28. Den gjorda grupperingen är mycket grov. Exempelvis *Taxell* säger att olika synpunkter talat för att vid avtalsbrott frånerkänna borgenärens rätt till ersättning enligt negativt avtalsintresse vilken linje även bör följas då avtalets ekonomiska syfte träder i bakgrunden. Taxell tillbakavisar dock inte helt möjligheten att ge ersättning enligt det negativa kontraktsintresset. Som tänkbara situationer nämner han culpa in contrahendo och då avtalets upplösning beror på omständigheter som förelegat redan vid avtalets ingående. I dylika fall existerar det för borgenären en valrätt mellan de olika beräkningssätten. *Taxell* 392 f.

[18] Se t.ex. *Jørgensen* 2 188, *Routamo* Kaupanvastuu 157.

omfattning har angripits från en litet annan vinkling och med delvis andra instrument. Det har skett en *differentiering* i vissa typiska skadetyper och förutsättningarna för ersättningsbarheten och ersättningsgrunden har sammankopplats med skadetypen. Culpa har kunnat medföra en mera omfattande ersättningsskyldighet än det strikta ansvaret. I KSL kap 5 § 9 skall säljarens ersättningsskyldighet vid fel eller dröjsmål omfatta ersättning för »erfoderliga åtgärder» och »onyttiga utgifter». Ersättningsskyldigheten för annan skada förutsätter att säljaren inte kunnat visa »att han förfarit med omsorg». Enligt det svenska köplagsbetänkandet av år 1976 svarar säljare som är näringsidkare vid fel i gods för direkt förlust och utlägg. Undantag utgör fall av force majeure. Ersättningsskyldigheten för följdförlust är begränsad till vissa kvalificerade typsituationer.[19] I det svenska betänkandet har explicit konstaterats att angivande av en huvudregel om ersättning av positivt avtalsintresse funnits olämpligt. I viss utsträckning förekommer skadestånd som närmast överensstämmer med det negativa avtalsintresset.[20] I det finska köplagsbetänkandet av år 1973 brukas en differentiering i »prisskillnad, kostnad och annan förlust».[21] Det samnordiska köplagsförslaget utnyttjar en liknande skadeuppräkning i utgifter, prisskillnad, forlorad vinst och annan förlust.[22]

Dessa två sätt att angripa problematiken skall inte stå i motsatsförhållande till varandra. Sättet att uppräkna kostnadstyper som omfattas av skadeståndet ger emellertid ett konkretare svar på frågan om ersättningens omfattning. Problematiken blir lätthanterligare. Metoden har även möjliggjort enkla stadganden om en mera begränsad ersättning vid strikt ansvar än vid culpa.

Det positiva och det negativa avtalsintresset som basmodell vid skadeståndets beräkning har inte åsidosatts trots att diskussionen om förutsättningarna för det negativa avtalsintresset i detta sammanhang förlorat något av sin aktualitet. Indelningen i olika beräkningssystem — det ena att sträva till samma resultat som om avtalet ekonomiskt förverkligats

[19] SOU 1976:66 § 45 179 ff.

[20] SOU 1976:66 160.

[21] Kom.bet. 1973:12 § 25. Se även köplagsförslaget av år 1979 kap 12 och HD:s utlåtande i 1981 års årsbok 528.

[22] NU 1984:5 § 71.

och det andra att sträva till samma resultat som om avtalet överhuvudtaget inte ingåtts — är två klart skilda tankemodeller. Man kan inte samtidigt få ersättning enligt båda modellerna. Tillämpat på befordringsavtalen betyder det att passageraren inte, såsom han ibland yrkat, samtidigt kan få ersättning för onödiga kostnader såsom resor till avgångsorten, pass, visum o.s.v. och för förväntad men förlorad fördel såsom ett gage eller rekreation.[23]

III PARTS SKYLDIGHET OCH RÄTTIGHET ATT GÖRA KOMPENSATIONSAVTAL

1. Skyldighet att begränsa skadan

Vid avtalsbrott bör den som är berättigad till skadestånd aktivt medverka till att begränsa sin förlust. Denna allmänna princip har fått en framträdande plats i köplagsförslagen och återfinns i uniforma köplagen (art 88) och FN-konventionen (art 77) och det nordiska köplagsförslaget av år 1984 (§ 74).[1] Vilka begränsningsåtgärderna är, kan bli beroende av vad som är brukligt i en speciell bransch. Såsom exempel på dylika åtgärder anförs i det svenska köplagsbetänkandet av år 1976 ingående av avtal med andra, åtgärder för att avveckla avtal med andra, interna åtgärder i rörelse o.s.v.

Den skadeståndsberättigade bör även kontakta sin medkontrahent och överväga »skäliga åtgärder».[2] Försummar den skadelidande att begränsa sin förlust genom kompensationsavtal kan ett hypotetiskt avtal tas som utgångspunkt vid beräknande av skadan. Den »fulla» ersättningen modifieras.

---

[23] Se reklamationerna till transportbolagen, speciellt Saimaa Lines och Finnair.

[1] Kom.bet. 1973:12 79 ff, Reg.prop. 1979 förslag till ny köplag kap 12: 3 38, SOU 1979:66 § 25 161, NU 1984:5 § 74. Se även i litteraturen t.ex. *Aaltonen* II 200, *Godenhielm* 86, *Gomard* 2 162, *Hellner* Speciell avtalsrätt I 116 ff, *Jørgensen* 2 182, *Madsen* 72, *Taxell* 81. Jämför även den parallella tanken i SkL 5 kap 4 §. Se även exempelvis *Honnold* 417.

[2] SOU 1976:66 161.

Då borgenären ingår kompensationsavtal bör han även beakta gäldenärens intressen. Han kan inte göra hur ofördelaktiga avtal som helst. Part skall inte få ersättning utöver vad som är det nödvändiga och det normala.[3]

Skyldigheten till aktivt handlande för att begränsa förluster är av väsentlig betydelse vid persontransporter. Principen tillämpas utöver området för den nordiska rätten, vilket även de internationella köplagarna antyder. Det aktiva handlandet vid dröjsmål eller icke-uppfyllelse innebär att passageraren i vissa fall bör ordna alternativa transporter för att komma i tid till resemålet. I exempelvis rättsfallet McMurry v Capitol International Airlines fann Civil Court i New York bl.a.

> »Claimant would be obligated to minimize his damages, if possible by obtaining other accommodations rather than languish in a hotel, at defendant's expense, for weeks or months, until a Capitol flight became available.»[4]

Transportbolagens praxis visar att passagerarna även i praktiken gör kompenserande avtal vid dröjsmål och icke-uppfyllelse. Passageraren har »förmåga af självbestämning» för att citera Hammarskjölds tankar från förra seklet.[5] Problemen synes inte ligga i att passageraren skulle underlåta att göra kompenserande avtal utan snarare i att han ofta ordnar »dyra» kompenserande transporter och förutsätter att transportörerna skall ersätta kostnaderna. Transportörens och passagerarnas uppfattningar sammanfaller inte alltid.

---

[3] Se t.ex. SOU 1967: 66 161. Se även exempelvis HD-fallet 1947 II 40. A hade åtagit sig att transportera 300 björkstammar till ett visst pris. Då A vägrade fullgöra transporten gjorde B ett täckningsavtal för att få stammarna körda under vintern. B yrkade av A ersättning för prisskillnaden mellan det ursprungliga avtalet och täckningsavtalet. RR, vars utslag fastställdes av HovR, fann bl.a. att då A inte visat laglig grund för sin vägran var han skyldig att ersätta kostnaderna. HD fann att A visserligen underlåtit att uppfylla avtalet men då B genom att erlägga ett högre pris för täckningsavtalet hade överskridit på orten fastställda maximipris för avverkning och transport av virke var B inte berättigad till ersättning för dessa. Se även argumenteringen i Mong v SAS, AfL Bd 6 342, nedan not 17.

[4] McMurry v Capitol International Airways, 1980 USAvR 1. Se ovan t.ex. kap 4 I vid not 24, II vid not 64, IV vid not 50 och 69.

[5] *Hammmarskjöld 2.*

2. Rättighet att göra kompensationsavtal

Å ena sidan förutsätter kompensationsavtal hävning och hävning förutsätter väsentligt dröjsmål. Men å andra sidan kan kompensationsavtalets skademinskande verkningar avsevärt förlora sin betydelse om det inte utan risk kan göras innan dröjsmålets väsentlighetskrav är uppfyllda.

Om borgenären före prestationstiden är inne kan förutse att gäldenärens prestation kommer att fördröjas kan han redan i detta skede ha ett befogat intresse att kunna häva avtalet. I köprätten talas om anteciperat dröjsmål.[6] Köparen har hävningsrätt då det är uppenbart att säljaren inte kommer att avlämna godset i rätt tid och det sannolika dröjsmålet är så väsentligt att det ger rätt till hävning. Det krävs såväl att det är uppenbart att dröjsmål kommer att inträffa som att detta dröjsmål är väsentligt.

Med vilken sannolikhet bör dröjsmålet kunna förväntas? För att köparen skall ha rätt att häva krävde Almén säljarens »bestämda» förklaring om att dröjsmål kommer att inträffa eller att man, lånande den ofta citerade frasen,[7] med »objektiv visshet eller till visshet gränsande sannolikhet» kan fastställa att avlämnande kommer att väsentligen fördröjas.[8] Om hävningen sker före dessa kriterier är fyllda påtar sig part en avsevärd risk för att i sin tur bli skadeståndsskyldig.

En viss uppmjukning i inställningen kan skönjas. I de finska köplagsförslagen från år 1973 och år 1979 bestäms grunderna för hävning så att de förutsätter säljarens förklaring eller att det eljest framgår att sådant dröjsmål som ger rätt att häva köpet kommer att inträffa.[9] I 1979 års förslag förklaras stadgandet så att det »borde tolkas med beaktande bland annat av affärsverksamhetens förnuftiga krav».[10, 11] I FN

[6] Se exempelvis *Almén—Eklund* § 21 efter not 5, *Bengtsson* Hävningsrätt 264, *Godenhielm* 63, 75 och där angivet rättsfall HD 1955 liggare nr 244, *Hellner* Speciell avtalsrätt I 90 f, *Palmgren* 130, *Rodhe* 188, *Taxell* 221, Kom.bet. 1973:12 61 f.

[7] T.ex. *Bengtsson* Hävningsrätt 264, *Rodhe* 188, *Palmgren* 130.

[8] *Almén—Eklund* § 21 efter not 5.

[9] Kom.bet. 1973:12 21 § 4 mom., Förslag till Reg.prop. 1979 3 kap 10 § 2 mom.

[10] Förslag till Reg.prop. 1979 s 22.

[11] I den svenska köplagsutredningen SOU 1967:66 239 f har behandlats de praktiskt viktiga fallen i vilka köparen har stort intresse av att häva i förtid. Om köparen befarar

konventionen art 72 används uttrycken »it is clear that one of the parties will commit a fundamental breach of contract».[12] En liknande formulering har utnyttjats i 1984 års nordiska köplagsförslag.[13]

Vid persontransporter spelar snabbheten en central roll på flere nivåer. Om en passagerare har grund att anta att hans framkomst fördröjs, planet är överbokat, turen inställd o.s.v., kan passageraren ha befogat intresse av att göra ett kompensationsavtal redan i ett tidigt skede, medan det ännu är möjligt att hindra uppkomsten av skador. Men genomgången av transportbolagens praxis visade att problemen i praktiken inte ligger här. Frågan hurudant kompenserande avtal passageraren kan göra på transportörens bekostnad utgör ett större problem. Svårigheter uppstår när kostnaderna för den kompenserande transporten överstiger kostnaderna för den ursprungliga transporten, tågresa ersatt med taxiresa, reguljär flygtur med hyrt privatplan, prisförmånliga flygresor med reguljärflyg o.s.v.

3. Överdyra kompenserande transporter

Vid överdyra kompenserande transporter kan liknande överväganden bli aktuella som vid passagerarens medvållande.[14] Avtalsparten har gått för långt i sin strävan att begränsa skadan, han har anlitat en »oförnuftigt» dyr kompenserande transport som medfört »onödiga» merkostnader. Han har sålunda själv medverkat till en del av skadan.

Kompensationsavtalen förutsätter gott omdöme hos passageraren.[15]

---

att motparten kommer att begå kontraktsbrott skall han skydda sig mot konsekvenserna genom att i tid göra täckningsavtal. Det är i säljarens intresse att hindra hävningar före prestationstiden. Enligt utredningen innebär kriteriet »måste eljest träffa» en rimlig avvägning mellan köparens och säljarens intressen.

[12] Se t.ex. *Honnold* 401 och där angiven internationell litteratur om principen.

[13] NU 1984:5 § 66.

[14] Se om medvållande ovan kap 4 V.

[15] Se även det liknande resonemanget i HD 1984 II 180. A hade köpt en ny bil, men märkte att mattan vid förarsätet var smutsig och framdörren skråmig. Han krävde av säljaren att bilen skulle bytas eller köpet hävas. Säljaren erbjöd sig att reparera skadorna. A accepterade inte detta utan köpte en ny bil av samma märke av en annan säljare och gav sin bil i utbyte. Han krävde ersättning för prisskillnaden. HD förkastade A:s yrkanden bl.a. med motiveringen att säljaren inte givits tillfälle att reparera bilen och det inte visats att reparationen skulle ha inneburit värdeminskning eller att den skulle ha medfört oskäliga olägenheter för köparen. Se även *Pöyhönens* kommentarer i LM 1985 554.

Avtalets syfte kan påverka bedömningen. Passageraren bör göra en viss intresseavvägning mellan den skada som uppkommer om transporten fördröjs och de merkostnader som uppstår genom den kompenserande transporten. Transportpersonalens anvisningar kan få betydelse.

Konkreta exempel finner man såväl i Kkn:s, Finnairs och järnvägsstyrelsens praxis.

> Passageraren hade inte hört utropningen till ett plan som avgick 15 minuter före tidtabellsangivelsen. Kkn ansåg att passageraren delvis genom eget vållande missat planet. Kkn konstaterade, att det faktum att passagerarna rest hem med vanligt ruttflyg och inte låtit researrangören ordna hemresan på sätt som i möjligaste mån sparat kostnader, skulle påverka ersättningssumman nedsättande. Kostnaderna för ruttflyget uppgick till 4.000 mk. Den slutliga ersättningssumman var 1.500 mk. Två medlemmar rekommenderade endast 500 marks ersättning.[16]

> I det s.k. popgruppsfallet ur Finnairs praxis hade en flygtur inställts p.g.a. tekniskt fel. Gruppen chartrade ett taxiflyg för att hinna i tid till ett scenframträdande. Finnair återbetalade endast priset på de oanvända flygbiljetterna.[17]

Järnvägsstyrelsens praxis innehåller flere liknande fall. I regel åberopades JBF § 15 såsom stöd för förkastande av ersättningsyrkandet. Endast ifall tågpersonalen uppmanat passageraren att ta taxi ersattes taxikostnader.

I nordisk domstolspraxis finner man det norska fallet Mong v SAS.

> Mong och 4 andra passagerare hade överbokats. Mong skulle i London nå ett anslutande flyg till Halifax och därifrån fortsätta till St. Johns, New Foundland. Där skulle han delta i viktiga affärsförhandlingar. För att inte missa den anslutande förbindelsen hyrde Mong ett privatflyg från Stavanger till London. Han krävde ersättning av SAS för kostnaderna för privatflyget.
>
> SAS anförde i lagmansrätten dels att Mong skulle ha hunnit till den anslutande förbindelsen via en alternativ reserutt som föreslagits av SAS och som fyllde »minimum transfer»-kraven. Mong hade bedömt situationen så att han inte skulle hinna nå flyget till Halifax trots att han hade varit i Heathrow 1 timme 20 minuter före planets tidtabellsenliga avgång. De utgifter som uppstått genom

[16] I det ovan kap 4 V vid not 25 refererade Kkn:s fallet 82/35/3392.

[17] KG 2510.

Mongs felbedömning skulle enligt flygbolaget bäras av honom själv. Subsidiärt anförde SAS att det i varje fall inte uppstått någon försening av betydelse. Även om det uppstått viss tidsförlust medförde den i alla fall inte ekonomisk förlust i storleksordningen Nkr 18.000, som var kostnaderna för privatflyget.

SAS anförde vidare att Mong inte skulle ha fått ersättning om förseningen orsakats av tekniskt fel eller vädret och att denna situation skulle bedömas på liknande sätt. I och för sig bestred inte SAS ansvar för passagerare som blir stående p.g.a. överbokning men ersättning skulle inte utgå för »fjerne og avledete følger».

Lagmansrätten konstaterade att SAS inte bestridit ansvarsgrunden eller ansvarigheten för rimliga utgifter som uppstått genom överbokningen. Däremot hade bolaget anfört att kostnaderna för privatplanet varken var nödvändiga eller rimliga, utan hade en »luksuriøs karakter». Lagmansrätten förenade sig i SAS' uppfattning att ersättningsplikten skulle omfatta kostnader som var nödvändiga och rimliga. Spörsmålet blev om Mong var berättigad att hyra ett privatplan med de utgifter detta medförde. Domstolen besvarade frågan jakande. Mong hade bedömt det som så viktigt att vara på bestämmelseorten i tid att han hyrt planet fastän han vid dåvarande tidpunkt räknade med att utgifterna skulle täckas av hans firma. Domstolen konstaterade att det inte fanns någon grund att anta att Mong ville pådra sin firma större utgifter än han i föreliggande situation bedömde som nödvändiga.

Beträffande SAS' subsidiära påstående, att dröjsmålet inte spelade någon större roll, fann rätten att det avgörande var hur spörsmålet gestaltade sig för Mong under den korta tidsrymd av 15 minuter som stod till hans disposition för avgörandet. Lagmansrätten kom till att Mong hade god grund att anta att det var osannolikt att han skulle nå sin anslutande förbindelse i tid. SAS befanns vara ansvarig för utgifterna för privatflyget.

I fallet kom man inte in på tillåtligheten av överbokning i allmänhet. Det konstaterades endast av såväl SAS som domstolen att grunderna för ansvarighet förelåg.[18]

Fallet belyser två väsentliga sidor av kompensationsavtalsproblematiken. Den ena är frågan om passageraren har rätt att göra ett kompensationsavtal. Det konstaterades att Mong under den korta tidsperiod han skulle fatta sitt beslut hade god grund att anta att det var osannolikt att

[18] Mong v SAS, (1984) AfL Bd 6 342.

han i tid skulle hinna till den anslutande förbindelsen. Utgångspunkten var hans bedömningsmöjlighet i den föreliggande situationen.

Den andra spörsmålet var vad transportörens ansvar skulle anses omfatta. Såväl bolagets som domstolens svar var rimliga och nödvändiga kostnader. En svårare fråga var att bedöma vad som egentligen är rimliga och nödvändiga kostnader.

Domstolen fäste vikt vid passagerarens motiverade bedömning av situationen i det ögonblick avgörandena skulle fattas. Passageraren hade då räknat med att hans firma skulle bli tvungen att stå för de extra utgifterna. Det fanns ingen grund att anta att han skulle pådra firman onödiga kostnader.

Några tyska rättsfall belyser liknande avvägningar av vad som är rimligt och nödvändigt.

> En filmproducent chartrade ett privat plan till ett pris om 5 600 DM för att inte försenas med en dag då flygplanet hon hade bokat plats till var överbokat. Producenten skulle ha gått miste on deltagandet i en födelsedagsfest för regissören av filmen »Die blutigen Geier von Alaska» och en TV-intervju. Producenten yrkade ersättning av kostnaderna för det chartrade planet. Domstolen fann bl.a. att det var fråga om överbokning och inte dröjsmål, varför varken Wk art 19 eller art 9 i Conditions of contract var tillämpliga. Ansvaret grundades på BGB § 325. Hänvisande till BGB § 254 fann Bundesgerichtshof att bestämmelsen »beruht auf dem Rechtsgedanken, dass derjenige, der die Sorgfalt ausser acht lasst, die nach Lage der Sache erforderlich erscheint, um sich selbst vor Schaden zu bewahren, den Verlust oder die Kürzung seines Schadensersatzanspruches hinnehmen muss». Vidare konstaterade domstolen att direktören inte hade förfarit såsom en förnuftig man. Då bl.a. TV-intervjun även kunnat göras senare hade det inte funnits tillräckliga skäl att chartra ett flygplan. Bedömningen påverkades även av att charterkostnaderna betydligt översteg biljettpriset för ruttflyg.[19]

I ett senare fall var utgången den motsatta då omständigheterna var något annorlunda.

> En passagerare hade för sig och sin familj köpt biljetter till ett billigflyg till New York. Planet var överbokat. Transportören

[19] BGH 25. 9. 1978, (VII ZR 116/77) NJW 1979 495, ZLW 1979 134, kommenterat av t.ex. *Schoner* Air Law 1979 111 f.

erbjöd en annan resa två dagar senare. Passageraren ombokade sig till merkostnader om 6.042 DM via Paris till New York med Concorde för att bl.a. inte missa vissa yrkesmässiga engagemang. Domstolen konstaterade att passageraren hade handlat som en förnuftig man då han gjorde ombokningen. Ombokningen till den dyrare kompenserande transporten var inte att se som medvållande till den uppkomna skadan, vilket påstods av svarande. Passageraren hade bort acceptera den av transportören erbjudna kompenserande transporten endast under förutsättning att med den inte förknippades särskilda kostnader och möda och att ändamålet med resan inte därigenom riskerades.[20]

Engelska domstolar har traditionellt tillämpat »reasonability»-testet i motsvarande situationer. I ett fall från 1800-talet hade kärande hyrt ett specialtåg då den ursprungliga tågförbindelsen försenats och yrkade av det svarande tågbolaget ersättning för kostnaderna för hyrande av specialtåg. Domstolen tillämpade testet om »reasonability» med tonvikt på huruvida »according to the ordinary habits of society, a person in the plaintiff's position would have incurred the expenditure on his own account and at his own cost had the circumstances been such that the defendant was not responsible».[21] Argumenteringen har beröringspunkter med resonemanget i Mong-fallet.

---

[20] LG Berlin, 10. 6. 1981, NJW 1982 343, ZLW 1982 84.

[21] Le Blanche v L.N.W. Ry., (1879) 1. C.P.D. 286, Bright v P. & O. Navigation Co., (1897) 2 Com. Cas. 106, se t.ex. *McGregor* Damages para 869. Se även det lufträttsliga fallet Romulus Films v Dempster, (1952) Lloyd's Rep. 535 och beträffande godstransporter exempelvis det sjörättsliga fallet Monarch S.S. Co. v Karlshamns Oljefabriker och Ströms Bruks Aktie Bolag v Hutchinson kommenterade i t.ex. *McGregor* Damages para 863 ff.

IV ADEKVANSBEDÖMNINGEN OCH LIKNANDE ÖVERVÄGANDEN

1. Adekvansläran

11. Allmänt

Genom *adekvansläran* har man försökt uppställa kriterier för begränsning av ersättningsskyldigheten för avlägsna och opåräkneliga följder av avtalsbrottet.[1]

Adekvansreglerna har i den rättsvetenskapliga litteraturen fått många olika nyanser.[2] Här är inte meningsfullt att närmare gå in på adekvansproblematikens finesser även om J. von Kries skolexempel från 1888 står nära ämnet för avhandlingen och gällde kuskens, visserligen straffrättsliga, ansvar vid passagerarebefordran. Kusken hade somnat eller var drucken, varvid hästen tagit en annan väg med påföljd att passageraren träffades av blixten och skadades.

---

[1] Litteraturen på området är riklig. Ämnet har behandlats utförligt i den utomkontraktuella skadeståndsrättsliga doktrinen. För det kontraktuella skadeståndets del och om den historiska utvecklingen se *Hellner* TfR 1966 294 ff, Scandinavian Studies 1966 10, 40 ff och speciellt 52 där författaren sammanfattar Jul. Lassens, Ussings och Rodhes uppfattningar. Se därtill *Saxén* Skadeståndsrätt 133 ff och Adekvans 162 ff med rikliga hänvisningar. Se även *Arnholm* III 284 ff, *Astrup Hoel* 80 ff, *Ek* 199 ff, *Godenhielm* JFT 1970 42 f, *Gomard* Nøddeskal 174 ff, *Nygaard* 286 ff, *Palmgren* 213 ff, *Peczenik* Causes 153 ff, *Persson* 47 ff, *Rodhe* 303 f, 516 f, *Routamo—Hoppu* 221, *Ussing* 164 f, *A Vinding Kruse* 196 ff.

[2] *Saxén* Adekvans 12 framför som sin uppfattning att de flesta i teorien uppställda uppfattningar är godtagbara »De är nämligen med nödvändighet så vagt formulerade att de i ett konkret fall kan tas till stöd för såväl ett fritagande från skadeståndsansvar som för ett ansvarsåläggande.» Se vidare t.ex. NOU 1976:34 63 där begreppet kallas »elastiskt» och Kom.bet. 1973:12 86 i vilken adekvansläran nämns som en tämligen obestämd lära.

A Vinding Kruse 199 uppger sex typsituationer i vilka påräknelighetskriteriet har använts

1) frågan om det överhuvudtaget föreligger culpa,
2) om den skedda skadan är adekvat,
3) om den ekonomiska förlust som har uppstått p.g.a. skadan är adekvat,
4) vid ersättningsansvaret i kontraktsförhållanden,
5) vid olika grupper av objektivt ansvar och
6) vid frågan om vilka intressen skadeståndsreglerna skyddar.

Framställningen kräver dock en något närmare precisering av vad som uppfattas med adekvansbegreppet i detta sammanhang. *Hellners* beskrivning av adekvansbegreppet i det svenska köplagsbetänkandet från år 1976 tjänar som en god utgångspunkt. »Genom adekvansbegränsningen utesluts dels vissa förluster som till sin typ har ringa samband med kontraktsbrottet, dels också förluster som visserligen till sin typ kan ersättas men som likväl i det särskilda fallet varit opåräkneliga eller som blivit opåräkneligt stora».[3]

Adekvansbedömningen utesluter enligt denna definition 1) skadetyper med ringa samband med kontraktsbrottet, 2) skadetyper med samband, men i vilka den uppkomna skadan i det enskilda fallet a) är opåräknelig eller b) är opåräkneligt stor. Enligt definitionen blir det fråga om en allmän uteslutning enligt skadetyp och en uteslutning i det enskilda fallet av opåräknelig skada eller opåräkneligt stor skada.

Trots att eller kanske för att adekvansbedömningen med kravet på förutsebarhet och beräknelighet rör sig på ett abstrakt plan har den i praxis visat sig användbar. Samtidigt har praxis konkretiserat adekvansregelns räckvidd.

> Av speciellt intresse är det ofta citerade rättsfallet HD 1927 II 446.
>
> A hade åtagit sig att leverera 300 famnar ved till B. A underlät emellertid att leverera, med påföljd att B som i sin tur åtagit sig att leverera ved till C, var tvungen att betala ett 15.000 mk stort avtalsvite. B hade i leveransavtalet med C förbundit sig att erlägga 50 mk i vite för varje famn ved som fattades från den överenskomna minimikvantiteten. B yrkade att A måtte åläggas att till honom utge nämnda 15.000 mk. RR och HovR ålade A att erlägga avtalsvitet. HD:s majoritet förkastade B:s talan, bl.a. då det inte visats att A haft anledning att förutsätta att B åtagit sig att vid äventyr av avtalsvite leverera veden till D.
>
> *Saxén* illustrerar med detta rättsfall beräknelighetskriteriet vid adekvansbedömningen.[4] *Taxell* använder samma rättsfall för att illustrera vad »normal ersättning» är, d.v.s. att ersättningen begränsas till vanliga följder av avtal och avtalsbrott. Taxell påpekar att adekvansbedömningen möjligen gett samma resultat.[5] *Palm-*

[3] SOU 1976:66 162, se även Kom.bet. 1973:12 86 f.
[4] *Saxén,* Adekvans 163.
[5] *Taxell* 367.

gren skriver att »Åtminstone i handelsförhållanden synes säljaren i regel böra räkna med att köparen, därest denna till tredje man föryttrat godset, kan hava utfästat avtalsvite.»[6]

En liknande problematik behandlades i ett nyare rättsfall HD 1977 II 74.[7]

A hade i ett leveransavtal åtagit sig att till monteringsfirman B leverera rör och rördelar. A:s leverans försenades. B var på grund av dröjsmålet tvungen att till huvudentreprenören erlägga ett avtalsenligt 14.400 mk stort vite och att under dröjsmålstiden erlägga extra lön till arbetstagarena 2.994,34 mk för vilka B krävde ersättning. RR ålade inte A att ersätta avtalsvitet och lönerna, med motiveringen att det inte visats att parterna skulle ha avtalat om avtalsvite, dess storlek eller verkningar. Då avtalsvitet enlig allmän handelskutym var 5 % av värdet på den fördröjda varan ålades A att ersätta B enligt detta.

I HovR motiverades utslaget bl.a. med att det inte visats att avtalsvitet och lönerna orsakats av A:s dröjsmål med leveransen.

HD (Olsson, Leivonen, Heinonen och Rintala) fann, att B orsakats en 17.394,34 mk stor skada. Därför och då A i egenskap av specialaffär inom branschen borde veta, att B i avseende å sitt eget dröjsmål kunde vara bunden till ett avstalsvite och då det icke på grundval av den i målet företagna utredningen kunde anses uppenbart oskäligt att utdöma full ersättning för den skada dröjsmålet åsamkat B, förpliktades A att ersätta B:s skada till fullt belopp. Den skiljaktiga medlemmen (Hiltunen) biträdde i övrigt majoritetens åsikt men nedsatte, med beaktande av de levererade varornas värde (28.627 mk) och A:s förmögenhetsställning, skadeståndets belopp till skäligt funna 7.000 mk.

Vid jämförelse med det tidigare rättsfallet kan observeras att i det senare var fråga om avtalsvite som var allmänt förekommande inom branschen och sådant som säljaren såsom specialaffär hade bort räkna med. Säljaren bör uppenbarligen räkna med att köparen kan vara tvungen att betala löner under dröjsmålstiden. Fallet belyser mångsidigheten i övervägandena vid adekvansbedömningen.[8]

Man kommer givetvis även till en gräns. I ett svenskt rättsfall från HovR yrkade K som använt av honom köpta skinn för tillverkning av damväskor ersättning av säljaren för att han förlorat sin viktigaste kund emedan skinnens färghållfasthet

[6] *Palmgren* 259.

[7] Se även det av *Godenhielm* 95 refererade rättsfallet HD 1954 liggare nr 2817.

[8] Se även *Ylöstalo* DL 1977 68 f.

varit dålig. Han uppskattade skadans storlek till 20 % av den genomsnittliga försäljningen under 1 1/2 år. HovR fastställde RR:s dom enligt vilken K:s skada inte kunde anses utgöra sådan följd av felaktig leverans, som skäligen bort av S vid avtalets ingående tas i beräkning.[9]

12. Adekvansbedömningar vid godstransporter

Adekvansbedömningarna har även allmänt använts vid skadeståndsberäkningen i nordiska fall om godsbefordran. *Grönfors* framhåller att utmärkande för nordisk rättspraxis är att problemen om gränsdragning omkring de ersättningsbara dröjsmålskadorna angripits med adekvansbedömningen såsom juridiskt instrument.[10]

> I exempelvis det s.k. lodenrocksfallet hade ett parti lodenrockar sänts med flyg från Österrike till Danmark för att förevisas på ett inköpsmöte som hölls två gånger i året. Rockarna anlände för sent. Köparen var tvungen att företa separata resor till kunderna för att förevisa rockarna. Detta orsakade betydande extra kostnader. Landsretten fann att kostnaderna som ostridigt uppkommit som en följd av den fördröjda transporten var adekvata och utdömde ersättning.[11]

Flere sjörättsfall visar exempel på liknande tankegångar.

> I ND 1952 s 508 ansåg Svea Hovrätt att transportören inte var ansvarig för oberäknelig prisstegring p.g.a. statlig reglering av kolimportörernas clearingpriser då detta var en oförutsebar följd av ett ringa dröjsmål.
>
> I ND 1953 s 86 fann SøHa att den förlust som drabbade ett kolbolag p.g.a. en prisförhöjning inte var en oberäknelig följd av den kontraktsstridiga förseningen.
>
> Samma domstol konstaterade i ND 1968 s 35 att prisfallet för den del av ett parti fiskmjöl som kortskeppats inte var en fjärran och oberäknelig påföljd.

---

[9] SvJT 1967 Rättsfall från hovrätterna nr 20. Den skiljaktiga ledamoten fann skadan ersättningsgill då den inte var en oberäknelig följd av felet. Säljaren har kunnat räkna med att den felaktiga varan kunde medföra utebliven handelsvinst för K, »vilken handelsvinst även kunde avse successiva leveranser till samma kund. Härifrån till utebliven inkomst genom kundbortfall är steget inte så långt, att icke även en sådan skada får anses beräknelig».

[10] *Grönfors* Tidsfaktorn 135, observera rättsfallen vilka även delvis återges nedan.

[11] AfL (1969) Bd 4 146, se även *Grönfors* Tidsfaktorn 131.

I ND 1957 s 1 fann DHR att ersättning inte skulle utgå för det exceptionellt höga vedpriset i Själland vilket berodde på de svåra isförhållandena som förhindrade import av fransk ved. Isförhållandet var i grunden även orsaken till att den i fråga varande vedlasten försenades.[12]

I Stina-fallet ND 1965 s 263 som avgjordes i Åbo hovrätt fullgjordes inte transporten utan redaren åberopade ishinder och isbrytarstrejk som orsak till annulleringen. Domstolen fann bl.a. att certepartiets kancelleringsklausul inte gav rätt till annullering och att sjötrafiken under den aktuella tidpunkten redan fortgått obehindrat. Rederiet ålades att ersätta såväl frångången vinst som förlust av goodwill. Den senare ersättningsposten synes speciellt intressant. HD beviljade inte ändringstillstånd.

Adekvansläran har ovan kritiserats såsom en oklar, till och med innehållslös lära. Men vad kan ersätta adekvansläran?

2. Förutsebarheten

Fransk och angloamerikansk rätt utgår vid nedsättningen av skadestånd från något andra principer än de nordiska, vilka i huvudsak baserar sig på tysk rätt. I Code Civil art 1150 talas om skador som gäldenären förutsåg eller kunnat förutse vid avtalets ingående.[13] Även i angloamerikansk rätt har möjligheten att förutse skadan vid ingående av avtalet central betydelse.

21. Engelsk rätt

Engelsk rätt är i detta sammanhang av speciellt intresse, dels genom att frågan om »remoteness of damage» genom vissa centrala rättsfall blivit föremål för ingående analys och haft stort inflytande på nordisk transporträtt och dels för att engelsk rättspraxis visar den dominerande roll

[12] Se även ND 1951 s 24. Rättsfallen har kommenterats i *Grönfors* Tidsfaktorn 131 ff. Se även fallen ND 1970 s 209 och ND 1974 s 444 som refererats nedan kap 7 III vid not 64 och 65.

[13] Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée. Se t.ex. fallet Cour de Cassation 23. 9. 1983, ETL 1984 22.

avtalets syfte spelar vid bedömningen. Serien centrala rättsfall börjar med det ofta citerade fallet Hadley v Baxendale från mitten av förra seklet.

> En kvarnägare hade avtalat med en transportör att denne skulle transportera en söndrig kvarnaxel till en annan stad. Den skulle användas såsom modell vid tillverkning av en ny axel. Kvarnens ägare hade meddelat transportören att det var viktigt att transporten skulle ske snabbt men inte att kvarnens verksamhet skulle avstanna om inte så skedde. Transporten drog ut på tiden. Kvarnägaren yrkade på ersättning för förlust av vinst p.g.a. att kvarnen stått stilla då transportören gjort sig skyldig till »negligent delay of delivery». Denna typ av skada ersattes inte. Domstolen fann bl.a.
>
> »Where two parties have made a contract which one of them has broken, the damages which the other party ought to receive in respect of such breach of contract should be such as may fairly and reasonably be considered either *arising naturally, i.e., according to the usual course of things,* from such breach of contract itself, or such as may *reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties,* at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it.»[14]

Principen utvecklades vidare i rättsfallet Victoria Laundry v Newman.

> Ett tvätteri- och färgningsföretag yrkade på skadestånd för förlust av »general business profits» p.g.a. svarandes dröjsmål med leveransen av en boiler. Käranden fick ersättning då svaranden varit medveten om vilken typ av rörelse käranden bedrev och att boilern skulle tas i användning så snabbt som möjligt. I domen fästes vikt vid att ansvaret var »reasonably forseeable». Vad som är skäligen förutsebart skulle bedömas utgående från den kunskap svarande hade, såväl kunskaper av den typ som en »reasonable person» har av händelsernas normala förlopp vid kontraktsbrott, som särskilda kunskaper om det föreliggande fallet.[15]

Följande uppmärksammande fall har varit Czarnikow v Koufos, även kallat Heron II. Avgörandet har bl.a. haft stort inflytande på de nordiska sjölagarnas dröjsmålsbegrepp.[16] I fallet fastställdes att även rena dröjs-

---

[14] Hadley v Baxendale (1854) 9 Ex. 341. Se t.ex. *Cheshire & Fifoot* 582 ff, *Grismore* 309 ff, Atiyah 227, *McGregor* para 181 ff, *Treitel* 713 ff.

[15] Victoria Laundry v Newman (1949) 2 K.B. 528 (C.A.), se t.ex. *Treitel* 714 f, *McGregor* para 183.

[16] Se Prop. 1973:137 61, *Grönfors* Sjölagens 163.

målsskador, utan samband med fysisk skada på godset, var ersättningsbara enligt Haagreglernas tvingande bestämmelser.[17]

> Befraktaren av en sändning socker yrkade av transportören ersättning då transporten fördröjts. Fartyget hade devierat och lastat boskap för redarens räkning. Ersättning yrkades för förlorat marknadsvärde, d.v.s. prisskillnaden mellan marknadspriset vid rättidig transport och det faktiska marknadspriset för det fördröjda partiet. I domen riktades kritik mot användandet av måttstocken »reasonable forseeability» i kontraktsförhållanden. Lord *Upjohn* konstaterade »it is better to use contemplate or contemplation in the case of contract, leaving forsee or forseeability to the realm of torts». Lord *Reid* framförde som måttstock huruvida den ifågavarande skadan var »of a kind which the defendat when he made the contract, ought to have realised was not unlikely to result from a breach».[18]

Enligt de ovan uppdragna riktlinjerna har bedömningen av parternas »contemplation» av fakta varit det centrala. I konsekvens med detta har vid dröjsmål eller icke-uppfyllelse av köpekontrakt kärande med framgång kunnat yrka på frångången handelsvinst medan han i transportavtal tidigare varit mindre framgångsrik med sina motsvarande yrkanden.[19] Orsaken ligger inte i att andra principer skulle vara tillämpliga i transportförhållanden utan i att tillämpningen av samma principer leder till annat resultat såsom »a natural result of the fact that a carrier is supposed to know less about the commodity he carries and to undertake less responsibility in connection with it».[20] I Victoria Laundry v Newman konstaterades: »A carrier knows less than a seller about the purpose for which the buyer or the cosignee needs the goods, or about the special

---

[17] Se även Anglo-Saxon Petroleum Company Ltd. Adamastos Shipping Company Ltd, (1958) Lloyd's Rep. (H.L.) 73 i samma riktning. Fallet, som även kallas Saxon Star enligt tankern, finns utförligt refererat i t.ex. *Grönfors* Tidsfaktorn 149 ff.

[18] Czarnikow v Koufos (1969) 1 A.C. 350, 389, se t.ex. *McGregor,* para 184 ff. Se även *Grönfors* Tidsfaktorn 135 f (även under Heron II t.ex. *Treitel* 714 f).

[19] Se t.ex. British Colombia Saw Mill Co. v Nettleship, (1968) L.R. 3 O.D. 399 och Horne v Midland Ry. (1873) L.R. 8 C.P. 131 och övriga i *McGregor* para 204 refererade rättsfall.

[20] *Roche J* i Montevideo Gas Co. v Clan Line, (1921) 37 Times Law Reports 866, se *McGregor* para 203. I fallet blev transportören skadeståndsskyldig för förlust av vinst då han visste att mottagaren snabbt behövde kollasten.

circumstances which may cause exceptional loss if due delivery is withheld».[21]

22. FN-konventionen

De skadeberäkningsprinciper som har i sin grund i fransk och angloamerikansk rätt har internationellt vunnit anslutning. Förutsebarhetskriteriet vid tiden för slutandet av kontraktet är av avgörande betydelse vid nedsättandet av skadeståndet. I FN-konventionen av år 1980 om internationella köp sägs i art 74.

> »Such damages may not exceed the loss which the party in breach foresaw or ought to have foreseen at the time of the conclusion of the contract, in the light of the facts and matters of which he then knew or ought to have known, as a possible consequence of the breach of contract».[22]

Enligt *Honnold* är art 74 »sufficiently flexible to accomodate further wisdom».[23]

Förutsebarhetskriteriet vid avtalets ingående har även omfattats i vissa av de finska köplagsförslagen[24] och i den norska versionen av det samnordiska köplagsförslaget.[25] Part skall vid avtalsbrott ersätta gottgörelse för kostnader, prisskillnad och annan förlust vilken vid köpslutet kunde förutses följa av att fullgörelsen inte är avtalsenlig.

3. Normalersättning

31. Allmänt

Ett tredje sätt att begränsa skadeståndet för oväntat höga skadeståndskrav är att operera med en »normal ersättning». Enligt doktrinen

---

[21] Se ovan not 15.

[22] Se även UCC § 2—715(2) och uniforma köplagen § 86.

[23] *Honnold* 411, se även *Hellner* Scandinavian Studies 1966 46.

[24] Se Ljp 13/1977 och Reg.prop. av år 1979 om förslag till köplag 12 kap 1 §. Se även *Wetterstein* Garantiutfästelse 226.

[25] NU 1984:5 § 71, s 356, se även jämkningsbestämmelsen i § 74.

om normalersättning begränsas ersättningen till vanliga följder av avtal och avtalsersättning.[26]

Taxell konkretiserar regeln med exemplet att en säljare är skyldig att betala ersättning för undermålig vara utan att vara ansvarig för den förlust som köparen lidit genom att kunden går över till konkurrent, trots att säljaren kunnat förutse detta.[27] Han ser skillnaden mellan ersättningens beräknande enligt adekvanskriteriet och enligt normalersättning så att man vid den förra utgår från »vad gäldenären förutsett eller kunnat förutse — beräknelighet, vanligtvis vid avtalsbrottet» medan vid den senare »sker en jämförelse med liknande avtal och avtalsbrott utan att man primärt fäster avseende vid det som gäldenären förutsett eller kunnat förutse». Medan adekvansbedömningen och full ersättning hör ihop, betyder normalersättning en reducering av ersättningen från full ersättning.[28] I rättstillämpningen torde slutresultatet ofta bli detsamma oberoende av om man tillämpar adekvansbedömningen eller reglerna om normalersättning. På det teoretiska planet är skillnaden dock klar.[29]

I det finska betänkandet till ny köplag av år 1973[30] föreslogs vid nedsättandet av skadestånd för följdskador en regel som kommer nära normalersättningsläran. Det svenska förslaget till köplag av år 1976, såsom även det norska och det danska, följer i huvudsak samma principer även om den nu behandlade regelns tillämpningsområde angivits något vidare.[31] Skadeståndet skall jämföras med den förlust som vanligen uppkommer i liknande fall.[32] Andra nedsättningsgrunder är enligt förslagen säljarens möjlighet att förutse och förhindra förlusten och omständig-

---

[26] Läran har framställts med olika nyanser, se speciellt *Godenhielm* JFT 1970 53, *Gomard* Forholdet 354 ff, *Rabel* 498 ff, *Ussing* 165, *Taxell* 368 ff.

[27] Jämf. den refererade svenska hovrättsdomen vid not 9.

[28] *Taxell* 367 ff.

[29] Se ovan vid not 4 speciellt HD 1927 II 446. Se även HD 1950/419. Ett paket hade inlämnats till ett hotell för vidarebefordran till hotellgäst. Paketet som innehöll dyrbara skinn förkom. Då hotellpersonalen inte uppmärksamgjorts på paketets höga värde och detta heller icke framgått av paketets yttre, begränsades hotellets ansvar att omfatta endast halva värdet. Se *Saxéns* kommentarer Skadeståndsrätt 110.

[30] Kom.bet. 1973:12 §§ 25, 45, s 87 ff.

[31] SOU 1976:66 §§ 25, 45, NOU 1976:34 §§ 25, 45 och det danska förslaget se SOU 1976:66 405 ff.

[32] Se Kom.bet. 1973:12 88 ff och SOU 1976:66 154 ff, 259 ff. Se även den norska versionen av jämkningsregeln i NU 1984:5 § 71 mom 2.

heterna i övrigt. I det finska förslaget framhålls att begränsningen till normal eller typisk förlust vid bedömningen av skadeståndets omfång innebär ett objektivare betonande av begränsningsnormen jämfört med förutsebarhets- och beräknelighetskriterierna, som ser på spörsmålet uteslutande från den kontraksbrytande partens synvinkel. Skadeståndets omfång skall inriktas på att finna den i jämförliga fall typiska förlusten.[33]

32. SjöL § 120

I doktrinen har *SjöL 120* § anförts såsom exempel på normalersättning.[34] Skadeståndet vid godstransporter skall beräknas enligt det värde som godset skulle ha ägt om det i oskadat skick hade lossats i rätt tid och på rätt plats.[35] Genom att bestämmelseortens värde blir avgörande inkluderas i skadeståndet normal handelsvinst. Andra har varit av den åsikten att SjöL § 120 leder till samma resultat som adekvansregeln.[36] Dessa motstridiga åsikter illustrerar igen att slutresultatet av adekvansregeln och normalersättningsregeln då de tillämpas på konkreta fall kommer mycket nära varandra, även om de teoretiska utgångspunkterna är klart olika.

De av flygbolagen tillämpade standardiserade ersättningarna vid överbokning[37] kan kanske sägas förverkliga tanken på normalersättning. Den standardiserade ersättningen täcker i allmänhet passagerarens förlust och ges även då någon förlust inte inträffat. Individuella högre ersättningar utgår inte enligt det standardiserade systemet.

---

[33] Kom.bet. 1973:12 88 ff.

[34] Jämf JBF § 63, VBL § 32.

[35] Se t.ex. SOU 1936:17 151, KM 1939:8 72 och *Grönfors,* 1982 Sjölagens 167 ff och där åberopade källor. Skillnaden mellan SjöL 120 § och allmänna skadevärderingsprinciper ser Grönfors däri att enligt § 120 skall som regel inte ersättning ges för indirekta skador i allmänhet och individuella intressen, t.ex. en särskild möjlighet för just denna lastmottagare att sälja godset vidare till ovanligt högt pris.

[36] Se t.ex. *Selvig* Erstatningsberegningen ved lasteskador 7 ff där författaren kommer till att SjöL § 120 »fjerner usikkerhet og klart formulerer resultatet av adekvansreglenes anvendelse når det gjelder utstrekningen av bortfraktarens transportansvar» och att bestämmelsen inte, såsom tidigare ansetts, stadgar om normalisering av ersättningens omfång. (Grönfors ovan citerade åsikt är dock nyare). Ibid. 49. Se även *Hellner* TfR 1966 305, *Rune* SvJT 1969 22.

[37] Se ovan kap 3 II 2.

4. En kombination

I det tidigare köplagsförslaget av år 1973 vars principer i huvudsak motsvarade de nordiska förslagen från år 1976 föreslogs en mångsidig nedsättningsregel i 25 §.[38] Bestämmelsen i 25 § 4 mom. löd:

> »Ersättning skall även utgå för förlust, som köparen eljest lider genom dröjsmålet, i den mån det prövas skäligt med hänsyn till förlustens storlek i jämförelse med skada som i allmänhet uppstår i liknande fall, säljarens möjligheter att förutse och förekomma förlusten samt andra sådana omständigheter.»[39]

Momentet innehåller flere begränsningssgrunder, dels skälighetsbedömning i förhållande till skada som i allmänhet uppstår, grunder som kommer nära den s.k. normalersättningen och dels grunder som påminner om det i vissa senare förslag omfattade förutsebarhetskriteriet. I jämförelse med FN-konventionen och de nyare köplagsförslagen förutsattes i paragrafen inte att skadan skulle vara förutsebar vid avtalets ingående utan även skador som först senare kunnat förutses och förhindras kunde påverka bedömningen, såsom även övriga omständigheter. I det svenska betänkandet nämns som exempel långvarig passivitet från köparens sida i samband med säljarens dröjsmål och köparens försummelse att begränsa sin förlust, bristfälligt förråd av reservdelar o.s.v.[40]

Begränsningsgrunderna i 25 § går utöver både adekvansläran och förutsebarhetskriteriet genom att man i den framhåller flere kriterier.

> Ett fall från HD, 1982 II 52, visar hur en kombination av olika argument leder till en ändamålsenlig och skälig lösning.
>
> Företaget A som bedrev industriell verksamhet hade av företaget B beställt till sin fabrik en form som skulle användas vid tillverkning av trådrullar. Formen skulle planeras och tillverkas av B. Det

[38] Kom.bet. 1973:12 §§ 25, 45 och SOU 1976:66 §§ 25, 45 och speciellt 164 ff och 259 ff samt NOU 1976:34 §§ 25, 45 med något annan lydelse och det danska förslaget SOU 1976:66 405 ff.

[39] Jämf SOU 1976:66 25 §: »Skadeståndet kan sättas ned i den mån det är skäligt med hänsyn till dess storlek i jämförelse med den förlust som vanligen uppkommer i liknande fall, säljarens möjligheter att förutse och hindra förlustens uppkomst samt omständigheterna i övrigt».

[40] SOU 1976:66 260.

överenskomna priset var 27.600 mk. Den beställda formen visade sig emellertid vara funktionsoduglig varför A hävde köpet. Y yrkade ersättning förutom för vissa mindre kostnader, 120.000 mk för frångången vinst. A hade haft en beställning på 3—5 miljoner trådrullar av ett svenskt företag och kunde i sin tur inte fullfölja denna leverans.

RR fann bl.a. att i avtalet mellan A och B hade ingått en bestämmelse om dröjsmålsvite. Dröjsmålsvitet täckte inte den frångångna vinsten. RR fann vidare att B var skyldig att ersätta den frångångna vinsten med avdrag för bl.a. frakt-, speditions- och försäkringskostnader, d.v.s. 100.000 mk.

Åbo hovrätt fann bl.a. att det avtalade dröjsmålsvitet skulle utgöra 1 % av varans pris för varje påbörjad vecka. A hade inte framfört sådana faktorer som skulle berättiga företaget att vid sidan av dröjsmålsvite få särskild ersättning för frångången vinst. Ersättningen skulle sålunda uppgå till 3.334 mk.

HD fann bl.a. att avtalsvillkoren utformats av A. Det svenska företaget hade gjort sin beställning av trådrullar före A ingick avtalet med B. Vid uppgörande av detta avtal hade A dock inte beaktat de skador som eventuellt kunde uppstå om formen inte levererades. Det hade inte visats att B varit medveten om den svenska beställningen och dess betydelse för A, även om B hade bort kunna räkna med att A hade för avsikt att använda formen omedelbart i sin industriella verksamhet. Priset på den beställda formen var lågt jämfört med den ekonomiska vinst A räknat att uppnå genom försäljningen av sytrådsrullarna till det svenska företaget.

I avtal om leverans av maskiner och utrustning begränsas vanligtvis tillverkarens ansvar för icke-uppfyllelse av avtalet sålunda att tillverkaren inte ansvarar för skador som uppstår p.g.a. dröjsmål eller icke-uppfyllelse utöver ett visst belopp eller så att ansvaret för följdskador utesluts. Även med beaktande av den risk som var förknippad med planeringen och tillverkningen, fann HD att B utan uttrycklig förbindelse inte skulle svara för förlusten av vinst utöver det överenskomna dröjsmålsvitet.[41]

Fallet är intressant genom sin belysande argumentering. Riskfördelningen mellan tillverkaren och beställaren har i fallet lösts på ett ändamålsenligt sätt. Motiveringen innehåller välkända argument för en begränsning av en i annat fall oväntat omfattande skadeståndsskyldighet. I målet levererades överhuvud inte avtalsenlig vara. Ansvaret begränsa-

[41] HD 1982 II 52, se även HD 1977 II 74.

des till det avtalade dröjsmålsvitet. Vitet räknades fram till den dag avtalet hävdes. HD framförde bl.a. följande skäl. Beställaren hade själv utformat avtalsvillkoren medveten om en speciellt stor leverans till tredje man, men utan att beakta riskerna för oriktig uppfyllelse. Han hade inte informerat sin motpart om det stora intresse som var förknippat med riktig uppfyllelse. Motparten var inte medveten om det senare avtalet, men han kunde räkna med en viss normal förlust i den industriella verksamheten om avtalet inte skulle fullföljas. Vidare var priset på den beställda formen lågt, jämfört med den frångångna vinsten. Det var därtill brukligt att begränsa skadeståndsskyldigheten i denna avtalstyp. Riskerna för att leveransen inte skulle vara avtalsenlig var beaktansvärd i denna typ av planeringsleveranser.

Fallet illustrerar att de motiveringar som talar för en begränsning av skadeståndsskyldigheten då ansvaret synes bli överraskande tungt ofta inte går att framställa i någon enkel uttömmande princip om denna princip inte görs så allmän att den är intetsägande.

En kombinationsregel är en användbar allmän måttstock vid nedsättandet av skadestånd i kontraktsrätten. Såsom alla allmänt hållna regler är den elastisk. Den ger inte konkreta svar i enskilda fall men ger en klarare utgångspunkt för bedömningen än exempelvis den tämligen obestämda adekvansprincipen. Den möjliggör hänsynstagande till särdragen i olika avtalstyper. De olika momenten som ingår i regeln är ingalunda nya utan har i den juridiska debattens ständiga vågrörelse tidvis flutit på toppen, tidvis utsatts för kritik och sjunkit ner.

Ändamålet med de olika begränsningsreglerna har oberoende av skillnaderna i utformingen varit att nedsätta omfattande ersättningar till skälig nivå med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet.

5. Nedsättning av oskäligt skadestånd

Kombinationsregeln kommer nära de rena skälighetstankegångarna och man kan ifrågasätta om de i detta sammanhang är meningsfullt att skilja på dem. Skillnaderna i beräkningssättet på det principiella planet är klara, enligt kombinationsregeln leder beräkningsreglerna till det slutliga skadeståndet medan vid skälighetsjämkning tas ännu ett steg då det

skadeståndsbelopp som man kommit till enligt beräkningsreglerna ytterligare jämkas. Såsom kombinationsregeln ovan uppfattats innehåller den långt samma argumentering som den rena skälighetsbedömningen. Men man kan tänka sig situationer, såsom behovet att nedsätta skadeståndet p.g.a. den skadeståndsskyldigas ekonomiska förhållanden, som inte fångas upp av kombinationsregeln men kanske av en ren skälighetsbedömning. Nedsättningen skulle klart bli ett undantagsfenomen och knappast aktuellt i samband med den här behandlade problematiken.

Den finska skadeståndslagen skall enligt 1 kap 1 § till skillnad från den svenska inte tillämpas vid kontraktuellt skadestånd.[42] Detta har föranlett en omfattande diskussion om huruvida kontraktuellt skadestånd överhuvudtaget kan jämkas. I såväl praxis som doktrin torde svaret i dag bli jakande.[43] I de nyaste köplagsförslagen har uttryckligen införts bestämmelser om nedsättning av skadestånd som eljest enligt normala beräkningsmetoder skulle kunna bli oskäligt höga.

I det finska köplagsförslaget av år 1979 ingick en jämkningsregel i kap 12 § 4. Ersättningen kunde jämkas om den »med hänsyn till omständigheterna är uppenbart oskälig».

I det nordiska köplagsförlaget sägs uttryckligen att skadestånd kan jämkas om det är oskälig betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges möjlighet att förutse och hindra skadans uppkomst samt till omständigheterna i övrigt.[44]

Detta kontraktsrättsliga förtydligande är välkommet.

6. Nedsättningssystemen och ansvarsmaxima

De summamässiga ansvarsbegränsningarna är centrala för ansvarssystemets uppbyggnad i transporträtten.[45] Har man i de summamässiga ansvarsbegränsningarna redan beaktat behovet av nedsättning genom att begränsa ansvaret för exceptionellt höga ersättningskrav?

Vissa transporträttsliga maximiansvarsgränser är i sig själva så snäva att de i praktiken knappast ger utrymme för nedsättning. Landsvägstransportörens ansvar för dröjsmål vid utleverering av gods är begrän-

---

[42] Se även HD 1984 I 1.

[43] Se diskussionen om jämkning av skadestånd *Godenhielm* JFT 1970 53, speciellt JFT 1975 410 f, *Kivivuori* DL 1975 266 f, *Routamo—Hoppu* 95 och 311 f, *Saxén* Skadeståndsrätt 161, *Wetterstein* Garantiutfästelse 228. Se även HD fallen 1977 II 74 ovan vid not 7.

[44] NU 1984:5 § 74, jämf den norska texten. Se vidare NU 1984:5 366 f.

[45] Se ovan kap 5.

sat till fraktens belopp kompletterat med en konverteringsregel, d.v.s. efter att dröjsmålet varat utöver en viss tid beräknas ansvaret såsom för sakskador.[46] Järnvägens ansvar är begränsat till fraktens dubbla belopp, åter med en kompletterande konverteringsregel.[47] Ett dröjsmålsansvar som är begränsat till en del av fraktens belopp motsvarar knappast »den förlust som vanligen uppkommer». Det finns inte ofta behov av nedsättningsregler.

Ser man däremot på ett exempel på den andra ytterligheten, 1977 års LBL:s bestämmelser om dröjsmål vid passagerar- och godsbefordran, är läget ett annat. Samma summamässiga ansvarsbegränsning gäller för dröjsmålsskador som för person- och sakskador. Vid dröjsmål vid passagerarbefordran innebär det att ansvarstaket ligger vid 16.600 SDR, d.v.s. ca 108.000 mk. Inom denna ansvarsram kan det finnas behov av begränsning för exceptionellt höga skadestånd. Genom Montrealprotokollen sänktes ansvarstaket till ca 27.000 mk. Även inom denna ram finns det plats för och behov av begränsning.

Enligt SjöL:s bestämmelser om personbefordan är maximiansvaret för dröjsmålsskador begränsat till 2.000 SDR, d.v.s. ca 13.000 mk, med en självrisk upp till 20 SDR, d.v.s. ca 130 mk.[48] Skall inom ramen för det gällande ansvarsbeloppet nedsättning ske?

Enligt den s.k. kombinationsregeln skall begränsning av skadestånd ske om det är oskäligt i jämförelse med den förlust som vanligen uppkommer, den skadeståndsskyldiges möjlighet att förutse och förhindra förlusten samt omständigheterna i övrigt. Finnairs praxis visade att de yrkade ersättningsbeloppen vid luftbefordran i allmänhet var låga, 10.000 mk översteg klart »normalskadan».[49] Men det är inte otänkbart

---

[46] VBL §§ 31, 35. VBL:s ansvarsbegränsning är kompletterad med möjligheten att uppge att särskilt intresse för bl.a. rättidig utlämning varvid det uppgivna beloppet gäller såsom ansvarstak.

[47] JBF § 65, jämf CIM:s regel om 3 gånger fraktens belopp.

[48] Under lagberedningsarbetet övervägdes att begränsa ansvaret till det dubbla biljettpriset. Se t.ex. Prop. 1973:137 100.

[49] Se ovan kap 3. Se även den uppfattning IATA:s representant framförde om ersättningsyrkandenas storlek vid Guatemalakonferensen. »The majority of claims for delays at present recieved by airlines were for the cost of hotel accomodations, taxi fares and cables and were probably fully covered by payment of $ 100». Guatemala I 271. Båda jämförelseobjekten är visserligen framförda ersättningsyrkanden och inte uppkommen skada.

att en dröjsmålsskada kan närma sig SjöL:s maximibelopp utan att den är exceptionell. Den överstiger visserligen den förlust som vanligen uppkommer men beräkningsregeln avser inte att kräva statistiska undersökningar av normalskadan. Det är nog att bedömningen bygger på allmänna uppfattningar. Skadan kan därtill falla inom ramen för det förutsebara och vara möjlig att förhindra. Transportören bör räkna med att han i enskilda fall kan bli tvungen att utbetala skadestånd som stiger till ansvarsmaximum. I ett konkret fall skulle bedömningen säkerligen påverkas av »omständigheterna i övrigt», såsom graden av vållande, passagerarens eget agerande, skadetypen o.s.v.

Sammanfattningsvis kan kort konstateras att de summamässiga ansvarsbegränsningarnas nivå avgör huruvida nedsättningsreglerna kommer till användning. Om ansvarsgränserna är låga finns i praktiken inget utrymme för nedsättning. Vid passagerarbefordran med flyg och båt är nivån så hög att nedsättningsreglerna har praktisk betydelse.

V VISSA SKADETYPER ERSÄTTS INTE

1. Ideella skador

11. Utgångspunkten: Icke-ekonomiska intressen ersätts inte i kontraktuella förhållanden

Principen om den fulla ersättningen modifieras genom medvållande, adekvans och liknande hänsyn, men även genom att vissa skador p.g.a. sin typ är sådana att rättssystemet inte tillerkänner ersättning för dem. Det är alltså skadetypen i sig som utesluter ersättningsbarheten, inte exempelvis avståndet mellan skadan och avtalsbrottet. Detta gäller framför allt s.k. ideella eller icke-ekonomiska skador. Begränsningar förekommer även allmänt utanför de nordiska rättssystemen. Man kan rita en glidande skala i vars ena ända finns länder vars lagstiftning helt frånkänner ersättning för ideell skada, exempelvis Sovjetunionen och flere socialistiska länder. I andra ändan finns exempelvis Frankrike, Luxemburg och Belgien som i princip tillerkänner ersättning för immateriella

skador.[1] De nordiska länderna placerar sig någonstans i mitten av skalan bland en stor grupp länder från såväl civil law- som common law-familjen.

Uppdelningen i ekonomisk och ideell skada har betydelse såväl i den kontraktuella som den utomkontraktuella skadeståndsrätten. Enligt skadeståndslagen, vars tillämpning hos oss inskränkts till den utomkontraktuella skadeståndsrätten, är möjligheterna till ersättning för immateriella skador klart begränsade till vissa traditionella skadetyper.[2] Likaledes skall enligt vedertagen uppfattning ersättning i kontraktuella förhållanden inte utgå för immateriella intressen. Betecknas vissa intressen som ideella eller immateriella, d.v.s. icke ekonomiskt mätbara, skulle de redan på denna grund inte vara ersättningsbara.[3] Även differensteorierna betonar avtalens ekonomiska effekter. Utgångspunkten vid skadeståndsberäkningen brukar sägas vara att försätta den skadelidande i samma ekonomiska läge som om prestation skett avtalsenligt.[4] I de kommersiella avtalen vars huvudsyfte är att uppnå ekonomisk vinst fungerar modellen väl. Gäller samma sak vid konsumentavtal?

---

[1] Se närmare de komparativa avsnitten i t.ex. *Braschos* 169 ff, 229 ff, *Stoll* 17 ff, *McGregor* Personal injury 15 ff och i dessa angivna hänvisningar. Om engelsk och tysk rätt se framställningn nedan i detta kapitel.

Om fransk rätt kan här kort konstateras att det i dag är ostridigt att C.c. Art 1149 även omfattar immateriella skador. Se närmare nedan anförda verk och t.ex. i *Braschos* 175 i not 31 angiven omfattande litteratur och rättsfallen på sidorna 178, 179 och 180. Då skadan är »direct» och »certain» inskränks i fransk rätt inte rätten till skadestånd till särskilda skadetyper, trots att man opererar med begreppen »domage matériel» och »domage moral». Det förra begreppet avser ekonomiska förluster, såsom löner, mediciner och begravningskostnader, men även fördelar som den skadelidande kunnat räkna med. Ersatta blir såväl »damnum emergens» som »lucrum cessans». Se t.ex. *Carbonnier* 308 1972. »Domage moral» avser varje annat icke-ekonomiskt lidande. »Domage corporel» är en mellanform av de två föregående skadetyperna och omfattar olika slag av skador i samband med personskada, såsom lönebortfall, medicinkostnader, sveda och värk, bestående men o.s.v. Se t.ex. *Carbonnier* 1972 308 ff, *Mazeaud—Tunc* no 293, *Miller* 112 ff, *McGregor* Personal injury 19 ff. *Miller* 112 framhåller att fransk rätt visserligen inte skiljer mellan olika former av skada men att differentieringen gjorts för »analytical and didactic purpose».

[2] SkL 5 kap §§ 1, 2.

[3] Se t.ex. *Taxell* 357, 395 ff, *Routamo—Hoppu* 93, *Koskelo* JFT 1982 462, *Rodhe* 525, *Bengtsson,* Om ansvarsförsäkring 269. Se även t.ex. Kkn:s fall om överbokning av Finnjet »koska N.N. ei ole väittänytkään, että matkasuunnitelmien muuttuminen olisi aiheuttanut hänelle taloudellista vahinkoa katsoo lautakunta . . . hyvityksen . . . riittävän. Dr 82/35/2660. Se vidare fall i kap 3.

[4] Se ovan kap 6 I.

12. Vad är ideella skador?

a. Doktrinen

Vad är denna icke-ersättningsgilla ideella skada i motsats till den ekonomiska skadan? Ofta definieras ideell skada som en skada som inte enligt objektiv måttstock kan uppskattas i penningar.[5] Definitioner av denhär typen är inte uttömmande. Värderingen av skador som traditionellt betecknats som ekonomiska skador innehåller även moment av icke rent objektiva rimlighetsvärderingar, åtminstone då man kommer utanför gränsen för sakskadors reparations- och återanskaffningskostnader och kommer över till exempelvis ersättning för framtida inkomstförlust. Vid värdering av ideella skador som ersätts har det även utbildats allmänna värderingsmåttstockar såsom exempelvis skett genom trafikskadenämndens rekommendationer och normer.[6] *Jørgensen* har kritiskt påstått att begreppet ekonomisk skada i själva verket betecknar skador som faktiskt ersätts, medan ideell skada betecknar skador som faller utanför ersättningsramen.[7]

b. Gränsdragningssvårigheter

Det är enkelt att skilja ekonomisk och immateriell skada då dessa framträder i sina mest typiska former men det finns mellanformer där gränsdragningen inte låter sig göras lika enkelt.[8] Tysk rätt belyser frå-

[5] Se t.ex. *Saxén* Skadeståndsrätt 80, *Taxell* 253, 395, *Routamo* Liikennevahinko 85, *Ekstedt* 39 f, *A. Vinding Kruse* 401. Se även definitionen vid European Law Colloquy i London 1969, Redress of Non-Material Damage 124, »The term »non-material damage» should be taken to refer to such damage or injury as cannot, strictly speaking, be measured in monetary terms.»

[6] Beträffande vid skadevärdering använda teorier se t.ex. *Scheel* TfR 1893 432 f, *Hagerup Bull* TfR 1920 155 f, *Ussing* SvJT 1941 742 f, *Persson* 362 f, *Bo von Eyben* 584 f.

[7] *Jørgensen* Erstatningsret 175. Mot denna uppfattning har bl.a. anförts att taxorna för exempelvis sveda och värk vilar och kan vila endast på konvention. Det är inte möjligt att på rationella grunder argumentera för eller emot taxornas nivå. Externa värderingar, såsom rättsociologiska, kan inte genomföras. Se vidare *Bo von Eyben* 589 ff. *A. Vinding-Kruse* 403 ser som ett för honom avgörande och tillräckligt argument att positiv rätt bygger på indelningen.

[8] Se t.ex. gränsdragningssvårigheterna vid ersättning av personskada SOU 1973:51 264 f, Prop. 1975:12 110 f.

gan. Gränsdragningen har vid reseavtal vållat meningsskiljaktigheter i doktrinen.

Orsaken står att finna i BGB § 253 enligt vilken skadeståndsskyldigheten endast omfattar förmögenhetsskada ifall annat inte stadgas.[9] Ersättning för immateriella skador har alltså uteslutits. Före den nya Reisevertragsgesetz av år 1979, som ingår i BGB §§ 651 a—651 k, medförde detta stadgande flere tolkningsproblem. Vid reseavtal uppstår skador som kan sägas bestå i att resans rekreationsvärde går förlorat. Den vanligaste orsaken till dessa skador i Tyskland såsom hos oss är att hotellet avviker väsentligt från avtalad standard. Avvikelsen är för konsumenten så väsentlig att semestern förstörts.[10] I rättspraxis kunde iakttas en tendens att utöver resans pris bevilja ersättning för förlorade semesterdagar om resans rekreationsvärde helt gått förlorat. Skadan ekonomiserades. Resenären hade gjort en ekonomisk uppoffring genom att använda tid för resan. Bortfallet av semestertid värderades efter vad det skulle kosta för resenären att ta ut ny motsvarande semester. Genom denna konstruktion ersatte man följaktligen den förmögenhetsskada som förlusten av semestertid utgjorde och inte en immateriell skada. Konstruktionen uteslöt ersättning åt exempelvis barn, hemmafruar och pensionärer och blev beroende av resenärens inkomstnivå.[11]

Enligt den nya lagstiftningen om reseavtal kan passageraren genom lagens uttryckliga stadgande även få ersättning för »nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit».[12] Ersättningen utgår enlig nyaste praxis även åt ovannämnda grupp, barn, hemmafruar och pensionärer.[13]

Det råder delade meningar om huruvida detta stadgande är i linje med BGB § 253 eller utgör ett undantag. Är det fråga om ersättning av ekonomiska eller

[9] Se allmänt om immateriella skador i tysk rätt t.ex. *Braschos* 39 ff.

[10] Se t.ex. de tyska rättsfallen för vilka bl.a. *Steneby* 229 ff redogör, OLG Frankfurt 11/10 1972, OLG Köln 17/1 1973, OLG Frankfurt 25/4 1973, OLG Köln 5/12 1973, OLG Stuttgart 12/2 1974, beträffande nyare praxis se bl.a. *Bartl* 62 ff.

[11] Se *Steneby* 230 ff, speciellt rättsfallen OLG Frankfurt 17/12 1967, Kammergericht 12/7 1971, OLG Köln 17/1 1973, BGH 10/10 1974, OLG Hammadan 18/3 1973 och *Tonner* 127 f.

[12] BGB § 651 f (2) stadgar: »Wird die Reise vereitelt oder erheblich beeinträchtigt, so kann der Reisende auch wegen nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.»

[13] BGH 21. 10. 1982 (AZ:VII ZR 61/82) BEUC Legal News 1983, 4 9. En skolpojke fick ersättning för förlorad semester.

immateriella intressen? Exempelvis *Bartl* framhåller att bestämmelsen avser förmögenhetsskador:

»§ 651 f II BGB verlangt einen Vermögensschaden. Dies ergibt bereits der Gesetzestext, in dem von »Urlaubszeit» die Rede ist. Betroffen ist folglich der Zeitraum, der einem im Arbeitsprozess stehenden Arbeitnehmer oder Selbständigen zu Erholungszwecken zur Verfügung steht.»[14]

Larenz förfäktar motsatt åsikt.[15] Bestämmelsen är ett undantag från BGB § 253. Det är fråga om ersättning i pengar för en immateriell skada i ett begränsat fall. Han framhåller att:

»ein Stück der Lebenszeit dieses Menschen, ist durch nichts ersetzbar, schon gar nicht durch Geld. Man kann sie auch nicht »kaufen». Freizeit ist notwendig stets meine, Deine oder eines anderen Freizeit; sie ist ein höchstpersönliches, unvergleichbares, eben »immaterielles» Gut.»[16]

Som stöd för sin uppfattning att se förlorad semester som immateriell skada åberopade Larenz bl.a. förarbetena till lagen. Vid behandlingen vid Bundestag framfördes att ersättningsbarheten var berättigad »aufgrund der typischen Zweckbestimmungen des Reisevertrages, dem Reisenden durch die versprochene Gestaltung der Urlaubszeit Urlaubsfreude zu vermitteln.» Bland faktorer som skall beaktas vid fastställande av skälig ersättning nämndes i vilken mån resenärens rekreationsmöjligheter gått förlorade, priset på resan och resenärens kostnader för ersättande ledighet.[17] Larenz uppfattning återspeglas i nyare rättspraxis.[18]

c. *Ideella skador i reklamationspraxis*

För att konkretisera den fortsatta framställningen och få fram vilka typer av immateriella skador som aktualiseras vid passagerartransporter utnyttjas än en gång genomgången av transportörernas praxis. Med hjälp av den kan man fastställa tre mer eller mindre immateriella skadekategorier som passagerarna önskar få ersatta. Dessa är ersättning för förlorad semester, för missade evenemang och för olägenheter och besvär. Denna indelning baserar sig inte direkt på passagerarnas konkreta yrkanden utan på bearbetning utgående från antydda skador och händelseförloppen i fallen.

1. Vid *förlorad semester* har passageraren yrkat på ersättning för semes-

[14] *Bartl* 59 och Bartls litteraturhänvisning 55. Se *Tonner* 129 f »Der Urlaub sei aufgrund der Arbeitsleistung »erkaufte» Freizeit, die durch den Mangel der Reise nicht ihrer Zweckbestimmung entsprechend genützt werden kann, obgleich der Reisende den Willen und die Möglichkeit dazu hatte».

[15] *Larenz* 461 ff, se även diskussionen i uppl. 12 410 ff.

[16] *Larenz* 462.

[17] *Larenz* 463, cit Bundestagsdrucksache 8/2343. Se även *Koskelo* JFT 1982 459.

[18] Se not ovan 13.

terdagar som gått förlorade genom att transporten till resemålet försenats. I vissa fall har resenären önskat dagpenning för väntetiden. Typiskt är att hela resan varit relativt kort, dröjsmålet långt, vanligtvis en dag eller mer. Förseningen har skett under resan till resemålet.[19] Liknande ersättningsyrkanden förekommer ofta i den närliggande avtalstypen reseavtalet.[20]

2. I några fall som behandlades i Finnair gick passageraren miste om speciella *evenemang* av i huvudsak icke-ekonomisk art. Inget av fallen var så renodlat som det engenska fallet Chande v East African Airways[21] där resenärernas bröllopsarrangemang förstördes men även de finska fallen uppvisar liknande drag. I exempelvis ett av fallen yrkades ersättning bl.a. för missad älgjakt,[22] i ett annat för missad bastutur vilket lett till migrän.[23] Evenemangen kan i princip vara av mest olika art, familjehögtider, sightseeing, laboratoriebesök, sportevenemang o.s.v. Dröjsmålen har kunnat vara relativt korta.

3. Den tredje skadetypen för vilka ersättningar yrkats har av passagerarna betecknats på varierande sätt, såsom *olägenheter,*[24] *obehag och besvär,*[25] sveda och värk,[26] o.s.v.[27] Gemensamt är att det varit frågan om olika typer av olägenheter och besvär utan direkt ekonomiskt värde. Det har varit exempelvis fråga om långa och tråkiga väntetider i flyghallar, nya researrangemang o.s.v. Dröjsmålen har kunnat vara relativt korta.

Gemensamt för dessa tre skadetyper är att dröjsmålet inte gett upphov till större extra kostnader som transportbolaget inte redan på plat-

[19] Se Finnairs praxis t.ex. KG 285, 944, 1720, 2608, 3009.
[20] Se nedan om sällskapsresor kap 9.
[21] Se nedan not 59.
[22] KG 2815.
[23] KG 687.
[24] t.ex. KG 1135.
[25] T.ex. KG 644, 1740, där dagflyg ändrades till nattflyg.
[26] T.ex. KG 3038.
[27] Se t.ex. Saimaa Lines' praxis. I ett Kkn:s fall 82/35/2526 som gällde felaktiga uppgifter i resebroschyr om mängden tillåtna tullfria varor konstaterade passageraren, fil.dr. och assistent att han inte närmare kunde klassificera sina själsliga lidanden då han inte var konstnär. »Koska en ole taiteilija, en pysty erittelemään henkisiä kärsimyksiäni, ja luovunkin siitä».

sen skulle ha ersatt eller till inkomstbortfall eller liknande ekonomiska skador. I skadetyperna missad semester och missade evenemang ingår även moment med ekonomiskt värde, såsom utlägg för onyttig resa, biljetter som inte går att utnyttja o.s.v. Dock dominerar det immateriella momentet, besvikelsen över förlusten av avtalets huvudsyfte, vare sig det är rekreation, nöje eller liknande. Den i traditionell mening mest »rena» immateriella skadan är givetvis den som kan betecknas med olägenhet och besvär.

Ersättning för dessa skadetyper har i regel inte utbetalats enligt transportbolagens praxis. I överbokningsfallen har linjen varit något mjukare.[28] Ersättningar har kunnat beviljas även för förlorade semesterdagar.[29]

Påståendet ovan att bl.a. Finnair inte erlägger ersättning för immateriella skador av typen förlorade semesterdagar, missade evenemang eller olägenheter och besvär kräver modifieringar. I flere fall framgår det klart att passageraren vid dröjsmål erbjudits kaffe och mat på flygbolagets bekostnad.[30] En god middag kan säkerligen i många fall kompensera det obehag och besvär ett dröjsmål har förorsakat. Problematiken blir mera påfallande när man kommer över till väsentliga dröjsmål. Även här har bolaget kunnat erbjuda lösningar som tillfredsställt bägge parter. Då dröjsmålen varit exceptionellt långa eller då flere olyckliga omständigheter medverkat — passageraren har under samma resa exempelvis råkat ut för ett flertal dröjsmål — har bolaget såsom kompensation kunna erbjuda fria inrikes resor.[31] I dessa fall har bolaget gått utöver sin relativt strama ersättningsram som uteslutit ersättning för bl.a. förlorad arbetsförtjänst.

d. Konklusion

Det är uppenbart att under beteckningen ideella skador inrymts en heterogen samling »icke med objektiv måttstock i penningar mätbara»

---

[28] KG 765, 1097, 1308, 1704, 1781, 1872, 2175, 2740.

[29] T.ex. KG 845, 944, 3009.

[30] Se t.ex. KG 363, 543, 668, 1173, 1201, 1403, 1546, 1657, 3047.

[31] T.ex. KG 2815 där resenär p.g.a. dröjsmål missat en älgjakt och förorsakats tilläggskostnader. Han erbjöds och han accepterade såsom kompensation en fri inrikes resa.

skador. Det synes inte motiverat att utan närmare analys upprätthålla den traditionella kategoriskt negativa inställningen till ersättning för ideella skador.

Man kan differentiera två klart skilda huvudtyper av skador. Den ena är *förlust av förväntad fördel av avtalet.* Under denna huvudgrupp faller på samma sätt som förlust av förtjänst exempelvis förlust av semesterrekreation eller förlust av vissa evenemang. Den här typen av skador förekommer inte bara i samband med resandet. Exempelvis i ett engelskt rättsfall krävdes ersättning för förlust av trevliga minnen då bröllopsfotografen inte kommit till bröllopet.[32] Den andra typen av ideella skador kan beskrivas som *ängslan, besvikelse, harm och liknande olustkänslor.* Avtalets syfte har inte här central betydelse. Varje avtalsbrott, oberoende av om avtalets syfte är ekonomiskt eller icke-ekonomiskt, kan orsaka denna typen av skada.[33] Även dessa är förutsebara följder av varje avtalsbrott.

13. Uppluckring av principen?

a. Tendenser hos oss

I finsk rätt kan man eventuellt se en uppluckring av principen att ideella skador i kontraktsförhållanden inte är ersättningsbara. *Taxell* framhåller å ena sidan att besvär, förargelse, lidande eller andra liknande olägenheter p.g.a. avtalsbrott inte ger rätt till ersättning.[34] Inte heller andra ideella intressen ersätts. »Varken lag eller rättspraxis ger stöd åt krav på ersättning när ett avtalsbrott spolierat ett icke-ekonomiskt värde som avtalsobjektet kan ha för borgenären — affektionsvärde etc.»[35] Å andra sidan konstaterar Taxell att det kan finnas skäl till avvikelser. Ett sådant skulle vara att borgenären under avtalsförhandlingarna eller i samband med avtalets ingående gjort klart för gäldenären att avtalet och avtalsvillkoren betingats av speciella icke-ekonomiska intressen. Som ett extremt fall nämner Taxell situationer »då avtalsvillkoren utformats

[32] Diesen v Samson nedan vid not 52.
[33] Se även *Burrows* 132.
[34] *Taxell* 399.
[35] *Taxell* 401.

i syfte att tillgodose ett speciellt icke-ekonomiskt intresse, som borgenären förknippat med avtalet eller avtalsobjektet, och gäldenären varit klart medveten härom».[36]

I ett tämligen färskt HD fall om sällskapsresor ålades arrangören att ersätta även olägenheter. Omständigheterna var följande:

> Arrangören hade försummat att meddela en 4 personers familj att rum inte reserverats i avtalsenligt hotell utan i ett hotell av lägre klass. Resenärerna ordnade själva efter den första natten rum på det avtalade hotellet. I RR:s fylliga motiveringar fästes vikt vid att familjen hade ställt vissa krav på hotellets standard för denna julresa. Det anvisade hotellet var till sin standard sådant att kärandena inte skäligen kunde anses skyldiga att acceptera det. De var därför berättigade att byta hotell. Arrangören hade därtill före resans avgång fått veta att avtalsenligt hotell inte kunnat bokas, men inte meddelat käranden detta före resans avgång utan först i resemålet. RR ålade researrangören att utge ersättning för förlorade semesterdagar och olägenheter 750 mk samt ersätta resenärernas hotellräkning. HovR och HD fastställde RR:s utslag.[37]

Enligt Kkn:s praxis har deltagarna i sällskapsresor kunnat få ersättning genom prisnedsättningsmekanismen exempelvis då hotellets standard inte motsvarat avtalad standard, vistelsen i resemålet genom dröjsmål under transporten förkortats, bagage försvunnit under transporten för att återfinnas först vid hemkomsten o.s.v. Enligt de allmänna sällskapsresevillkoren som godkänts av resebyråföreningen i Finland år 1980 efter konsultation och överenskommelse med konsumentombudsmannen uteslutes såväl skadestånds- som prisnedsättningsansvaret för indirekta och immateriella skador.[38] Det oaktat har ersättning utgått i form av prisnedsättning med motiveringen att resenären inte erhållit avtalsenliga tjänster eller att dessa varit av lägre standard än överenskommet.[39] Vid exempelvis förkortad vistelse i resemålet har tanken uppenbarligen varit den att passageraren har gått miste om det med resan förknippade rekrea-

---

[36] *Taxell* 401 se även *Koskelo* JFT 1982 461 f.

[37] HD 1982 II 64. Se även sällskapsresefallet Hfors RR S 80/361 27680 i vilket RR utdömde ersättning för bl.a. »ylimääräinen haitta ja vaiva». I HovR S 1980/624 260 4. 8. 1982 utdömdes ersättning i form av prisnedsättning.

[38] Se vidare nedan kap 9.

[39] Allmänna sällskapsresevillkor punkt VII 4 och 7.

tionsvärdet. Rekreationsvärdet har ansetts stå i direkt relation till längden av vistelsen i resemålet varför prisavdrag beräknas proportionellt i förhållande till förkortningen av vistelsen i resemålet.[40]

I nyare svenska köprättsliga och framför allt konsumenträttsliga betänkanden har immateriella intressen i vissa fall ansetts ersättningsgilla. Sålunda framförs i det svenska köplagsbetänkandet av år 1976:

> »De viktigaste frågorna rörande skadestånd till konsumenter avser om ersättning skall kunna utgå för besvär, tidsförlust och obehag som inte kan direkt beräknas i pengar, däribland även förlust av fritid. Huruvida konsumenten har rätt till ersättning för sådan förlust i kontraktsförhållanden torde inte vara klart för gällande rätt.
>
> Enligt utredningens mening bör även vid dröjsmål privatperson som köpare kunna erhålla skadestånd för sådana förluster som nyss nämndes, exempelvis för att han till följd av dröjsmål nödgats utföra ett obekvämt arbete i stället för att begagna en hushållsmaskin, eller för att han gått miste om en del av den dagliga fritiden, eller för att han inte kunnat begagna en segelbåt under seglingssäsongen.»[41]

Den svenska konsumenttjänstutredningen omfattade liknande tankegångar och ansåg att ersättning skall kunna utgå för tidsförlust och liknande olägenheter som inte är av omedelbar ekonomisk art.[42]

I det finska betänkandet om lagstiftning om konsumenttjänster framförs tanken att konsumenten skulle kunna få ersättning genom prisnedsättning för olägenheter som inte kan konkretiseras i direkt ekonomisk förlust.[43] Genom kopplingen till prisnedsättning skulle ersättningen automatiskt vara begränsad till prestationens pris.

---

[40] *Koskelo* 453 och närmare framställningen nedan kap 9.

[41] SOU 1976:66 172.

[42] SOU 1979:36 387, 389 f. Se även rättsfallet NJA 1979 s 120 i vilket ägaren till en motorbåt fick ersättning då han inte under två säsonger kunnat använda sin båt då vinterförvararen åberopande sin retentionsrätt vägrade utge båten. Se även NJA 1945 s 440.

[43] Kom.bet. 1982:50 187. »Hinnan alentamisen tarkoituksena viivästyksen yhteydessä on tarjota kuluttajalle kohtuullinen hyvitys viivästyksestä aiheutuneesta haitasta siinä tapauksessa, että sitä ei voida konkretisoida suoranaisena taloudellisena vahinkona. Jos esimerkiksi kuluttajan kotona tehtävät korjaustyöt viivästyvät ja haittaavat kuluttajan asumista aiheuttamatta kuitenkaan suoranaisia kustannuksia, ei kuluttajalla ilman hinnan alentamisen mahdollisuutta olisi käytettävissään mitään seuraamusta. Sopimuksen purkaminen ei tällaisessa tilanteessa useinkaan olisi mielekästä. Sen sijaan kuluttaja, joka viiväs-

b. Utvecklingen i engelsk rätt

I England har inställningen till ersättningsbarheten av immateriella skador i kontraktuella förhållanden haft flere parallella drag med den nordiska. Utgångspunkten har varit »in an action founded on breach of contract the only kind of loss . . . which is subject to compensation is financial loss».[44]

I kontraktuella förhållanden har kärande emellertid kunnat få ersättning för »physical inconvenience and discomfort».[45] I det ofta åberopade över 100 år gamla rättsfallet Hobbs v L.S.W. Ry.[46] fick en man ersättning för »inconvenience» då han och hans familj var tvungen ett en natt i regn promenera att flertal kilometer då ett järnvägsföretag satt av dem på fel station. *Mellor J.* framhöll:

> »For the mere inconvenience, such as annoyance and loss of temper, or vexation, or for being disappointed in a particular thing which you have set your mind upon, without real physical inconvenience resulting, you cannot recover damages. That is purely sentimental, and not a case where the word inconvenience, as I here use it, would apply».[47]

---

tyksen johdosta joutuu esimerkiksi asumaan tilapäisesti muualla, voi saada kustannuksistaan korvausta.»

[44] cit. *McGregor* para 63. Vid personskada vid befordran kan skadeståndsskyldigheten basera sig »tort» eller »contract» »either way measures of damages will follow the lines of all cases of personal injury and death however caused» *McGregor,* Damages para 868. Den skadelidande får ersättning för ekonomisk skada såsom »loss of earnings», »loss of profit», och kostnader för mediciner men även för icke-ekonomisk skada som sönderfaller i huvudkategorierna »pain and suffering» »loss of amenities of life» (som t.ex. av *Ekstedt* 29 översatts med »förlust av behagligheter i livet») och »loss of expectations of life», (»förlust av väntad livstid»). Begreppet »pain and suffering» har kallats för »a term of art», då det så ofta använts av domstolarna att det förlorat sin självständiga betydelse, *McGregor* para 56, *Kemp & Kemp* 100. I begreppet »loss of amenities of life» ingår exempelvis »loss of impairment of any one or more of the five senses» och »loss resulting from interference with the plaintiff's sexual life» och »the deprivation of ability to pursue an enjoyable occupation», *McGregor* para 1143, *Kemp & Kemp* 177 ff. Begreppet »loss of expectations of life» täcker förlust av »the happiness» som kärande har kunnat vänta sig av de kommande åren, *McGregor* para 1146 ff, *Kemp & Kemp* 36 f 101 f.

[45] *Treitel* 732, *McGregor* para 64, *Burrows* 128.

[46] Hobbs v L.S W. Ry (1875) L.R. 10 Q.B. 111. Se exempelvis *McGregor* para 64,871, *Kemp & Kemp* 101 f.

[47] Se även t.ex. Baitey v Bullock, *Teitel* 732 och t.ex. Stedman v. Swan's Tours (1951) 95 S.J. 727 (C.A.) refererat exempelvis i *Steneby* 225 f, *Kemp & Kemp* 102, *McGregor* Damages para 64, 542.

I kontraktsförhållanden har inte tidigare utdömts ersättning för enbart »injury to feelings» utan samband med fysiskt obehag såsom exempelvis yrkades i Hamlin v G.N. Ry[48] där passagerare stigit av tåget i fel stad och var tvungen att tillbringa natten där, då det samma kväll saknades förbindelse till bestämmelseorten. Även detta fall var från mitten av förra seklet. I nyare praxis kan man dock se en tendens att utvidga tilllämpningen av ersättningen för denna kategori ideella skador.[49]

McGregor ser som en förklaring till domstolarnas restriktiva hållning till ersättandet av skador av typen sårade känslor och känslomässigt lidande att »mental suffering on breach is not in the contemplation of the parties as a part of the business risk of the transaction».[50] McGregor menar att man bör tillämpa normala förutsebarhetsregler vid bedömningen. Om det däremot inte är frågan om kommersiella kontrakt utan avtal från den personliga eller sociala sfären är förhållandet inte detsamma utan parterna kan ha haft »such damages in their contemplation». Det avgörande kriteriet för ersättningsbarheten är »the parties' contemplation and the scope of the contract».[51]

Nyare rättspraxis antyder att dessa tankegånger håller på att omfattas.[52] Frågan har speciellt aktualiserats visavi resekontrakten.[53]

---

[48] Hamlin v. G N. Ry, (1856) 1 H.N. 408. Se t.ex. *McGregor* para 67 och där angivna senare rättsfall och *Braschos* 191, 196.

[49] *Burrows* 126 ff. Rättspraxis i USA innehåller flere exempel på hur genom utdömande av compensatory och punitive damages immateriella intressen blivit kompenserade. Se t.ex. Smith v Peidmont Aviation Inc, 1978 USAvR 109, där Smith p.g.a. överbokning missat en vigselövning och delvis en middag. I Court of Appeals tilldömdes han »compensatory damages» Se vidare överbokningfallen nedan kap 4 II 23.

[50] *McGregor* para 68.

[51] *McGregor* t.ex. para 67 f. Se även *Treitel* 7115ff.

[52] Se t.ex. fallet Diesen v Samson, 1971 Scots Law Times 49, refererat t.ex. i McGregor Damages para 68, *Treitel* 732, *Burrows* 121 f, som visserligen är ett skotskt fall. En brud fick ersättning för sårade känslor då fotografen uteblev från bröllopet och hon sålunda inte fick några bröllopsfotografier. Se även *Braschos* 192, 196 f och där refererade Commonwelth-fall.

[53] I t.ex. fallet Cook v Spanish Holiday Tours (London) Ltd, vilket refererats av bl.a. *Steneby* 225 f och *Braschos* 191 f, hade ett par åkt på bröllopsresa till Spanien. Rummet de hänvisades till var mycket smutsigt och brudparet valde att tillbringa natten på en bänk på flygplatsen. De återvände hem med första lägliga möjlighet. Kärandena fick förutom återbetalning av resans pris ersättning för samtliga utlägg för återresan samt 25 £ såsom kompensation för förlust av trevliga minnen från bröllopsresan.

I det centrala fallet Jarvis v Swan's Tours Ltd.[54] hade Jarvis köpt en vintersportresa till Österrike. I resebroschyren hade utlovats nöjen av olika slag vilka löften dock inte infriades. Huvudfrågan i fallet blev huruvida Jarvis besvikelse var ersättningsgill skada enligt reglerna inom kontraktsrätten. Lord *Dennings* utgångspunkt var att det hittills vid kontraktsbrott inte givits skadestånd för »mental distress» (känslomässigt lidande). Efter att ha berört tidigare rättspraxis, bl.a. fallen Hamlin och Hobbs[55] fastställde han att begränsningen enligt hans uppfattning var föråldrad. Då Lord Dennings uttalanden varken tål förkortning eller översättning återges här ett längre citat.

»In a proper case damages for mental distress can be recovered in contract, just as damages for shock can be recovered in tort . . . If the contracting party breaks his contract, damages can be given for the disappointment, the distress, the upset and frustration caused by the breach. I know that it is difficult to assess in terms of money, but it is no more difficult than the assessment which the courts have to make every day in personal injury cases for loss of amenities. Take the present case. Mr. Jarvis has only a fortnight's holiday in the year. He books it far ahead, and looks forward to it all that time. He ought to be compensated for the loss of it.

A good illustration was given by Edmund Davies L.J. in the course of the argument. He put the case of a man who has taken a ticket for Glyndebourne. It is the only night on which he can get there. He hires a car to take him. The car does not turn up. His damages are not limited to the mere cost of the ticket. He is entitled to general damages for the disappointment he has suffered and the loss of the entertainment which he should have had.»[56]

Herr Jarvis fick i ersättning 125 £ för »loss of entertainment and enjoyment». Ersättningen översteg resans pris som var 63 £.

Fallet Jarvis har fått status av »new rule» även i Commonwealth.[57] I exempelvis fallet Elder et al.v Koppe hade kärande hyrt en bostads-

[54] Jarvis v Swan's Tours Ltd. (1973) 1. Q.B. 233, 1 AIIER 71. Rättsfallet har utförligt refererats av t.ex. *Steneby* 225 ff, *Kemp & Kemp* 101 ff.

[55] Se ovan not 46 och 48.

[56] *Kemp & Kemp* 101.

[57] Chande & Others v East African Airways Corporation, not 59 nedan. Se även de nyare fallen Jackson v Horizon Holiday Ltd (1975) 3 AIIER 92. och Heywood v Wellers, (1976) 1 AIIER 300, Adcock v Blue Sky Holidays, (1980) BEUC Legal News 1983 4 s 10, Hunt v Hourmont, (1982) BEUC Legal News 1983 4 s 11. Se vidare det digra rättsfallsmaterialet i *Braschos* 196 ff.

vagn vilken dock inte överläts kontraktsenligt. Nova Scotia Supreme Court konstaterade bl.a.

> »It is true that the Jarvis case relates to a contract to provide a holiday, and to provide the entertainment, the loss of which is used as a basis for recovery of damages and that, in the present case, there was no reference in the contract to provision of holiday. However, the evidence is that the defendant knew that the motor-home was to be used by the plaintiffs for holiday purposes, and for the purpose of touring and providing accommodation for the plaintiffs and their visitors».[58]

I Kenyas högsta domstol har avgjorts ett fall som berörde ersättning för besvikelse då bokad flygresa inte kunde genomföras enligt avtalet.

> Ett brudpar med följe, inalles 7 personer, skulle resa från Dar-es-Salaam via Nairobi till Bombay, Själva bröllopet skulle ske i Bombay. Hela följet skulle resa tillsammans hem. Övernattning skulle ske i Bombay varifrån resan skulle fortsätta följande dag. På mellanlandningsorterna hade ordnats mottagningar för vänner. I Dar-es-Salaam hade ordnats en större mottagningsfest. Resebyrån som bokat resan hade informerats om att sällskapet önskade resa tillsammans i samma plan. På hemfärden meddelades kärande i Nairobi att endast tre personer kunde åka vidare såsom avtalats, resten var tvungna att vänta till följande plan. P.g.a. de stora mottagningsfestligheterna gick kärande inte med på detta utan chartrade efter vissa förvecklingar två privatplan för att alla skulle hinna till huvudfesten i tid. Ersättning yrkades för charterkostnaderna, telefonsamtal och besvikelse för att vissa mottagningar på mellanlandningsorterna bortfallit. Under processens gång återlämnades de oanvända biljetterna. Domstolen fann att kärande skulle få ersättning för kostnader för chartrande av privatplan Sh. 5,040, för vissa telefonsamtal Sh. 300. Därtill utdömdes Sh. 400 för besvikelse över att inte ha blivit mottagna av vänner på mellanlandningsorterna.[59]

Rättsutvecklingen pekar på att ersättningen av ideella skador av typen förlust av trevliga minnen och förlustelse är ersättningsbara enligt liknande principer som skador i allmänhet i den engelska rätten. Avgöran-

---

[58] *Braschos* 197.

[59] Chande & Others v East African Airways Corporation, Supreme Court of Kenya at Nairobi, (1964) E.A. 78.

de synes vara huruvida denna typen av skador har varit förutsebar inom den aktuella kontraktstypen. Det striktare testet från Heron II synes bli tillämpligt.[60] I de fall ersättning utdömts har ett av avtalets huvudsyften varit att »provide enjoyment or some sentimental benefit».[61]

14. Ett förslag till bedömningslinje

a. Vilka skador skall ersättas?

Genomgången ovan visar att ideella skador är en heterogen skadegrupp. Enligt en klar huvudindelning kan man särskilja kategorin förlust av förväntad fördel av avtalet och kategorin ideella skador av typen ängslan, besvikelse och liknande olustkänslor. Vid bedömningen av huruvida en skada är ersättningsgill bör man inte stanna vid den traditionella schematiska indelningen i ekonomiska och ideella skador utan utgå från avtalets syften.

Om avtalets huvudsyfte är att erbjuda förströelse, nöjen o.s.v. bör ett avtalsbrott som leder till att möjlighet att uppnå syftet förfelas medföra ersättningsskyldighet. Enligt den här förfäktade uppfattningen bör förlust av förväntad fördel av avtalet omfattas av skadeståndsskyldgheten även då denna fördel kan betecknas som icke-ekonomisk, ideell. Avtalets syfte bör vid ideella skador såväl som vid ekonomiska skador vara utgångspunkten vid bedömande av skadeståndsskyldighet. Förlust av syftet bör leda till ersättningsskyldighet såväl vid kommersiella som icke-kommersiella avtal. Adekvansliknande synpunkter bör avgöra omfattningen av skadeståndsskyldigheten. Om den förväntade fördelen är typisk för en viss avtalstyp bör förlust av fördelen ersättas även om fördelen är av icke-ekonomisk art. Avgörande skulle alltså inte vara en klassificering i ideella och ekonomiska skador utan modifierande *Hellners* adekvansdefinition huruvida förlusten till sin typ har samband med kontraktsbrottet och huruvida den i det särskilda fallet varit påräknelig.[62]

---

[60] Se *Burrows* 134.

[61] Treitel 732. Se även *Burrows* 119 ff och där refererade nya rättsfall samt t.ex. *Braschos* 189 ff. Se beträffande den i flere avseenden liknande rättsutvecklingen i USA t.ex. Braschos digra rättsfallsmaterial 198 ff.

[62] Se ovan IV, observera ersättning av goodwill i det finska godsbefordringsfallet ND 1965 s 263, Stina-fallet.

Vad innebär då detta för personbefordningsavtalets del? Om man accepterar tanken att avgörande är avtalets syfte och inte en klassificering i ideella och ekonomiska skador, blir följden att ersättning i regel skall utgå då möjligheterna att uppnå förväntad fördel, såsom rekreation eller deltagande i vissa evenemang, gått förlorade genom avtalsbrottet. Vid persontransportavtalet kan man förutsätta att transportören räknar med dessa syften då de är typiska för avtalet.[63] Genom här förfäktad tolkning skulle persontransportavtalet i praktiken följa samma linjer som det närliggande reseavtalet. Såväl vid en veckas sällskapsresa som vid en veckas individuell resa skulle passageraren kunna få ersättning för förlorad rekreation om resan till resemålet fördröjts med en dag.

Vid ersättande av skadorna bör givetvis de allmänna förutsättningarna för skadeståndsskyldighet vara uppfyllda, det skall vara fråga om culpöst dröjsmål, dröjsmålet skall vara väsentligt o.s.v. Väsentlighetskravet kan i praktiken skära bort en del av ersättningskraven. Vid ersättning av motsvarande typ av skada i samband med sällskapsresor har i konsumentklagonämnden bildats en praxis enligt vilken ersättningen är beroende av såväl dröjsmålets som semesterns längd. En dags dröjsmål har vid en veckas semester berättigat till 1/7 prisnedsättning men inte till någon ersättning vid två veckors semester.[64] Liknande schematiseringar kunde tillämpas vid individuella resor.

Vid den andra gruppen »rena» ideella skador av typen ängslan, besvikelse och liknande olustkänslor kan ersättningsskyldigheten inte motiveras utgående från avtalets syfte. Personbefordringsavtalet bör här följa den allmänna utvecklingen. I dag finns det enligt min mening inte tillräckligt starka motiv som talar för ersättning av denna typ av ideella skador. Ersättningskyldigheten kan däremot de lege ferenda motiveras enligt liknande linjer som skett i de nyare köprättsliga och framför allt konsumenträttsliga betänkandena.[65] Enligt dessa skall konsumenten erhålla skadestånd respektive prisnedsättning vid besvär, tidsförlust och obehag. Skall ersättning utgå för dröjsmål vid köp och konsumenttjänster inverkar detta säkerligen även på ersättningsskyldigheten i transports-

[63] Se ovan I.
[64] Se närmare nedan kap 9.
[65] SOU 1976:66 176, SOU 1979:36 389, Kom.bet. 1982:50 187 se ovan vid not 43.

rättsliga förhållanden så att inom ramen för det tvingande dröjsmålsansvaret ersättning även skulle kunna utgå för denna typ av förluster.

b. Ersättningsnivån

Hur skall då de konkreta ersättningarna för ideella skador beräknas? Frågan är svår, så svår att detta troligen bidragit till att ersättning för immateriella intressen inte tidigare beviljats. Det är betydligt enklare att ersätta »objektivt mätbara» intressen. Liknande svårigheter har dock övervunnits tidigare, exempelvis vid ersättning för sveda och värk. Om denna skadetyp skrev *Ehrenström* ännu år 1862: »Hur ersättning för sveda och värk skall uppskattas är inte lätt att afgöra. Synes kunna umbäras».[66]

Omfattar man tanken att ersättning även kan utgå för ideell skada innebär det att skadeståndet inte begränsas till resans pris utan kan såsom vid ekonomiska skador överstiga detta. De legala summamässiga ansvarsbegränsningarna gäller givetvis även ideella skador.

Vid ersättningsberäkningen bör man så nära som möjligt följa principerna om ersättning av ekonomiska skador. Svårigheterna vid ideella skador ligger emellertid i att finna en utgångspunkt, en nivå. Vid ersättning av förlorad rekreation kan en »ekonomisering» av skadan i förhållande till resans pris och dröjsmålets längd ge konkretare underlag för skadeståndsberäkningen. Vid missade evenemang kan onyttiga kostnader ge vissa utgångspunkter. De uppkomna kostnaderna kan sägas till en del motsvara passagerarens ekonomiska satsningar. Men utöver detta skulle skälig funnen ersättning i båda fallen utgå för att avtalets syfte inte uppnåtts. Ersättningarna torde bli relativt försiktiga och bygga på schabloner. I schabloner finns normalersättningstanken inbyggd. En jämförelse med det närliggande reseavtalet om vilket det i Kkn finns riklig praxis kan vara till hjälp vid val av ersättningsnivå.

Ersättningen för olägenheter är konturlösare än den föregående skadetypen. Visst besvär är alltid förknippat med avtalsbrott. Vad är då sådant besvär som överstiger »normalbesvär» men ändå inte ger upphov till ekonomiska eller ideella skador av ovan refererad typ? Ersättnings-

[66] *Kivivuori* 213 not 28.

frågorna för denna skadetyp bör lösas med beaktande av rättsutvecklingen på andra konsumenträttsliga områden.

2. Ersättning för tredje mans skada

Enligt en allmän skadeståndsrättslig huvudregel är endast den som lidit person- eller sakskada berättigad till skadestånd. Ansvarsskyldigheten utsträcks inte till tredje man som indirekt lider förlust till följd av skadan.[67] Från regeln finns det klara undantag såsom efterlevandes ställning vid förlust av försörjare.[68]

Huvudregeln omfattas även inom kontraktsrätten. Den som gjort sig skyldig till kontraktsbrott är i allmänhet endast ansvarig mot sin kontraktspart. Regeln har visst släktskap med adekvans och liknande överväganden. Den ställer upp en gräns för skador vars konsekvenser är alltför avlägsna. Som ett undantag från regeln har anförts transporträttens godsansvarsbestämmelser.[69] Genom befordringsavtalets karaktär av trepartsavtal har mottagaren av gods rätt att framställa självständiga krav p.g.a. avtalet. Detta grundläggande element i den transporträttsliga avtalskonstruktionen tjänar en smidig godsomsättning.[70] Motsvarande konstruktion existerar givetvis inte på passagerarsidan.

Finnairs, järnvägens och konsumentklagonämndens praxis innehåller exempel på tredje mans skador som uppstått genom att transport fördröjts. Det har vanligtvis varit fråga om mötande persons extra resekostnader. Flygplanet eller tåget har fördröjts så att den mötande personens resa till flygfältet respektive järnvägsstationen har varit onödig.[71] De

[67] *Bengtsson* Ansvarsförsäkring 184, 210, *Gomard* Forholdet 59, *Hakulinen* Obligationsrätt 352 f, *Hellner* SvJT 1969 332 ff, TfR 1966 296, Skadeståndsrätt 247 f, *Hoppu* 199, *Jørgensen* Kontraktsret 177 f, *Kivimäki-Ylöstalo* 1961, 401, *Lødrup* II 371 f, *Saxén* Skadestånd 77 ff, Adekvans 176, *Treitel* 467, 687, An outline 220, *A. Vinding Kruse* 338 f.

Även andra lösningsmodeller är tänkbara och fungerande. Se t.ex. *Eörsi* Festskrift till Hellner 255 f om justified cost i ungersk rätt.

[68] Se ovan anförda verk och speciellt *Hellner* SvJT 1969 332 ff och det omdebatterade svenska rättsfallet NJA 1966 s 210 om tre fabrikers driftstopp p.g.a. skada på kraftledning.

[69] T.ex. *Jørgensen* Kontraktsret 178.

[70] Se t.ex. *Lena Godenhielm* JFT 1972, 373, *Grönfors* Allmän transporträtt 46, *Hoppu* Kaupan ja kuljetussopimuksen 50 f, *Selvig* Fra kjøprättens 85 ff, *Sevón—Sisula* 20 f.

[71] Se t.ex. Finnair KG 674, 1505, 1720, 1717, 2652, 2881, Kkn 82/35/1581.

uppkomna skadorna har i allmänhet varit relativt låga, de har rört sig kring 100 mk.[72] Även en arbetsgivare skulle kunna vara en tänkbar skadelidande.

Skador som förorsakats tredje man har inte ersatts.[73] Undantag utgjorde ett Finnairs överbokningsfall.[74] Ett skenbart undantag utgjorde även ett fall från järnvägsstyrelsen i vilket till två taxichaufförer erlades 30 mk då bilarna beställts till en viss perrong för att möta invalidiserade passagerare. Tåget ankom till annan perrong och chaufförerna gick miste om sin skjuts. Bilarna hade dock beställts av stationsvaktmästaren vilket torde förklara JS' agerande.[75]

Den valda ersättningslinjen är befogad. Gränsen för ansvarigheten synes naturlig. Den följer linjen inom kontraktsrätten i övrigt. Inga speciella hänsyn talar för att på denna punkt avvika från de allmänt omfattade principerna.[76]

Personbefordringsavtalet kommer i detta avseende klart att avvika från godsbefordringsavtalet. Divergenserna har dock naturliga orsaker. De behöver inte vidare uppmärksammas. Vid resgods eller handresgods kunde man teoretiskt konstruera situationer där det finns en mottagare med självständigt intresse på samma sätt som vid godsbefordran. Att uppställa speciella regler synes dock omotiverat.

---

[72] Se dock t.ex. KG 1797 där yrkandet uppgick till 874 Skr.

[73] Se om personskador t.ex. *Mankiewicz* 160 ff speciellt på s. 165 f anförda rättsfall.

[74] KG 674 jämf KG 2652, 2881.

[75] Yt 22433/035/79.

[76] Jämf Mason v Belieu, 41 JALC (1975) 119, och Nader v Allegheny Airlines där District Court tilldömde skadestånd åt en aktionsgrupp som arrangerade det möte där Nader skulle uppträda. Supreme Court ansåg att arrangörerna saknade talerätt, 1973 USAvR 329 ff, 1976 USAvR 953 se ovan kap 4 II vid not 53 samt Sanchez Reyes v Eastern Airlines, 1981 USAvR 633.

Kapitel 7. Ansvarsfriskrivningarna

I INLEDNING

Utgångspunkten vid skadeståndsberäkningen har sagts vara principen om full ersättning. Principen har modifierats på flere olika sätt, såsom genom adekvansliknande bedömningar, erättningsbara skadetyper o.s.v.[1] Dessa allmänna begränsningar utgör en sida av det juridiska systemet. Den andra i kontraktsrätten väsentliga sidan är avtalsvillkoren mellan parterna. Parterna kan i dem långt reglera sina rättsliga relationer på sätt som de finner lämpligt. Skadeståndsregleringen är en central del av riskfördelningen. Då adekvansbedömningarna är tämligen osäkra kan en specifiserad och standardiserad reglering i avtalet av skadeståndsskyldighetens omfattning vara ändamålsenlig. Dessa regleringar kan innebära ansvarsfriskrivningar. Genom ansvarsfriskrivningarna kan förutsättningarna för ansvarigheten göras strängare, skadeståndet kan beloppsmässigt begränsas, ansvaret kan begränsas till vissa skadetyper, till skador som inträffar inom en viss tidsrymd, eller orsakas av vissa personer o.s.v. Ansvarsfriskrivningarnas syfte kan bl.a. vara att förenkla konfliktlösningen genom att standardisera ersättningsbeloppen, att i riskfördelningen åstadkomma en kompromiss mellan jämnstarka parter eller att gynna en dominerande part.[2] Det sistnämnda draget har varit föremål för speciellt intresse i den standardavtalsrättsliga diskussionen.

För att neutralisera effekten av friskrivningar som ensidigt gynnar den starkare parten har framför allt tre metoder använts. Dessa har varit

[1] Ovan kap 6.

[2] Se t.ex. *Wetterstein* Garantiutfästelse 229 och där angiven litteratur.

för det första s.k. *dold kontroll* genom olika tolkningsmetoder[3], såsom att klausulen inte blivit del av avtalet,[4] att den varit alltför allmänt avfattad,[5] in dubio contra stipulatorem regeln[6] o.s.v.

Före och i samband med införandet av KSL:s och AvtalsL:s generalklausuler har jämkning av avtalsvillkor livligt diskuterats i den avtalsrättsliga doktrinen.[7] Genom införandet av generalklausulerna i KSL 4 kap 1 § och AvtalsL 36 § har ett betydelsefullt steg gjorts i utvecklingen mot den s.k. *öppna kontrollen*. Med stöd av dessa kan domstolarna öppet jämka eller lämna utan avseende oskäliga avtalsvillkor.[8] Konsumentskyddslagens möjlighet att förbjuda oskäliga avtalsvillkor och i enskilda fall vid allmän domstol jämka villkor är ett nytt moment i diskussionen kring befordringsvillkor.

Utvecklingen mot en ökad förhandskontroll och möjlighet för domstolarna att jämka oskäliga villkor har ingalunda enbart skett i norden utan är ett allmänt europeiskt fenomen under 1970-talet.[9] Motsvarande

---

[3] Se t.ex. *Bernitz* 24 ff, SvJT 1972 416 ff, *Grönfors* Avtalslagen 40 f, *Wetterstein* Garantiutfästelse 147, *Cheshire & Fifoot* 138 ff, *Treitel* 151 ff.

[4] Se t.ex. HD 1973 II 30 speditionsfallet, HD 1984 II 57 ansvarsbegränsning vid tidningsreklam, HD 1984 II 119 fastighetsförmedlarfallet.

[5] Se t.ex. ND 1962 s 296 »Gudur». Se speciellt *Karlgrens* avvikande åsikt. Fallet är utförligt kommenterat av t.ex. *Grönfors,* Successiva 144. Se vidare NJA 1964 s 517 om researrangör ansvar för i buss kvarlämnat bagage, NJA 1965 s 124 om ansvar för personskada som uppstått vid lossning av billast. Om redarens ansvarsbegränsningar för bilar se t.ex. ND 1964 s 169, ND 1968 s 212, ND 1968 s 289 och ND 1970 s 371 för vilka kort redogjorts nedan.

[6] HD 1978 II 126 om el-anslutningsavtal, ND 1979 s 33 och t.ex. *Bernitz* 31 f, *Wetterstein* Garantiutfästelse 147 och där angiven litteratur, *Wilhelmsson* 47 ff, *Treitel* 157, Reg. prop. 247/1981 16.

[7] Se Reg.prop. 8/1977 38 ff. Reg.prop. 274/1981 12 ff, SOU 1974: 83 131 ff, *Kivivuori* m.fl. 116 ff, och vidare t.ex. *Aro* JFT 1974 171 ff, *Godenhielm* JFT 1975 400 ff, *Bernitz* 50 f, *Grönfors* SvJT 1958 519, *Günter-Petersen* 189 ff, *Hole* 3 ff, *Olsson* 30 ff, *Portin* JFT 1974 329 ff, *Taxell* 455 ff, *Vihma* LM 1952 621 ff, *Wilhelmsson* Oikeus 2/1975 9 ff. *Ylöstalo* Siviilioikeuden kehityslinjoja 86 ff.

[8] Exempelvis *Grönfors* Inledning 1984 37 menar att AvtL § 36 medför en liberalare inställning till referensklausuler. '»Censur» av innehållet skall inte behöva döljas bakom ett formellt resonemang om att klausulen i fråga inte utgör del av det individuella avtalsinnehållet'.

[9] Se t.ex. Englands Fair Trading Act 1973 och Unfair Contractual Terms Act 1977, Tyska Förbundsrepublikens AGB-Gesetz 1976, Frankrikes Loi no. 78—23 sur la protection et l'information des consommaterus de produits et de services 1978. För informativ komparativ genomgång se t.ex. *Honduis* 525 ff.

process mot ökat konsumentskydd har även skett i USA.[10] I internationell transporträttslig rättspraxis börjar redan synas vissa spår av utvecklingen.[11]

Den tredje beprövade metoden för att skydda svagare part har varit *tvingande speciallagstiftning*. Tvingande lagstiftning har länge tillämpats inom transporträtten. Den svagare partens roll har tidigare innehafts av lastägaren, senare även passageraren.[12] Genom tvingande lagstiftning regleras vid personbefordran bl.a. ansvarsbeloppen och förutsättningarna för ansvarighet i sjö-, luft- och järnvägsrätten. Den tvingande lagstiftningen täcker dock bara vissa begränsade fält. Det är utanför och framför allt vid gränserna av detta fält som ansvarsfriskrivningarna kommer in.

Syftet med följande framställning är att studera verkan av friskrivningarna i biljettvillkor och eventuella allmänna befordringsvillkor. Den första frågan (II) blir huruvida de i biljetter och tidtabeller avtryckta avtalsvillkoren som ofta innehåller friskrivningar kan anses bli del av avtalet mellan passageraren och transportören. Följande fråga (III) är huruvida en enskild friskrivningsklausul i avtalsvillkoren är giltig. Frågorna behandlas skilt även om såsom nedan framgår innehållet i enskilda klausuler synes kunna påverka bedömningen av inkorporeringen.

II INKORPORERING

1. Friskrivningar i biljetten

Resebiljetten är ett *typiskt standardformulär* i konsumentförhållanden. Avtalsvillkoren har ensidigt utarbetats av transportören. Passageraren kan i praktiken endast välja mellan att acceptera biljetten och biljettvillkoren eller låta bli att resa. Han har ingen möjlighet att för-

[10] UCC SeC. 2—302, Federal Trade Comission Act och federale konsumentskyddslagar. Se närmare t.ex. *Maynard* 621 ff, *Albert* 144 f.

[11] Se nedan.

[12] Se om utvecklingen börjande med Harter Act 1893 t.ex. *Grönfors* Avtalsreglering och tvångsreglering 149 ff, *Lena Godenhielm,* Jura og kvinder 145 f.

handla om biljettvillkoren. Olika transportörers villkor är därtill ofta likadana. Standardiseringen är speciellt långt genomförd inom flygbranschen inom vilken IATA spelat en central roll vid utformandet av ensartade biljettvillkor.[1]

De av IATA utarbetade biljettvillkoren, »avtalsvillkoren», tillämpas på internationella linjer av samtliga IATA anslutna bolag. IATA:s Conditions of Contract skall som sådana tillämpas av samtliga IATA-anslutna bolag.[2, 3] Villkoren tillämpas därtill av flere icke IATA-anslutna bolag. Bestämmelserna om dröjsmålsansvaret tillämpas närmast likalydande såväl i reguljär trafik som chartertrafik.[4] I charterbiljetterna hänvisas ofta därtill till bakomliggande allmänna befordringsvillkor.[5]

IATA:s villkor får sålunda en bred tillslutning vilket är ägnat att stärka deras genomslagskraft. Kontraktsfriheten är på detta område en fiktion

---

[1] IATA har beskrivits såsom en handelssammanslutning eller kartell. Till dess viktigaste och mest kontroversiella uppgifter hör tariffreguleringen på flyglinjerna. IATA upprätthåller även ett »clearing house» -system mellan flygbolagen. Se allmänt om IATA och dess verksamhet exempelvis *Chuang,* som lånande *Shawcross* and *Beaumont,* ger en »sympatisk» beskrivning av organisationen medan t.ex. *Pillais* ställer sig kritisk till IATA. Bland den omfattande litteraturen se vidare t.ex. *Brancker* 18 ff, *Shawcross* and *Beaumont* 1978 para 140 och där närmare angivna verk.

[2] IATA Traffic Conference Resolution 724. Se även biljettvillkoren punkt 11 »Transportbolagens ombud, personal eller representant äger ej rätt ändra, omtolka eller bortse från någon som helst bestämmelse i detta avtal.» Se vidare t.ex. *Haanappel* ETL 1974 651, *Rudolf* 153 ff.

[3] Enligt *Haanappel* täcker IATA 90 % av den reguljära flygtrafiken, Haanappel ETL 1974 650.

[4] Se t.ex. Finnairs och Karairs charterbiljetter klausul 3:

»Denna biljett gäller för befordran på de dagar som angivits på kupongerna. Flygbolaget förbinder sig att göra sitt bästa för att befordra passageraren och hans bagage med rimlig skyndsamhet, men tidsangivelser kan inte garanteras och flygbolaget kan utan varsel utbyta flygbolag eller flygplan samt inställa eller avbryta flygning i enlighet med flygbolagets allmänna befordringsvillkor. Tidtabeller kan ändras utan varsel. Transportbolag ikläder sig intet ansvar i fråga om anslutningsflyg.»

Se även *Rudolf* 157 f, *Böckstiegel* 1023 och där i not 80 angivna rättsfall och hänvisningar.

[5] Se t.ex. Finnairs och Karairs charterbiljettklausuler 2. »Befordran enligt detta avtal är underkastad (1) de ansvarsregler och ansvarsbegränsningar, som fastställts i konventionen, dock endast om befordran är »internationell befordran» enligt konventionen, (2) gällande nationell lag, genom vilken konventionens bestämmelser kan ha införts, (3) dessa avtalsvillkor till den del de inte står i strid med konventionens bestämmelser eller gällande lag och (4) flygbolagets allmänna befordringsvillkor och tariffer, vilka ingår som en del i detta avtal och på begäran kan erhållas till påseende på flygbolagets kontor».

för såväl passageraren som de enskilda flygbolagen. Vid utarbetande av biljettvillkoren har IATA givetvis framför allt haft flygbolagens intressen att värna om. De oorganiserade passagerarena har inte kunnat påverka biljetternas innehåll. Standardiseringen har å andra sidan även medfört fördelar för passagerarna. Passageraren kan med en IATA biljett befordras av flere IATA-bolag, det behövs inte separata biljetter för de olika flygbolagens linjer, biljetterna kan på ett flexibelt sätt ändras o.s.v.

Så gott som samtliga resebiljetter, börjande från Helsingfors Stads Trafikverks enkla biljetter till den internationella flygbiljetten, innehåller avtalsvillkor. Biljetterna inom olika transportgrenar är emellertid till sitt yttre olika. Som exempel på en okomplicerad resebiljett kan man ta järnvägsbiljetten i inrikesfart medan den internationella flygbiljetten kan tjäna som exempel på komplicerad biljett.[6]

Det är flere faktorer som påverkar biljettens form. I exempelvis den nationella järnvägsbefordran tillämpas JBF:s bestämmelser automatiskt utan hänvisningar. Bestämmelserna innehåller detaljerade stadganden av vilka en del motsvarar de vid flygbefordringar tillämpade allmänna avtalsbestämmelserna. Det finns alltså en bakomliggande detaljerad reglering. Själva biljetter kan därför vara ytterst enkel. Ju internationellare befordringen blir dess svårare är det för transportören att uppfylla de krav på giltiga avtalsvillkor olika rättssystem uppställer.[7] Biljetten blir fort ett komplicerat dokument såsom dagens flygbiljett.

Enligt den allmänna huvudreglen om *inkorporering av avtalsvillkor* skall villkor bringas till motparts kännedom före avtalsslutet.[8] Tanken

---

[6] Se villkoren nedan vid not 18 ff.

[7] Den internationella järnvägsbefordringsbiljetten, som i övrigt i detta sammanhang förbigås då dröjsmålsfrågorna inte aktualiseras i den, är ett något mer komplicerat dokument än den nationella biljetten.

De finska biljetterna som används för passagerarbefordran till Sovjetunionen förtjänar dock en kort anmärkning. Även i denna trafik tillämpas CIV-biljetternas pärmar. CIV symbolen har dock strukits över. Villkoren i biljetten hänvisar fortfarande missvisande till CIV men detta har uppenbarligen i praktiken inte föranlett problem.

[8] Se bland den omfattande litteratur om standardvillkor t.ex. *Bernitz* SvJT 1972 419 f, *Bernitz* (1979) 20 f, *Huser* 144 ff, *Taxell* 42 f, *Vahlén*, Om slutande 356 ff, *Wetterstein* Garantiutfästelse 109 f, *Wilhelmsson* 48 ff, JFT 1979 519 och där angivna hänvisningar. Se även den informativa redogörelsen om engelsk rätt i *Cheshire & Fifoot* 138 ff, *Treitel* 152 ff.

Se även HD 1984 II 57 (annonsfallet) nedan vid not 26 och HD 1984 II 119 (fastighetsförmedlarfallet).

är bl.a. att part skall ha möjlighet att på förhand bedöma avtalets konsekvenser och sin rättsliga ställning, för att bl.a. kunna vidta åtgärder för att möta risker genom att eventuellt teckna försäkringar o.s.v.

Utvecklingen inom avtalsrätten har medfört att man varit tvungen att göra avsteg från huvudreglen. Standardavtalens frammarsch har medfört att de traditionella modellerna för avtalsslut ter sig föråldrade. *Bernitz* säger träffande att vid vardagslivets masstransaktioner medför hänsyn till det praktiskt möjliga att man också i förhållande till konsumenterna ofta torde få godta uttunnade former för avtalsslut på säljarsidans gängse allmänna villkor.[9] Typiska exempel på sådana standardavtal är transporträttens biljetter. Passageraren får ofta biljetten i sin hand efter det egentliga avtalsslutet. Biljettvillkoren är ensidigt avfattade av transportören som har kunnat använda såväl tid som expertis för att få för honom lämpliga villkor. Passageraren kan inte påverka innehållet i villkoren eller få dem ändrade. Han har att välja mellan att acceptera dem eller låta bli att anlita transportörens tjänster.

Det oaktat kan man säga att biljettvillkoren blir en del av avtalsinnehållet mellan passageraren och transportören. Påståendet finner stöd i såväl omfattande rättspraxis[10] som doktrin.[11] Inkorporeringstekniken godkänns, men det säger ännu ingenting om huruvida enskilda tyngande

---

[9] *Bernitz* SvJT 1972 422, *Wilhelmsson* 53.

[10] Se t.ex. ND 1921 s 75, ND 1957 s 246, Om redarens ansvarsbegränsningar för bilar se t.ex. ND 1964 s 169 i vilket kystfølgebrevets kollibegränsning till 1800 norska kronor kunde åberopas av transportören mot passageraren som bl.a. framhöll att ansvarsbegränsningen var för bortgömd och inte tillfredsställde visuella minimikrav.

I ND 1968 s 212 kunde transportören inte åberopa kollibegränsningen för bilar då den endast framgick ur ett anslag ombord på färjan och i ND 1968 s 289 gällde inte ansvarsfriskrivningen då bilen inte sändes med konossement. Friskrivningen fanns endast i konossementet och det visades inte att lastägaren känt till konossementets bestämmelser. Se även ND 1970 s 372 refererat nedan III vid not 13 och t.ex. HD 1977 II 103, HD 1976 II 44, NJA 1980 s 46 ff.

Se lufträttsliga fall t.ex. Clemens v SAS, ovan kap 4 V vid not 22 och rättfallsöversikten hos *Albert* 139 ff.

[11] Se t.ex. *Lødrup* II 90 ff och där angivna hänvisningar, *Sunderberg,* Om flygbiljetten 321, som godkänner systemet med orden »c'est le plus pire des systemes — sauf tous les autres». *Shawcross* and *Beaumont* 1978 para 125 anser med stöd av rättsfallet Fosbroke-Hobbes v Airwork Ltd, [1937] I AllER 108, att villkoren bör vara tillgängliga vid avtalsslutet för att binda. Se även *Böckstigel* 1023 ff, *Cheshire & Fifoot's* »ticket cases» 138 ff, *Drion* 277 ff med komparativ genomgång, *Haanappel* ETL 1974 650 f, *Mapelli* Air Law 1981 177 ff, *Treitel* 152 f.

klausuler blir bindande. Som argument för att godkänna inkorporeringen kan man bl.a. anföra att biljetterna normalt innehåller avtalsvillkor. Passageraren kan och bör räkna med att sådana förekommer. Avtalsvillkoren i biljetten är det sätt på vilket transportören i praktiken kan informera passageraren om avtalsinnehållet. Om villkoren är klara och läsliga har transportören gjort vad han kunnat för att uppfylla sin informationsplikt.[12] Därtill bygger lagstiftningen delvis på denna teknik såsom nedan vidare utvecklats.

Biljettvillkoren, såsom andra standardvillkor, anses bindande fastän de inte läses av passageraren om det hade varit möjligt för passageraren att bli informerad om avtalsinnehållet.[13] Även om biljettvillkor varit avfattade på ett språk som passageraren inte förstått har de, hänvisande till det praktiskt möjliga, ansetts bindande förutsatt att språket som använts vid internationella transporter varit ett av de stora språken, t.ex. engelska eller franska.[14] Tanken att passageraren bör vara medveten om sin rättsliga ställning före ingåendet av avtalet blir en fiktion.[15]

---

[12] Se t.ex. Budd v Peninsular and Oriental Steam Navigation Company [1969] L'loyd's Law Report 672 och speciellt det berömda amerikanska rättsfallet *Lisi v Alitalia* Linee Aeree Italiane, 9 Avi 18,120, 9 Avi 18,374 där rätten bl.a. konstaterade om relevanta bestämmelser i biljetten att dessa var »ineffectively positioned, diminutively sized and unemphasised by bold face type, contrasting color or anything else. The simple truth is that they are so artfully camouflaged that their presence is concealed». Jämf. även argumenteringen i nyare sjörättsliga fall t.ex. Barbachym v Costa Line, 1984 AMC 1484 och Cada v Costa Line, 1984 AMC 1491. Se även av *Albert* 139 f refererade fall och vidare i not 18 angivna fall.

[13] Se t.ex. *Grönfors* Avtalslagen 40 ff och observera även AGBG § 2. Se även de svenska fallen NJA 1978 s 437, (1958—62) AfL 156, Clemens v SAS ovan kap 4 V vid not 22 och bland det omfattande internationella rättsfallsmaterialet t.ex. det klassiska fallet Parker v South Eastern Railway Co., (1877) i t.ex. *Cheshire & Fifoot* 145 och t.ex. City of Norfolk, 1936 AMC 201, Hanh v Norwegian American Line, 1973 AMC 794, Rogers v Furness, Withy & Co., 1952 AMC 154, Jansson v Swedish American Line, 1950 AMC 86, Furr v Societa Italiana, 1959 AMC 725, Eastern Air Lines v Williamson, 35 JALC (1969) 156.

[14] Se t.ex. *Drion* 285, *Lødrup* II 93, *Mankiewicz* 71 och där angivna rättsfall, *Shawcross and Beaumont* 1978 para 125 och där angivna rättsfall samt t.ex. ND 1957 s 246, ZLW 1962 310, ZLW 1963 299, 1936 AMC 882, 1959 AMC 2489 och jämför t.ex. Greklands HD i Air Law 1976 159 och LG Berlin, 10. 6. 1981, NJW 1982 s 43 i vilket tysk rätt skulle tillämpas och avtalet slöts på tyska språket. Svarandes engelskspråkiga allmänna befordringsvillkor till vilka hänvisades på engelska på biljettens baksida ansågas inte ha blivit inkorporerade enligt AGBG § 2 och § 21 Nr. 2.

[15] Se undersökningen i not 34.

Det avgörande argumentet för att acceptera inkorporeringen av avtalsvillkor som avtryckts i biljetten är att lagstiftningen delvis bygger på detta förfarande.

a. Båtbiljetten

I 1975 års sjölagsversion § 183 förutsattes uttrycklig överenskommelse mellan transportören och passageraren om passagerarens självrisk. Tanken var uppenbarligen att överenskommelse skulle kunna ske genom biljettvillkor. Då det emellertid var fråga om en friskrivning till nackdel för passageraren blev bedömningen i praktiken mer komplicerad. I den år 1984 reviderade bestämmelsen har stadgandet om uttrycklig överenskommelse fallit bort och viss självrisk för passageraren inträder automatiskt (SjöL § 183).[16] I exempelvis den norska inntillingen konstaterades att då en dylik klausul är till skada för passageraren kan det vara tveksamt om den genom en hänvisning i biljetten eller en bestämmelse i befordringsvillkoren kan anses som en del av transportavtalet.[17]

> I det norska rättsfallet ND 1979 s 29 i vilket 1975 års »uttrycklig överenskommelse» berördes hade en personbil skadats. Transportören åberopade passagerarens självrisk då förbehåll ingick i biljetten. Herredsretten fann bl.a. att
>
> ». . . Forutsetningen for ansvarsreduksjon etter § 193 er at det foreligger en »uttrykkelig avtale» om fradrag. Kvendseth (passageraren) har ikke anført at det ikke var inngått noen slik avtale, og retten må derfor legge til grunn for avgjørelsen at det forelå slik avtale som § 193 forutsetter. For sin egen del vil retten likevel bemerke at det synes iallfall å være i strid med alminnelig språkbruk å kalle det en »uttrykkelig avtale» at ansvardbegrensningen er gjort kjent på baksiden av billett eller klippekort og i oppslag og rutehefte. Men det er antakelig ikke noen annen praktisk mulig måte å gjøre dette på.»
>
> Lagmanssretten uttalade sig inte om frågan utan konstaterade att det råder enighet mellan parterna om att det föreligger avtal om självrisk.

Inkorporering av en för passageraren tyngande klausul är inte helt självklar. Genom lagändringen har problematiken emellertid fallit bort.

---

[16] Se ovan kap 5.

[17] Ot.prp. nr 32 (1982—83) 62. Se även *Sjölin* 153 f.

b. *Flygbiljetten*

I lufträtten har konventionerna klart möjliggjort inkorporering av biljettklausuler. I LBL 1977 § 3 som baserar sig på Wk och Hp sägs att biljetten skall gälla som bevis för att befordringsavtal har ingåtts och villkoren i avtalet. Flygbiljetten skall innehålla uppgifter om avgångs-, mellanlandnings- och bestämmelseort och uppgifter om att Wk eller lag med motsvarande innehåll kan komma att tillämpas och att fraktförarens ansvar enligt dessa är begränsat.[18]

I regeringens proposition till ny luftbefordringslag av år 1976[19] framhölls att lagstiftaren bör sörja för att konsumenten får tillräcklig information om det skydd lagen ger och speciellt om dess begränsningar.[20] Detta förverkligades genom att i lagen stadgades att biljetten skulle innehålla uppgifter om att Wk eller lag med motsvarande innehåll kommer att tillämpas på befordringen och att dessa begränsar fraktförarens ansvar. Saknas uppgifterna kan transportören inte åberopa de legala ansvarsbegränsningarna. För att de legala ansvarsbegränsningarna skall bli tillämpliga mot passageraren bör alltså biljetten innehålla anmärkning om att ansvaret är begränsat. Denna informationsplikt faller bort i den kommande LTL av år 1986 (?), som baserar sig på Montrealprotokollen. Transportören kan åberopa ansvarsbegränsningarna även om biljetten saknar information om det begränsade ansvaret.

Genom de ändrade bestämmelser i Montrealprotokollen kan flygbiljetten i framtiden förenklas och förtydligas. Då den internationella flygbiljetten blir prövad i

---

[18] Se om resgodsbeviset LBL § 4, bestämmelserna motsvaras av Hp art 3 och 4. I den ursprungliga konventionen ingår detaljerade stadganden om vilka uppgifter biljetten skall innehålla, bl.a. ort och dag för utfärdandet, avgångs- mellanlandnings- och bestämmelseorter, fraktförarens adress och att befordningen utföres under konventionens ansvarighet. Om uppgifterna saknas kan transportören inte åberopa konventionens ansvarsbegränsningar (Wk art 3, LBL 1937 § 3). Genom Hp förenklades biljettvillkoren något.

Beträffande den speciella tolkning som givits Wk art 3 om överlåtelse av biljetten och kraven på hänvisning till konventionens begränsade ansvar i amerikansk rättspraxis se t.ex. Mertens v The Flying Tiger Line Inc., 9 Avi 17,187, 9 Avi 17,475, Warren v The Flying Tiger Line, Inc., 9 Avi 17,621, 9 Avi 17,848, Lisi v Alitalia Linee Aeree Italiane, 9 Avi 18,120, 9 Avi 18,374 (not 12 ovan). Se vidare t.ex. *Schawcross* and *Beaumont* 1978 para 447, 466. *Mateesco M tte* 392, *Mankiewicz* 72 f, *Miller* 83, *Johnson* 892 f. Den amerikanska inställningen i dessa fall skall ses mot bakgrunden av Wk:s låga ansvarssummor. *Manciewicz* 75 talar om »schizofrenic jurisprudence of American courts». Jämför även de kanadensiska fallen Ludecke v C.P. Air, 12 Avi 17,191 och t.ex. *Mankiewicz* 74 och *Miller* 85 och där vidare angivna rättsfall.

De amerikanska rättsfallen har bl.a. lett till att villkoren som berör befordringar till USA vanligtvis är tryckta med större typer och i avvikande färg. Enligt det s.k. Montrealavtalet stadgas ett högre ansvar för dessa.

[19] Reg.prop. 90/1976 3.

[20] Jämför SjöL:s och JBF:s system vilka inte förutsätter hänvisningar.

rättssystem med olika krav på ansvarsbegränsningars tydlighet är utvecklingen kanske inte genast för handen även om konventionen inte mera ställer formella hinder i vägen.

I den internationella flygbiljetten ingår förutom de lagstadgade uppgifterna bl.a. de av IATA utarbetade avtalsvillkoren som i oförändrad form tillämpas av alla IATA anslutna flygbolag. Finnairs svenskspråkiga version lyder:

AVTALSVILLKOR

1. Ordet »biljett», sådant det förekommer i detta avtal, avser denna färdbiljett jämte resgodsbevis, vari dessa bestämmelser och meddelande ingår som del, »befordran» är lika med »transport», med »transportbolag» avses samtliga lufttransportbolag som befordrar eller åtager sig att befordra resande eller dennes resgods i enlighet med detta avtal eller utför annan tjänst förbunden med sådan luftbefordran, »Warzawakonventionen» avser den Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, som undertecknats i Warzawa den 12 oktober 1929, respektive samma konvention i dess i Haag den 28 september 1955 ändrade lydelse.

2. Befordran i enlighet detta avtal är underkastad de bestämmelser och inskränkningar i fråga om ansvar, varom stadgas i Warszawakonventionen, förutom i fall där dylik befordran ej är »internationell befordran», sådan den angives i konventionen.

3. Om ej annat följer av det ovansagda bör i fråga om befordran och andra tjänster utförda av varje enskilt transportbolag iakttagas: (I) på denna biljett angivna bestämmelser, (II) gällande tariffer, (III) transportbolagets befordringsvillkor och därmed sammanhängande bestämmelser som utgör del av detta avtal (dessa står att erhålla på transportbolagets samtliga kontor), dock icke med avseende å transporter mellan en ort i Förenta Staterna eller Kanada och annan ort belägen utom deras gränser, varvid tariffer gällande i nämnda länder tillämpas.

4. Transportbolags namn kan på biljetten angivas i förkortad form, medan det fullständiga namnet jämte förkortning förekommer i bolagets tariffer, befordringsvillkor, bestämmelser eller tidtabeller; som transportbolags adress gäller avgångsflygstation, vars namn angives på biljetten invid bolagets för första gången förekommande namnförkortning; avtalade uppehållsplatser är de platser som finnes angivna på denna biljett eller är upptagna i transportbolags tidtabeller såsom regelbundna uppehållsplatser på res-

rutten; befordran som enligt detta avtal utföres av flere transportbolag i följd betraktas som en enda transport.

5. Lufttransportbolag som utställer biljett för befordran på linjer som trafikeras av annat lufttransportbolag handlar endast i egenskap av dess ombud.

6. Upphävade eller begränsning av transportbolags ansvar gäller och länder till fördel för bolagets ombud, personal och representanter samt för envar person, vars flygplan av transportbolaget användes för befordran, och för sådan persons ombud, personal och representanter.

7. Resgods som mottagits för befordran mot resgodsbevis utlämnas till innehavaren av resgodsbeviset. I fall av skada på resgods vid internationell befordran bör skriftlig reklamation riktas till transbortbolaget omedelbart efter det skadan upptäckts och senast inom 7 dagar efter mottagandet av godset; i händelse av försening bör reklamation göras inom 21 dagar, räknat från den dag resgodset utlämnats. Se tariffer eller befordringsvillkor för icke internationell befordran.

8. Denna biljett gäller för befordran inom ett år räknat från utställningsdatum, om ej annat förutsättes på biljetten eller i transportbolagets tariffer, befordringsvillkor eller därmed sammanhängande bestämmelser. Priset för befordran enligt detta avtal kan ändras före början av befordran. Transportbolag äger rätt att vägra befordran om gällande pris ej betalats.

9. Transportbolag förbinder sig att efter bästa förmåga transportera passagerare och resgods med vederbörlig snabbhet. I tidtabeller och på annat ställe angivna tider gäller utan förbindelse och utgör icke del av detta avtal. Transportbolag kan utan varsel anförtro befordran åt annat bolag eller flygplan samt vid behov ändra eller utelämna på biljetten angivna uppehållsplatser. Tidtabeller kan ändras utan varsel. Transportbolag ikläder sig intet ansvar i fråga om anslutningsflyg.

10. Resande äger rätta sig efter de officiella bestämmelserna gällande resa, förete tillstånd för ut- och inresa och övriga erforderliga handlingar samt infinna sig på flygstationen vid av transportbolaget angiven tid eller, om ingen tidpunkt fastställts, i så god tid att formaliteterna för avresa hinner avverkas.

11. Transportbolags ombud, personal eller representant äger ej rätt att ändra, omtolka eller bortse från någon som helst bestämmelse i detta avtal.

Trafikidkaren förbehåller sig rätt att vägra att transportera person, som anskaffat biljett genom att bryta mot gällande lag eller trafikidkarens tariffer, förhållningsregler eller anvisningar.

Därutöver ingår i biljetten olika villkor kallade exempelvis meddelande, viktigt, vänligen observera. Den internationella flygbiljetten utgör sålunda en mycket komplicerad avtalshelhet. Även om den formellt fyller de juridiska kraven som kan ställas på inkorporeringsteknik utgör den en så omfattande och komplicerad helhet att informationssyftet förfelas.

Flygbiljetterna går ännu ett steg längre i komplicerad inkorporeringsteknik. I biljetternas avtalsvillkor finns hänvisningar till de av flygbolagen allmänt tillämpade befordringsvillkoren,[21] med vilka i praktiken avses IATA:s General Conditions of Carriage for Passengers and Baggage. Villkoren är inte bindande för medlemmarna men tillämpas allmänt i mer eller mindre oförändrad form.[22] Befordringsvillkoren skall finnas till påseende på biljettförsäljningspunkterna. En aktiv passagerare har alltså teoretiskt möjlighet att bekanta sig med dem och överväga huruvida han är i behov av tilläggsförsäkringar o.s.v. Villkoren utgör emellertid ett omfattande avtal med 20 artiklar. Att passageraren bland de finstilta biljettvillkoren skulle finna hänvisningen till flygbolagens allmänna befordringsvillkor och helst före ingående av det slutliga avtalet studera dem för att bilda sig en uppfattning om sin rättsliga ställning vid eventuella avtalsbrott är en uppenbar fiktion. Däremot har det argumenterats för att General Conditions of Carriage på samma sätt som biljettvillkoren är så allmänt tillämpade att passageraren bör räkna med att sådana finns och att villkoren kan innehålla ansvarsfriskrivningar.[23] Villkoren är ingalunda bara en samling ansvarsfriskrivningar utan innehåller även föreskrifter om biljetternas giltighetstid, återbetalningsregler av oanvända bil-

---

[21] Finnair-biljetternas avtalsvillkor punkt 3.

[22] IATA Recommended Practice 1724. Jämför t.ex. Finnairs allmänna befordringsvillkor för passagerare och bagage med SAS' och British Airways motsvarande bestämmelser. Se t.ex. *Böckstiegel* 1022, *Haanappel* ETL 1974 767.

[23] Se t.ex. det tyska rättsfallet LG Bonn 30. 10. 1973, ZLW 1976 73.

»2. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen werden Vertragsbestandteil, auch ohne dass der Passagier sie kennt, wenn er mit dem Vorhandensein solcher Bedingungen allgemein rechnen muss. Der Passagier muss bei einer Luftverkehrsgesellschaft mit dem Vorhandensein von Allgemeinen Beförderungsbedingungen rechnen, da diese bei Luftfrachtführern aller Länder verkehrsüblich sind. Durch die vorbehaltlose entgegennahme des Flugscheines, in dem auf die Allgemeinen Beförderungsbedingungen verwiesen wird, unterwirft sich der Passagier zumindest stillschweigend den Allgemeinen Beförderungsbedingungen.»

jetter o.s.v. Villkoren har sagts fylla ett »legitimt behov».[24] I doktrinen har vanligtvis General Conditions of Carriage godkänts som del av befordringsavtalet utan närmare diskussion om inkorporeringstekniken förutsatt att de enskilda villkoren inte stått i strid med konventionen eller den nationella tvingande lagstiftningen.[25]

Det är inte enligt min mening en odiskutabel självklarhet att man bör acceptera denna inkorporeringsteknik. I den mån General Conditions of Carriage innehåller oväntade och tyngande klausuler bör man ifrågasätta om de på detta sätt blir del av avtalsinnehållet. Från en komplicerad avtalshelhet, biljetten, hänvisas ytterligare till ett annat avtal som passageraren-konsumenten på eget initiativ skall skaffa sig kunskap om. Ett färskt HD-fall belyser vilka krav som ställs på inkorporeringen.

> I HD 1984 II 57 hade en tidning infört en felaktig annons vilket föranlett annonsören ekonomisk skada. Han krävde ersättning för skadan. Tidningen åberopade till sitt friande från ansvar utöver vissa kostnader en ansvarsfriskrivning till vilken hänvisats i tidningens priskatalog för annonser. HD fann bl.a. att friskrivningen inte blivit del av avtalet bara på den grund att till den hänvisats i priskatalogen. För bindande inkorporering hade krävts att det visats att part före ingående av avtalet hade känt till ansvarsbegränsningen eller i varje fall hade varit skyldig att ta reda på dess innehåll. Ansvarsbegränsningen avsåg endast tidningens intresse. Det var inte motiverat att annonsören skulle anses vara skyldig att reda på innehållet i en ansvarsbegränsning som rekommenderats av vissa föreningar inom tidnings- och reklambranschen och som avsåg att begränsa tidningens normala kontraktsansvar.

Kraven är höga.[26] Inkorporeringen bör vara klar. Den till vars för-

---

[24] *Lødrup* II 91.

[25] Se t.ex. *Böckstiegel* 1023 ff, *Drion* 287 med komparativ översikt, *Goedhuis* 143, *Haanappel* ETL 1974 652 f, *Mankiewicz* 16, *Lødrup* II 91, *Riese* 418, *Schleicher—Reymann—Abraham* 416 f, *Schwenk* 399 f.

Se allmänt om denna inkorporeringsteknik t.ex. *Treitel* 154 och där angivna rättsfall, speciellt Thomson U.L.M. & S.Ry.

Tekniken att i vissa avtalsvillkor hänvisa till andra är ofta tillämpad inom transporträtten, framför allt innehåller konossementen hänvisningar till det bakomliggande certepartiet. Hänvisningarna anses bindande mot köpare. Se närmare t.ex. *Lena Godenhielm* JFT 1972 377 och där angiven litteratur och rättsfall, speciellt *Falkanger* 66 ff.

[26] Se dock t.ex. diskussionen i fallet NJA 1980 s 12. Införandet av AvtL § 36 har lett till att det »synes . . . mindre angeläget än det måhända kunnat framstå tidigare att

mån ansvarsfriskrivningen gjorts kan inte ställa stora pretantioner på sin motpart att denna på eget initiativ tar reda på innehållet i en ansvarsfriskrivning som inte i sin helhet ingår i avtalet mellan parterna.

Inrikes flygbiljetten innehåller de uppgifter som stadgas i LBL § 3 med bl.a. hänvisning till Wk under rubriken »Viktigt». Därtill ingår en hänvisning till Finnairs allmänna befordringsvillkor.

c. *Bussbiljetten*

De nationella bussbiljetterna är enkla till sin utformning. De innehåller få bestämmelser vilka samtliga i detta sammanhang saknar intresse. Uppmärksamheten riktas snarare mot det biljetten *inte* innehåller än mot det den innehåller. Biljetterna saknar hänvisningar till de av Linja-autoliitto ry. utfärdade ordningsreglerna för bussresenärer.[27]

Trots sitt missvisande namn ingår i ordningsreglerna bl.a. bestämmelser enligt vilka passageraren inte är berättigad till ersättning om buss försenas.[28] Vissa tidtabeller innehåller hänvisningar till ordningsföreskrifterna. Dessa hänvisningar fyller enligt min mening inte kraven på giltig inkorporering. Alla resenärer läser inte tidtabellen och även om passageraren läser den, läser han den ofta endast till vissa delar. En hänvisning till avtalsvillkor som innehåller tyngande friskrivningar bör vara klarare.[29]

Friskrivningarna för dröjsmålsskador kan sålunda inte åberopas mot passageraren. Då dröjsmålsansvaret vid bussbefordran varken regleras av lagstiftning eller bindande avtalsvillkor kommer ansvarigheten att bedömas enligt de i flere avseenden något obestämda allmänna transporträttsliga reglerna. Lånande analogier från sjö- och lufträtten omfattar

---

kunna hävda, att bestämmelse som tekniskt omfattas av en i avtalet ingående hänvisning inte skulle anses utgöra del av avtalsinnehållet. Bestämmelsen kan, om fog därför finns, sättas åsido såsom oskälig med stöd av 36 § avtalslagen i dess nya lydelse».

[27] Utgivna 25. 1. 1984.

[28] Linja-automatkustajien järjestyssäännöt punkt 8:

»Matkustaja on oikeutettu saamaan maksamansa matkalipun hinnan takaisin, jos linja-autovuoro peruutetaan. Linja-auton myöhästyminen ei oikeuta korvauksensaantiin.

. . .

Myöhästynyt tai väärään linja-autoon noussut matkustaja ei ole oikeutettu saamaan korvausta mahdollisesta vahingostaan».

[29] Se följande avsnitt.

transportörens ansvar även dröjsmålsskador. Den finska JBF:s stadganden torde kunna ses som ett undantag i det allmänna transporträttsliga ansvaret. Även i busstrafiken skulle sålunda transportörens ansvar omfatta skada på grund av väsentligt dröjsmål.

De i praktiken förekommande internationella bussbiljetterna hos oss är framför allt de s.k. buss—båt—buss -biljetterna till Sverige. Biljetterna liknar rederiernas biljetter, rederiernas befordringsvillkor finns avtryckta på pärmen. I biljetterna finns inte hänvisningar till ordningsreglerna för bussresenärer.[30] Argumenteringen ovan blir sålunda tillämplig även här.

2. Eventuella friskrivningar i tidtabellerna

I vissa tidtabeller finns friskrivningar som kan ha betydelse för dröjsmålsansvaret. Turlistorna kan exempelvis innehålla följande vida klausuler:

> »Rederiet förbehåller sig rätt till ändring av tidtabeller och priser inklusive rätt till indragning av turer av vad orsak det vara må, utan föregående meddelande».
>
> (T.ex. Viking Lines turlista)

Även lindrigare formuleringar förekommer såsom

> »Rederiet förbehåller sig rätt till ändringar av tidtabeller och priser utan föregående meddelande».
>
> (T.ex. Vasabåtarnas tidtabell) eller
>
> »Pidätämme kaikki oikeudet aikataulujen, hintojen ja matkaehtojen muutoksiin.»
>
> (Polferries)[31]

---

[30] På vissa svenska internationella busslinjer t.ex. GBG Biltrafiks Continentlinje finns i resebroschyren »Särskilda resevillkor för internationell linjetrafik med buss». I bestämmelserna punkt 13 finns friskrivning för skada orsakad genom försening, indragen tur eller bruten förbindelse.

[31] Se även TT-Saga Lines prislista 1984. »Rederiet förbehåller sig rätten att ändra biljettpris, turlista eller inställa resor vid otjänlig väderlek samt av tekniska och andra skäl».

En ofta förekommande klausul är det korta konstaterandet

> »Rätt till ändring av tidtabellerna förbehålles».
> (T.ex. SJ:s ficktidtabell, Finnjets, Silja Lines' (Folk Lines') tidtabeller)

I en ytterligare variant förbehålls ändringsrätt med myndighets tillstånd.

> »Pidätämme oikeuden viranomaisten luvalla tapahtuviin aikataulujen muutoksiin» (T.ex. Someron Linja Oy).[32]

Klausulernas innehåll är av varierande typ från friskrivningar oberoende av orsak och förhandsinformation till neutrala förbehåll om ändringsrätt med myndighetstillstånd.

Bland förbehållen om ändring av tidtabellsuppgifter finns klart två olika typer som påverkar inkorporeringsbedömningen. Den ena avser enligt sin ordalydelse ostridigt friskrivning från ansvarighet vid försening och inställelse »av vad orsak än vara må och utan föregående meddelande». Så här tolkad är klausulen klart »tung».[33] Den andra mycket vanliga klausulen är ett allmännare ändringsförbehåll i vilket ingenting säges om förutsättningarna för ändringarna eller om förhandsinformationen.

Dessa förbehåll föranleder givetvis frågor: har de inkorporerats på bindande sätt och vad betyder de egentligen? Spörsmålen kan inte ses såsom helt separata utan de påverkar varandra. Inkorporeringsfrågan är onödig om klausulen är uppenbart ogiltig eller kanske inte alls innehåller någon friskrivning. I detta sammanhang behandlas framför allt inkorporeringen. Giltigheten berörs närmare nedan. Alltså, har friskrivningar i tidtabellen blivit del av avtalet mellan transportören och passageraren?

Man kan framställa flere vägande argument mot att acceptera den här typen av inkorporering speciellt vid tunga klausuler. För det första

---

[32] Se även Linja-autoliittos tidtabeller för snabbusstrafik »Ändringar i tidtabellerna är möjliga med tillstånd av trafikministeriet men ytterst sällsynta. Utgivaren är icke ansvarig för eventuella felaktigheter och ändringar i turlistorna».

[33] Se nedan III 11 och III 21.

kan man säga att alla inte läser tidtabellerna. Passagerarna får uppgifter om avgångs- och ankomsttider även på annat sätt. Biljetterna, i vilka övriga avtalsvillkor ingår, innehåller inte hänvisningar till tidtabellernas ansvarsfriskrivningar. Passageraren skall inte behöva sammanställa osystematiskt kringspridda villkor. Den korta friskrivningen är undangömd bland en hel del annan information. Friskrivningen förekommer ibland, men inte alltid. Den finns i olika varianter. Den tunga klausulvarianten hör inte till tidtabellernas normalinnehåll. Enligt min uppfattning uppfylls inte kraven på giltig inkorporering. En transportör kan inte åberopa en friskrivningen i en tidtabell mot passageraren, vid exempelvis inställelse eller dröjsmål.

I den andra friskrivningstypen sägs ingenting om under vilka förutsättningar transportören kan ändra sina tidtabeller. I vissa varianter hänvisas till myndighetstillstånd. Transportören har givetvis rätt att ändra sina tidtabeller om informationen är tillräcklig, sker i god tid o.s.v. Den rätten har han oberoende av förbehållet. Om man inte lägger mer än detta i klausulen saknar den långt självständig mening och inkorporeringsfrågan blir ointressant.

3. Sammanfattande anmärkningar

Man kan fråga vilken betydelse för passagerarens rättsskydd inkorporeringsfrågan egentligen har. Läser passageraren överhuvudtaget villkoren och vad leder en genomläsning till? Den internationella flygbiljetten får tjäna som diskussionunderlag. Ovan har konstaterats att avtalsvillkoren i biljetten utgör del av avtalsinnehållet. Enligt en redan gammal undersökning läser endast 19 % av passagerarna villkoren i flygbiljetterna.[34] Biljettvillkoren är komplicerade och innehåller hänvisningar till

[34] Brittiska regeringen lät göra en undersökning som första gången publicerades år 1968, se ICAO Doc 6839-LC/156 10 ff. Till passagerare från USA som ankom till Heathrow ställdes följande frågor:

1) innehåller Er biljett ett meddelande? Frågan besvarades jakande av 181 personer och nekande av 160 personer, 171 personer kunde inte besvara frågan.

Om första frågan besvarades jakande ställdes följande fråga:

2) läste Ni meddelandet före Ni gick ombord på flygplanet? 95 personer hade läst meddelandet, 96 hade inte läst det.

konventioner, lagar och avtal. Man kan knappast utgå från att en passagerare som läser igenom villkoren skulle få verklig information om sin rättsliga ställning utan att samtidigt ha tillgång till konventionstexter, avtal, uppgifter om dagskursen på SDR o.s.v. Flygbiljetternas information är ganska långt skenbar.

Även om man hypotetiskt utgår från att passageraren läser biljettvillkoren, avtalen och konventionerna till vilka i biljetten hänvisas och får en klar uppfattning om sin rättsliga ställning kan man fråga vilken betydelse det har? Han kan inte förhandla med transportören om ändringar i avtalsvillkoren. Han kan välja mellan att flyga eller låta bli att flyga, men han kan inte påverka avtalsinnehållet. Det han kan göra är att före befordringens inledande teckna en tilläggsförsäkring som ger ett bättre skydd vid person- och sakskada.[35] Enligt den ovan refererade undersökningen tecknade 4 % av passagerarena en tilläggsförsäkring efter att ha läst igenom biljettvillkoren. Villkorens betydelse före transportens början synes sålunda framför allt vara att fästa passagerarens uppmärksamhet vid att transportörens ansvarighet är begränsad. Vid inträffat avtalsbrott kan villkoren innehålla nyttig information om exempelvis reklamationsförfarandet och liknande.

Man kan visserligen kritisera *flygbiljetten* för att den genom sina finstilta klausuler och hänvisningar är en alltför komplicerad avtalshelhet för att passageraren skall kunna få en klar uppfattning om sin rättsliga ställning, men å andra sidan kan *tågbiljetten* kritiseras för att den överhuvudtaget inte är informativ. Detta gäller ansvarsbegränsningar, annulleringsvillkor, preskriptionstider o.s.v. Idealisk vore givetvis en biljett som skulle innehålla rimlig mängd information, men hålla sig inom det överblickbara.

Om även denna fråga besvarades jakande ställdes ytterligare frågan:

3) tecknade Ni en tilläggsförsäkring p.g.a. att Ni läst meddelandet? 20 personer hade tecknat en tilläggsförsäkring.

Konklusionen blev att av 512 personer sade sig 19 % ha läst biljettens meddelanden och 4 % hade i anledning därav tecknat en tilläggsförsäkring.

[35] I fallet Stratis v Eastern Airlines, 1982 USAvR 245, konstaterade Court of Appeals att nyckelfaktorn för frågan om flygbiljetten blivit vederbörligen överlåten med den verkan att transportören skulle vara berättigad att begränsa sitt skadeståndsansvar enligt Wk är om passageraren haft »reasonable opportunity» att vidta åtgärden för att skydda sig mot annsvarsbegränsningarna.

Inkorporeringstekniken har trots allt begränsad verkan på passagerarens rättsskydd. Det är praktiskt möjligt att i biljetterna införa en mångsidig friskrivningsflora vars inkorporeringsteknik håller måtten. Väsentligt för rättsskyddet blir avtalsvillkorens materiella innehåll.

III OGILTIGA BEFORDRINGSVILLKOR?

Ovan har påstått att inkorporeringslärans effekt såsom rättsskyddsmedel för passageraren trots allt är begränsad. Effektivare är tvingade lagstiftning, som har långa traditioner inom transporträtten. Konsumentskyddslagens generella möjligheter till förhandskontroll av avtalsvillkor, samt framför allt den individuella jämkningsmöjligheten av oskäliga villkor öppnar nya aspekter.

Vilka ansvarsfriskrivningar angående dröjsmål eller icke-uppfyllelse vid passagerarbefordran är då sådana att man bör överväga huruvida de är stridande mot tvingande lagstiftning eller eljest oskäliga? Frågan blir aktuell för sjö- och lufträttens del. De i detta sammanhang intressanta friskrivningarna finner man i biljetternas avtalsvillkor och i separata allmänna befordringsvillkor.

1. Sjörätten

11. Friskrivningar för tidtabells- och fartygsändringar

Båtresornas befordringsvillkor som finns avtryckta i biljetthäftet kan innehålla allmänna förbehåll för tidtabellsändringar utan varsel. Klausulen är exempelvis utformad enligt följande:

> »Rederiet är berättigat att utföra transporten även med annat än annonserat eller i biljetten angivet fartyg samt att utan varsel företaga ändring i tidtabell».
>
> (Se t.ex. Silja Lines', Finnlines', Jakob Lines' (Folk Lines') och Vasabåtarnas befordringsvillkor).

Klausuler av denna typ föranleder tre frågor. Vad avses med förbehållet? Är det stridande mot tvingade lagstiftning? Är det oskäligt?

I motsats till flyg- och busstrafiken kräves inte att båtarnas tidtabeller skall fastställas av myndighet. Rederierna fastställer självständigt sina tidtabeller. Om med klausulen avses ett förbehålla att i framtiden kunna ändra tidtabellerna är den onödig. Rederierna har en självklar ändringsrätt även utan förbehåll. Genomförandet av tidtabellsändringar kräver givetvis att konsumenterna ges tillräcklig information. Nya tidtabeller utges vanligtvis två gånger per år. Att ändra tidtabellerna inom giltighetstiden kan p.g.a. informationskraven vara svårt såsom från rederihåll även framhållits.[1] Klausulens uttryck »utan varsel» påverkar inte detta faktum.

Om med klausulen avses att tidtabellen för en enskild avgång eller ankomst får ändras, bör man ställa frågan huruvida klausulen är giltig? Det tvingande dröjsmålsansvaret omfattar skada som uppstår genom att befordringen försenats, förutsatt att skadan vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar (SjöL § 178). Detta ansvar kan inte inskränkas genom en friskrivning. S.k. tidtabellsändringar kan ske p.g.a. väderleken och liknande orsaker som faller utanför transportörens ansvarssfär. Till den del är ansvarsfriskrivningar enligt SjöL givetvis möjliga, men onödiga, då ansvarsfrihet följer av lagen.

Man kan sålunda påstå att klausulen är oklar, rentav missvisande.[2] Den kan ge intrycket av att transportören friskrivit sig med större verkan än det tvingade dröjsmålsansvaret tillåter. Såväl sjölagens dispositiva som tvingade dröjsmålsansvar utesluter ansvarighet för skador som inte orsakats av fel eller försummelse av bortfraktaren eller hans folk. Om avsikten med klausulen endast är att informera om denna lagstadgade begränsning kunde klausulen vara tydligare utformad.

Då befordringsavtalet gäller bestämt fartyg får bortfraktaren inte enligt sjölagens bestämmelser ändra fartyg (SjöL § 170). Då dessa bestämmelser är dispositiva kan transportören förbehålla sig ändringsrätt såsom skett i den aktuella klausulen. I ett tyskt lufträttsligt fall från BGH[3] ansågs en motsvarande ändringsklausul ogiltig med stöd av AGBG. I domen betonades att passageraren kan ha haft ett spe-

[1] Diskussion med representanter för Silja Line 7. 3. 1984.

[2] Se t.ex. Reg.prop. 8/1977 35 och NOU 1976:61 83 där det framhålles att villkor även kan anses som orimliga för att själva innehållet är oklart eller för att villkoret är formulerat på ett sätt som lätt kan missförstås.

[3] Verbraucherschutzverein v Deutsche Lufthansa ZLW 1983 144. Se nedan vid not 33.

ciellt intresse av att välja en särskild flygplanstyp. Bedömningen skedde utgående från passageraren-konsumentens intressen. Konsumentskyddslagen ger möjlighet att jämka eller lämna utan avseende avtalsvillkor som är oskäliga mot konsumenten. Huruvida klausulen är skälig är i sista hand en i casu bedömning.

12. *Friskrivningar i strid med det tvingande ansvarets geografiska tillämpningsområde*

Enligt sjölagens tvingande bestämmelser omfattar transportörens ansvar även skada genom att befordringen försenas, förutsatt att skadan vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar (SjöL § 178). Bestämmelsen kan inte åsidosättas genom ansvarsfriskrivning »vid befordran inom Finland, Danmark, Norge och Sverige eller mellan dessa stater, ej heller vid befordran med avtalsenlig avgångsort eller bestämmelseort i någon av dessa stater.» (SjöL § 188a) Detta innebär att ansvarsfriskrivningar i biljettvillkoren som står i strid med det tvingande ansvaret är ogiltiga. Sådana ansvarsfriskrivningar finns exempelvis i Polferries biljettvillkor punkt 5

> »The Carrier shall not be liable for loss or damage due to detention or delay during the voyage.»
> (Polish Baltic Shipping Co.— Kolobrzeg).

och i Estonian Shipping Companys befordringsvillkor punkt 12

> »The carrier shall not be responsible for possible delay of the ship caused by this shortening of her stay in port.
> The departure of the ship shall not be earlier the time announced in the schedule.»[4]

Denna typ av klausuler är följaktligen ogiltiga med stöd av den finska sjölagens tvingande bestämmelser. Genomgången av Saimaa Lines' ersättningspraxis visar emellertid att Estonian Shipping Companys befordringsvillkor inte åberopats på denna punkt i praktiken[5].

---

[4] Den ryska texten ger stöd för en tolkning enligt vilken transportören inte svarar för fartygets eventuella försening och för att fartygets vistelse i hamnen sålunda förkortas.

[5] Se ovan kap 3 III.

13. Friskrivningar som utnyttjar det tvingande ansvarets utsträckning i tiden

Sjölagens tvingande bestämmelser om personbefordran är i huvudsak från år 1975 och tämligen nya. Enligt den svenska propositionen begränsas det tvingande ansvaret medvetet till att omfatta försening med redan inledd befordran. Den dispositiva regleringen täcker därtill dröjsmål genom att fartyget kommer för sent till embarkeringshamnen eller helt uteblir.[6] Enligt detta kan alltså bortfraktaren friskriva sig från dröjsmålsansvar före transporten inletts. SjöL § 174 mom 2 ger visserligen passageraren rätt att häva avtalet om fartygets avgång väsentligen fördröjs, men genom en friskrivning skulle skadeståndsskyldigheten uppenbarligen kunna uteslutas. Är detta riktigt?

Begränsning av dröjsmålsansvaret till »försening under själva befordran» kan kanske ses som en kompromiss för att överhuvudtaget få in ett tvingande dröjsmålsansvar.[7] I förarbetena framkom att avsikten var att sätta in ansvarighet, där den kunde ha verkan mot dröjsmålet, d.v.s. vid »kommersiella fel som slarv vid bokningen.»[8] Men den tidsmässiga begränsningen av det tvingande ansvaret har gjort det möjligt att utesluta ansvaret för bokningsfel genom friskrivningar. Om bokningsfelet är att betrakta som grov vårdslöshet kan transportören givetvis inte enligt allmänna principer åberopa friskrivningen.

Man kan vara av delade meningar om huruvida den tidsmässiga begränsningen av det tvingande dröjsmålsansvaret är lyckad. Om befordringen inleds för sent och själva befordringen utförs på normal tid inne-

---

[6] Se ovan kap 4 III 3 och vidare Prop. 1973:137, 101. »För fall av dröjsmålsskada på grund av händelse utom ramen för befordringen — såsom när fartyget mött upp för sent till avgångshamnen — kan man lämpligen falla tillbaka på ett dröjsmålsansvar av nuvarande dispositiva slag». Se även ibid. 140 och Reg.prop. 10/1984 25 och Prop. 1982/83:159 91.

[7] Jämf SOU 1971:90 46. En liknande tidsmässig begränsning har föreslagits i det svenska förslaget till ny järnvägstrafik. Samtidigt som i förslaget framfördes kritik mot begränsningen framhölls att begränsningen »synes vara nödvändig». Transportörens intressen talar för en begränsning. »Det för järnvägstrafiken typiska förhållandet, att verkningarna av en försening sprider sig inom ett vittförgrenat nät, skulle annars kunna leda till att frågan om dröjsmålsansvar aktualiseras i en utsträckning som knappast kan överblickas». SOU 1980:37 211.

[8] Prop. 1973:137 100, 101.

bär det vanligtvis att framkomsten uppskjuts i samma mån som inledningen förskjutits. Passageraren kommer för sent till bestämmelseorten. Transportören kan friskriva sig från dröjsmålsansvar i dessa fall. Om däremot fartyget avgått på överenskommen tid men försenas under själva resan kan transportören inte friskriva sig.[9] Situationen synes förbryllande. För passageraren är förmodligen det väsentliga att komma fram i tid, det är oväsentligt om dröjsmålet skett före befordringen inletts eller under själva befordringen.

Bestämmelsen leder även till en olikhet i behandlingen av liknande skadefall. Ett fartyg avgår exempelvis från punkt A, nya passagerare kommer ombord i punkt B, fartygets bestämmelseort är punkt C. Fartyget försenas på sträckan A—B med följd att ankomsten till såväl B som bestämmelseorten C fördröjs. Passagerarna från A får ersättning för dröjsmålsskador medan transportören i förhållande till passagerarena från punkt B kan åberopa friskrivningar.

Begränsningen i SjöL skedde på liknande sätt som vissa författare menat att Wk:s dröjsmålsansvar begränsats.[10] Denna uppfattning har inte omfattats i Norden, där man betonat framkomsttidpunkten. Den borde på liknande sätt vara det väsentliga för SjöL:s tvingande dröjsmålsansvar.

Kan tanken ha varit den, att då befordringens inledande fördröjs har passageraren vid anteciperad mora möjlighet att häva avtalet och ordna kompenserande transport för att hinna i tid till resemålet? Knappast. Handlingsfriheten är ofta illusorisk. En kompenserande transport för att hinna i tid skulle i praktiken förutsätta en lämplig flygtransport. Lämpliga reguljära flygtransporter är inte alltid tillgängliga. Kostnaderna för flygtransporter är därtill högre.

Trots den framförda kritiken är det ostridigt att det tvingande dröjsmålsansvaret i SjöL är tidsmässigt begränsat och att transportören kan friskriva sig från ansvar för dröjsmål som uppstår före befordringen inletts och efter det den avslutats. Förekommer det i praktiken friskrivningsklausuler som begränsar ansvaret på detta sätt?

I vissa bolags biljetter förekommer klausulen:

---

[9] Jämf svenska KO:s remissyttrande SOU 1973:137 305 ff.

[10] Se ovan kap 4 III 2 och t.ex. *Shawcross* and *Beaumont* 1978 para 431 jämte hänvisningar.

»Där friskrivning av ansvarigheten enligt 188a § finsk respektive 200 § dansk och svensk sjölag är tillåten svarar rederiet inte för skada eller dröjsmål som drabbar passageraren ej heller för förlust, minskning eller dröjsmål rörande resgods».

(Se t.ex. Oy Finnlines Ltd befordringsvillkor punkt 4).

SjöL § 188a och den svenska SjöL § 200 behandlar det tvingande ansvarets geografiska begränsning och inte det tvingande ansvarets tidsmässiga begränsning. Den tidsmässiga begränsningen berörs i samma biljettvillkor endast i samband med personskador.[11] Det finns inget skäl att tolka friskrivningen utöver sin exakta ordalydelse.

I biljettvillkoren ingår även ofta allmänna friskrivningar av typen:

»Rederiet friskriver sig så långt gällande sjölag tillåter».

(T.ex. Eckerö Linjen, Viking Linjen, Ålandslinjen).

Innebär denna friskrivning att ansvaret för dröjsmål begränsas till det tvingande dröjsmålsansvaret?

Håller man sig till en bokstavlig tolkning av klausulen skulle svaret bli jakande. Men man kan inte stanna vid detta. Enligt vedertagna principer bör ansvarsfriskrivningar tolkas restriktivt mot avfattaren.[12] Denna regel drabbar allmänt hållna och oklara klausuler.[13] Den allmänt avfattande ansvarsfriskrivningen skulle sålunda inte inskränka ansvaret till det tvingande dröjsmålsansvaret. Enligt min uppfattning krävs klara och uttryckliga friskrivningar för att sjölagens dispositiva ansvar skall kunna uteslutas. Är friskrivningarna att bedöma som oskäliga räcker inte ens klara klausuler. Oskäliga klausuler kan med stöd av KSL 4: 1 jämkas eller lämnas utan avseende såsom nedan närmare skall utvecklas. Av intresse i detta sammanhang är argumenteringen i det danska Højesterets fallet ND 1970 s 372. Rättsfallet talar emot de här förfäktade åsikterna, men är från tiden före den egentliga konsumentskyddseran.

---

[11] Oy Finnlines Ltd Befordringsvillkor punkt 4 »Rederiet svarar inte för a) personskador för tiden innan passageraren går ombord eller efter det att denne gått iland».

[12] Se bland den omfattande litteraturen bl.a. *Adlercreutz* 111, *Bernitz* 32 f, SvJT 1972 435 ff, *Grönfors* Allmän transporträtt 22, *Vahlén* Avtal 146, *Wilhelmsson* 63 f, *Taxell* 45, *Cheshire & Fifoot* 145, *Treitel* 157 och SOU 1974: 83 114.

[13] Se bl.a. ND 1951 s 589 (Fidra), ND 1954 s 749, ND 1979 s 33, ND 1979 s 33, ND 1980 s 204.

En personbil rullade ut genom den öppna skeppsluckan och försvann i Limfjorden. Rederiet erkände att det begått fel men åberopade kollibegränsningen till 1.800 danska kronor. Ansvarsbegränsningen fanns avtryckt på baksidan av biljetten och löd:

»Selskabet fraskriver sig, respektivt begrænser, sit (samt agenters og besætningsmedlemmers) ansvar i videst muligt omfang, jfr. Sølovens §§ 122 og 172—173».

Passageraren framhöll bl.a. att det vid transport av bil är fråga om kontrahering med »det almindelige publicum» och inte med fackfolk med insikt i shipping. För en vanlig passagerare är det överraskande att transportören kan komma undan sitt fulla ansvar med att hänvisa till SjöL:s bestämmelser utan att samtidigt ange deras innehåll. Rederiet menade bl.a. att passageraren genom friskrivningen i biljetten kan, om han så vill, undersöka närmare ansvarsbegränsningens innehåll.

Sø- og Handelsretten uttalade bl.a. att utgångspunkten varit att passageraren inte känt till ansvarsbegränsningen som ansågs vara inkorporerad i avtalet. Däremot fann rätten att förbehållet inte kunde anses giltigt och lade bl.a. vikt vid »at forbeholdet i et tilfælde som det foreliggende tages over for det almindelige publicum, der benytter skibet som led i det almindelige trafiknet, og som normalt vil være uden kendskab til Sølovens særlige regler om ansvarsbegrænsning.

Der må endvidere lægges vægt på, at der ikke fra sagsøgtes side er oplyst noget hensyn, der taler imod at affatte forbeholdet således, at det klart viser, at ansvaret er begrænset til 1.800 kr. for et automobil.

Herefter kan erstatningsansvaret for det omhandlede uheld ikke anses for tilstrækkeligt klart og tydeligt begrænset til 1.800 kr.»

Højsteret accepterade däremot transportörens argumentering att SjöL ger redaren möjlighet att begränsa sitt ansvar och att det är naturligat att redaren använder sig av denna rätt. De må vara tillräckligt att det i biljetten hänvisas till lagbestämmelserna i vilka detta rättstillstånd etablerats. Rätten fann att transportören på ett tillräckligt tydligt sätt hade begränsat sitt ansvar. Transportören kunde sålunda åberopa ansvarsbegränsningen.

Domen synes sträng mot konsumenten-passageraren. Ett tydligare förbehåll hade utan svårigheter kunnat avfattas. Bedömningen i dag av ett motsvarande fall kunde bli en annan då det är frågan om konsumentavtal.

Kan man tolka det ovan behandlade *ändringsförbehållet av tidtabeller* som ingår i biljettvillkoren så att det skulle friskriva från ansvar vid

ändring av avgångstider då resan ännu inte påbörjats?[14] I praktiken skulle det innebära att om avgången av en eller annan orsak försenas kunde redaren åberopa ändringsförbehållet och sålunda undgå det för icke påbörjade befordringar gällande dispositiva dröjsmålsansvaret.

Rent juridiskt-tekniskt skulle det kanske vara möjligt att argumentera för att ändringsförbehållet skulle avse försenad avgång förutsatt att transportören vid annullering eller dröjsmål meddelar att han ändrar tidtabellen. Avsiken att kringgå dröjsmålsansvaret är dock helt uppenbar.[15] Enligt KSL:s 4 kap 1 § kan oskäliga avtalsvillkor jämkas eller lämnas utan hänseende. Som exempel på klausuler som kan vara oskäliga nämns i regeringens proposition klausuler i vilka näringsidkaren förbehåller sig rätt att fritt få bestämma tidpunkten för överlåtelse av nyttigheten.[16] Ett ändringsförbehåll kan inte påverka det faktum att en ändring bör ske i tillräckligt god tid så att informationen når passageraren. Ändringsgrunderna bör vara acceptabla o.s.v.

I den friskrivningsflora som har gåtts igenom har inte enligt min mening funnits klausuler i vilka dröjsmålsansvaret uttryckligen begränsats tidsmässigt till SjöL:s tvingande dröjmålsansvar. Att uppställa frågan huruvida en sådan begränsning skulle vara giltig är därför i dag av närmast teoretiskt intresse. Det gör den dock inte mindre intressant. För giltigheten av en sådan klausul talar utan tvekan bl.a. att SjöL:s bestämmelser som är av tämligen färskt datum gör friskrivningarna möjliga.[17] Hade lagstiftarens avsikt varit att inkludera dröjsmål som uppkommer genom att fartyget försenats från avgångsorten hade den tidsmässiga ansvarsbegränsningen inte gjorts tillämplig på dröjsmålsskador utan förbehållits person- och sakskador. Ger SjöL redaren en möjlighet att begränsa sitt ansvar bör han kunna utnyttja den. Den allmänna regeln om att friskrivning inte kan ske från ansvar för skador som sker genom uppsåt

[14] Se ovan kap 7 III, Siljas, Finnlines' o.s.v. villkor. Se även diskussionen om motsvarande villkor i tidtabellerna ovan kap 7 II.

[15] Se ovan kap 4 IV vid not 65 Kkn:s fall 79/38/1399 i vilket Finnjet tur inställts p.g.a. ändrad årsdockning. Passagerarna hade inte fått information om ändringen. Rederiet var villigt att endast återbetala de oanvända biljetterna och åberopade bl.a. friskrivningen. Kkn, som avgjord fallet i plenum, rekommenderade en mer omfattande ersättning.

[16] Reg.prop. 8/1977 37, Kivivuori m.fl. 108, Reg.prop. 247/1981 9, SOU 1974:83 175.

[17] 1975 års sjölagsändring. Se t.ex. kommentarerna i Reg.prop. 10/1984 25. Se även ovan kap 4 III.

eller grovt vållande torde dock i praktiken innebära en begränsning i klausulens räckvidd.

Man kan också argumentera mot en giltighet, visserligen i dagens läge med dålig framgång. För passageraren är det avgörande att komma fram i tid, det spelar inte någon roll om dröjsmålet beror på att fartygets avgång försenats eller om dröjsmålet skett under själva transporten. I det ena fallet är transportören inte ansvarig i det andra fallet är han ansvarig. Enligt KSL:s 4 kap 1 § kan mot konsumenten oskäliga avtalsvillkor jämkas eller lämnas utan avseende. Normerna i den dispositiva rätten har ofta ansetts utgöra en viss allmän måttstock för skäligheten.[18] Kan man då påstå att denna typ av friskrivningar skulle vara oskäliga? Då tämligen ny lagstiftning medvetet öppnar möjligheten till friskrivning torde man inte kunna med framgång argumentera för att en friskrivning skulle kunna betraktas såsom oskälig i och för sig. Däremot kan en friskrivning i ett enskilt fall te sig oskälig, dröjsmålet är exempelvis långt, transportören har inte informerat om det förutsebara dröjsmålet o.s.v. Vid bedömningen av klausulen bör man alltså skilja mellan en bedömning på det allmänna planet och i det enskilda fallet.

Blir transportören ansvarsskyldig för skador som uppkommer då avtalad resa inställs och han gjort en friskrivning för tiden innan passageraren gått ombord? Frågan kan besvaras jakande. Bortfraktaren kan inte friskriva sig ansvarighet för underlåtenhet att utföra huvudförpliktelsen. Fullgörelsen kan enligt allmänna principer inte bli beroende av avtalspartens förgottfinnande.[19] Att det tvingande ansvaret inte explicit utsträcks i SjöL att omfatta dessa situationer torde inte bero på att man avsett att hålla dem utanför ansvarigheten, utan att ansvar följer redan av allmänna principer. Man kan även hänvisa till parallellen i SjöL:s hävdvunna bestämmelse om bortfraktarens skyldighet att sörja för passagerarens uppehälle vid reseavbrott och då fartyget går förlorat (SjöL § 174).

---

[18] Ljp 12/1974 144, Reg.prop. 8/1977 35, 40, *Kivivuori* m.fl. 117, Reg.prop. 247/1981 13, SOU 1974:83 135 ff.

[19] Se bl.a. *Arnholm* III 302, *Augdahl* 291 ff, *Godenhielm* 87, *Gomard* 2 205, *Hakulinen* 231, *Hole* 8 ff, *Rodhe* 531 och *Taxell* 457. Se även Kkn:s plenumfall om inställelse av Finnjets turer Dr 79/38/1399, 81/35/300.

2. Lufträtten

Vid Wk:s tillkomst sågs snabbheten vara det utmärkande draget för flygtrafiken. Konventionens fäder hade goda avsikter att ålägga transportören ansvarighet för dröjsmålsskador. Ansvarsmaxima följde person- och sakskadornas ansvarsbelopp. I sina avsikter gick de eventuellt för långt. Som motdrag försökte transportörerna på effektivaste möjliga sätt friskriva sig från ansvaret. Befordringsvillkorens klausuler ger skenet av att transportören knappast alls har något ansvar vid dröjsmål. Konventionens kanske alltför stränga ansvar har i praktiken fått motsatt effekt.

Giltigheten av flygbolagens befordringsvillkor, IATA:s General Conditions of Contract och of Carriage, har i den lufträttsliga litteraturen hittills framför allt bedömts mot bakgrunden av den tvingande konventionsstyrda lagstiftningen. Skyddet av den svagare parten, passageraren, har i huvudsak sålunda ansetts bli förverkligat. Under de senaste årtiondena har den allmänna avtalsvillkors- och konsumentskyddslagstiftningen medfört nya moment i bedömningen. Denna utveckling inskränker sig inte bara till Norden utan omfattar bl.a. Europa och USA. Giltighetsprövningen av villkoren blir mångsidigare än tidigare. Den nya lagstiftningen har även medfört möjlighet att på förhand kontrollera avtalsvillkor och att utfärda förbud mot användande av avtalsvillkor som uppfattas som oskäliga. Dessa är effektiva metoder för att sanera avtalsvillkor jämförda med tidigare möjligheter att i en enskild process och för ett enskilt fall få ett villkor ogiltigförklarat.

Såväl IATA:s General Conditions of Contract, som finns avtryckta i biljetthäftet, som de separata General Conditions of Carriage har bred tillslutning. Trots General Conditions internationella bakgrund och vida spridning är villkoren att betrakta som normala standardavtal mellan transportören—flygbolaget och passageraren—konsumenten. Detta faktum påverkas inte av att IATA:s medlemmar är flygbolag av vilka de flesta i större eller mindre grad är statsägda, eller av General Conditions nära relation till Wk, eller av att villkoren i vissa länder såsom USA, Kanada och Tyska Förbundsrepubliken godkänts av luftfartsmyndigheterna.[20]

[20] Se t.ex. *Böckstiegel* NJW 1974 1019, *Specht* 42 ff, *Rudolf* ZLW 1971 163 ff, se även parallellen till V 5 fallet, HD 1982 II 91.

I konfliktsituationer bör det nationella intresset av ett effektivt och oberoende konsumentskydd ha prioritet över strävanden att skapa internationell juridisk uniformitet.[21] Paradoxalt nog tar jag i det följande flere gånger ett tyskt rättsfall till hjälp vid argumenteringen. Fallets betydelse ligger i dess rättsliga resonemang som synes innehålla relevanta synpunkter även för nordisk rätt.

Verbraucherschutzverein i Berlin hade väckt talan mot Deutsche Lufthansa om förbud av vissa IATA:s biljettvillkor och villkor som i huvudsak överensstämde med IATA:s separata General Conditions of Carriage.[22] Fallet avgjordes i BGH. Talan drevs och bifölls med stöd av AGB-Gesetz. Deutsche Lufthansa förbjöds att hänvisa till vissa villkor och bolaget förbjöds därtill att använda slut sitt biljettförråd då i biljetterna ingick villkor som ansågs oskäliga. För förstärkande av förbudet utsattes 500.000 DM vite eller 6 månaders fängelse för bolagets styrelseordförande. Detta rättsfall kommer säkerligen att i framtiden sätta sina spår i befordringsvillkorens innehåll. Vid bedömningen av villkorens giltighet och framför allt vid utformandet av villkoren måste man i dag beakta förutom den konventionsstyrda lagstiftningen även avtalsrättsliga och konsumenträttsliga skälighetssynpunkter. I det följande gås igenom befordringsvillkor som berör dröjsmål och villkor som utesluter ansvar för vissa skadetyper.

21. Friskrivningar från dröjsmålsansvaret

Såväl flygbiljetternas avtalsvillkor som befordringsvillkor innehåller bestämmelser om flygbolagens dröjsmålsansvar. De i biljetten avtryckta Conditions of Contract stadgar:

Betydelsen av myndighetskontrollen är uppenbarligen olika i olika länder. *Haanappel* ETL 1974 658 f framhåller att godkännandet av USA:s CAB och Kanadas CTC innebär en preventiv kontroll av villkoren. »The preventive control that the aeronautical authorities are empowered to exercise in the tariff system enables them to strike a just balance between the interests of the carriers on the one hand and the interests of the travelling public on the other». Se även *Davidson & Solomon* 49 JALC 1984 31 f. I Tyskland har godkännandet inte samma verkan. Se litteraturen ovan.

[21] Se resonemangen i t.ex. Reg.prop. 247/1981 8, SOU 1974:83 161 ff.

[22] BGH 20. 1. 1983, ZLW 1983 144, se nedan vid not 33.

9. Transportbolaget förbinder sig att efter bästa förmåga transportera passagerare och resgods med vederbörlig snabbhet. I tidtabeller och på annat ställe angivna tider gäller utan förbindelse och utgör icke del av detta avtal. Transportbolag kan utan varsel anförtro befordran åt annat bolag eller flygplan samt vid behov ändra eller utelämna på biljetten angivna uppehållsplatser. Tidtabellerna kan ändras utan varsel. Transportbolag ikläder sig intet ansvar i fråga om anslutningsflyg.[23]

Enligt Conditions of Carriage är bestämmelserna något fylligare och logiskt bättre grupperade. Båda villkorssamlingarna åberopas i praktiken av flygbolagen.

I den följande analysen är de fylligare Conditions of Carriage utgångspunkt. Villkoren behandlas punkt för punkt.

a. Flygbolaget förbinder sig att göra sitt bästa för att befordra passageraren och hans bagage med rimlig skyndsamhet. Tidangivelser i biljetten, tidtabellerna eller på andra ställen garanteras inte och ingår inte som del i befordringsavtalet och flygbolaget ansvarar inte för anslutningar.

Klausulens något obestämda utforming kan ge möjlighet till olika tolkningar. Första satsen är närmast deklaratorisk och föranleder inte vidare kommentarer. Intresset riktar sig mot andra satsen. Bedömningen av klausulens ogiltighet såsom stridande mot Wk eller oskälighet beror delvis på vad man läser in i texten.

Klausulen innehåller dels en *tidtabellsfriskrivning,*[24] dels en friskrivning från ansvar för att *anslutande förbindelser* nås. Avsikten är uppenbarligen att få fram att angivna ankomsttider inte är exakta. Läser man in i klausulen en friskrivning från ansvar för dröjsmål utöver »ringa, icke ansvarsgrundande, dröjsmål» står klausulen i strid med Wk och är

---

[23] Enligt Finnairs avtalsvillkor, biljetthäftet punkt 9, ikläder sig transportbolaget enligt den svenska texten »intet ansvar i fråga om anslutningsflyg». Jämf. den finska textens »ei ota vastatakseen jatkoyhteyksistä» och den engelska textens »no responsibility for making connections». Se även SAS' motsvarande »forbindelse til andre transportmidler».

[24] Se ovan kap 3.

sålunda ogiltig. Stöd för denna tolkning finner man i doktrin[25] och internationell praxis.[26] Klausulen kan inte ges en effekt som inskränker det tvingande dröjsmålsansvaret.[27]

Såsom ett annat tolkningssätt har därför framförts att klausulen egentligen inte säger annat än att befordringen skall fullgöras inom skälig tid.[28] Enligt ovan i kap 4[29] framförda synpunkter följer detta redan av det transporträttsliga dröjsmålsbegreppet. Ger man klausulen denna begränsade tolkning är den givetvis inte stridande mot konventionen. Varje minsta dröjsmål är inte ansvarsgrundande enligt konventionen. Ett påpekande i befordringsvillkoren att tiderna inte är helt exakta kan snarare ses som allmän information till passagerarna än som en ansvarsfriskrivning.

Betyder den begränsade tolkningen att klausulen är »ofarlig» och bör som sådan kunna bibehållas i villkoren? Svaret är enligt min mening nej. Genom att klausulen är oklart formulerad kan den ge passageraren uppfattningen att flygbolagen inte överhuvudtaget har något ansvar för dröjsmålsskador. Klausulens formulering kan leda till att passageraren får en felaktig bild av sina rättigheter och han avstår från att göra dem gällande. Genomgången av ersättningspraxis visar att friskrivningen åberopats på reklamationsnivå och att passageraren synes nöja sig med detta. Ur transportörernas synpunkt torde klausulen ha en processavvärjande ef-

---

[25] *Gazdik* JALC 1957 165, *Gimbel* Die Verspätungshaftung 302, *Guldimann* 109, *Haanappel* ETL 1974 674, *Mankiewicz* 188, *Miller* 154, *Shawcross* and *Beaumont* 1978 411, *Specht* 112. Se även ICAO Guatemala II 37 Irlands kommentar i vilken konstateras att bestämmelsen »may be» i strid med art 19.

[26] BGH 20. 1. 1983 ZLW 1983 144, OLG München I, 23. 11. 1977, NJW 1978 2454, Souillac c Air France, (1965) 28 R.G.A.E. 15, Robert-Houdin c Panair do Brasil, (1961) 24 R.G.A. 285, Ets Peronny c Ethiopian Airlines 1975 RFDA 395, Air France c Lamour, 1972 RFDA 47, Iran Air c Générale de Geophysique, 1975 RFDA 60 och t.ex. vidare i *Manciewicz 118* angivna rättsfall.

[27] *Grönfors,* Tidsfaktorn 99 ff, ser inte bestämmelsen att angivna ankomsttider är ungefärliga och att transportören inte ansvarar för att dessa hålles som innehållslös. Han menar att då normalt endast väsentligt överskridande av transportfristen konstituerar rättsligt relevant dröjsmål får friskrivningen den effekten att den framflyttar den relevanta tidpunkten från väsentlighetspunkten till den punkt där överskridandet dessutom kan betecknas som gravt. Friskrivningen skulle följaktligen förskjuta tidpunkten för rättsligt relevant dröjsmål från väsentligt dröjsmål till gravt dröjsmål.

[28] Ovan i kap 4 I 22 och där anförd litteratur.

[29] Kap 4 I 23.

fekt. Att klausulen eventuellt på den följande nivån i den rättsliga behandlingen, d.v.s. i domstolarna, skulle ges en begränsad tolkning ger inte passagerarkollektivet ett fungerande skydd. Ett effektivt konsumentskydd skulle förutsätta att klausulen skulle ändras.

Fastän i den lufträttsliga doktrinen framställts försiktig kritik mot klausulens giltighet och fastän det finns internationell rättspraxis enligt vilken domstolarna inte beaktat friskrivningarna har dessa funnits i biljetterna i närmast oförändrad form sedan 1930-talet.[30] Genom att klausulen även ingår i IATA:s Conditions of Carriage som binder IATA-bolagen vore det givetvis önskvärt att ändringsinitiativet skulle utgå från IATA. I sista hand har KO hos oss möjlighet att ingripa mot oskäliga avtalsvillkor.[31] Som exempel på oskäliga avtalsvillkor har ofta i förarbeten och allmänna framställningar nämnts förutom villkor som är stridande mot tvingande lagstiftning även villkor som ger den prestationsskyldiga rätt att bestämma prestationstidpunkten.[32]

I det tyska BGH-fallet från år 1983 väckte Verbraucherschutzverein e.V. Berlin talan mot Deutsche Lufthansa om förbud med stöd av AGB-Gesetz av bl.a. klausuler överensstämmande med General Conditions of Carriage punkterna 10.1.1., 10.1.2., och 10.2.[33] Talan bifölls till dessa delar. BGH konstaterade beträffande den nu aktuella klausulen 10.1.1. bl.a. att svarande i den uteslöt varje ansvar för anslutningsförbindelser och från att följa tidtabellerna.

---

[30] Se närmare t.ex. *Goedhuis* 209 och om utvecklingen av General Conditions t.ex. *Böckstiegel* 1018, *Gazdik* 1952 84 ff, *Haanappel* ETL 1974 661 ff, *Rudolf* 153 ff, *Specht* 34 ff.

[31] KSL 3 kap.

[32] Se t.ex. Reg.prop. 8/1977 37, SOU 1974:83 175, *Kivivuori* m.fl. 108.

Se dock Kkn-fallet 79/38/1074 Flyget från New York som skulle ankomma till Helsingfors—Vanda flygfält kl. 13.30 försenades och landande först kl. 16.00. Passageraren hade beställt tågbiljetter till ett tåg som skulle avgå kl. 17.00. För att inte missa tåget tog han taxi och krävde att flygbolaget skulle ersätta taxikostnaderna 46,70 mk. Finnair konstaterade bl.a. »että lentolippu on asiakkaan ja kuljetusyhtiön välinen kuljetussopimus, joka kattaa ainoastaan itse lentokuljetuksen ja sen yhteydessä esiintyneet viivästykset ja vahingot». Bolaget åberopade punkt 9 i befordringsvillkoren.

Konsumentklagonämden fann att klausulen enligt vilken Finnair inte svarade för i tidtabellerna angivna tider eller för anslutande förbindelser i detta fall inte kunde anses oskälig. Nämnden rekommenderade ingen ersättning.

[33] BGH 20. 1. 1983 (VII ZR 105/81), ZLW 1983 144.

»Mit dieser Klausel schliesst die Beklagte — entgegen der Auffassung der Revision — jede Haftung für besondere Verspätungsschäden aus. Wer — wie die Beklagte — keine Verantwortung für das Erreichen von Anschlüssen übernimmt, bringt zum Ausdruck, dass er für Schäden, die sich aus nicht eingehaltenen Flugzeiten und dem dadurch bedingten Nichterreichen von Anschlüssen ergeben, nicht einstehen will.»

Även om flygbolaget under åberopande av flygtransporternas speciella karaktär inte åtar sig ansvar för anslutande förbindelser kan svarande inte enligt § 11 No. 8b AGBG[34] utesluta sitt ansvar för skador som orsakats av omöjlighet att utföra befordringen inom viss tid eller allmänt för dröjsmål. Domstolen konstaterade även att klausulen var stridande mot Wk art 19.

b. Tidtabeller kan ändras utan varsel. Flygbolaget äger när omständigheterna så påfordrar, ändra eller utesluta platser för reseuppehåll som anges i biljetten eller tidtabellerna och äger utan varsel utbyta flygbolag eller flygplan.

Mot denna klausul kan framställas delvis samma kritik som mot klausulen ovan. Den är oklar. Man kan fråga sig vad som avses med att tidtabeller kan ändras utan varsel. Avses officiella ändringar krävs i Finland luftfartsstyrelsens fastställelse.[35] Luftfartsstyrelsen kräver enligt uppgift att ändringarna sker i så god tid att passagerarna blir informerade. Om avsikten med tidtabellsändringsförbehållet är att med kort varsel ändra en enskild turs tidtabell och att kringå Wk:s tvingande ansvar är klausulen givetvis ogiltig.[36]

Man kan även ifrågasätta skäligheten av transportörens ändringsförbehåll beträffande flygbolag, flygplan och platser för reseuppehåll av den

[34] AGBG § 11 Klauselverbote ohne Wertungsmöglichkeit. In Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist unwirksam 8. (Verzug, Unmöglichkeit)

eine Bestimmung, durch die für den Fall des Leistungsverzugs des Verwenders oder der von ihm zu vertretenden Unmöglichkeit der Leistung

a) das Recht des anderen Vertragsteils, sich vom Vertrag zu lösen, ausgeschlossen oder eingeschränkt oder

b) das Recht des anderen Vertragsteils, Schadensersatz zu verlangen, ausgeschlossen oder entgegen Nummer 7 eingeschränkt wird;

[35] LuftfartsF 7 kap 91 §.

[36] Se ovan och speciellt OLG München I, NJW 1978 2454.

obestämda orsaken »när omständigheterna så påfordrar». Vilka omständigheter?

Utgående uppenbarligen från transportörens intressen ansåg t.ex. *Gazdik* år 1957 att förbehållet var skäligt.

> »It is reasonable that carriers reserve to themselves the right to substitute alternate carriers or to change the stopping places in case of necessity. All this is primarily, for the reason of safety. It must be mentioned, however, that any abuse of this right, presumably will be checked by the keen competition between carriers in the quality of the service they provide to the traveling public.»[37]

Har man konsumentens intressen såsom utgångspunkt kan slutsatsen i ansvarsfrågan bli en annan. Oskälighetsbedömning kan innebära ett längre gående skydd för passageraren än det traditionella transporträttsliga skyddet av svagare part genom tvingande lagstiftning. Passageraren kan ha haft speciella orsaker att välja en speciell rutt, ett speciellt flygbolag eller en speciell flygplanstyp. Ett allmänt ändringsförbehåll kan mot denna bakgrund vara oskälig.

I det tyska BGH-fallet Verbraucherschutzverein mot Deutsche Lufthansa fann domstolen att bestämmelsen stod i strid med AGBG § 10 No 4,[38] då klausulen ger flygbolaget rätt att ändra villkoren för sin prestation utan att i tillräcklig mån beakta passagerarens intressen.

c. Flygbolaget ansvarar inte för fel eller bristfälligheter i tidtabeller eller andra utgåvor rörande bolagets flygprogram eller i uttalanden av flygbolagets anställda, agenter eller representanter vad avser avgångs- och ankomsttider och utförandet av flygning.

Klausulen berör inte det egentliga dröjsmålsansvaret. Det inte är fråga om att flygplanet skulle fördröjas utan om ansvarigheten för felaktig

---

[37] *Gazdik* JALC 1957 164, se även i *Lødrup II* 119 refererade Københavns byretts fall.

[38] § 10. Klauselverbote mit Wertungsmöglichkeit. In Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist insbesondere unwirksam 4. (Änderungsvorbehalt)

die Vereinbarung eines Rechts des Verwenders, die versprochene Leistung zu ändern oder von ihr abzuweichen, wenn nicht die Vereinbarung der Änderung oder Abweichung unter Berücksichtigung der Interessen des Verwenders für den anderen Vertragsteil zumutbar ist.

information. Klausulen är långtgående, transportören friskriver sig från ansvarighet för egna felaktiga uppgifter. Det är tvivelaktigt om klausulen skulle kunna beaktas såsom skälig i KSL 4 kap 1 §:s mening. Genomgången av reklamationspraxis visade klart att då fel i tidtabeller eller tidtabellsuppgifter föranledde passageraren skada och Finnair vid sina undersökningar konstaterade att fel begåtts på bolagets sida strävade bolaget att kompensera uppkomna skador. Det skedde i första hand genom ombokningar, men bolaget kunde även stå för hotell- och taxikostnader om ombokning inte lät sig göras. I vissa grava fall erbjöds friresor. Fel skedde framför allt vid helgdagar såsom första maj, midsommar- och julafton. I inget av de genomgångna fallen åberopades friskrivningen.[39]

d. Rätt att inställa, uppskjuta etc. När omständigheterna så påfordrar äger flygbolaget utan varsel inställa, avbryta, ändra rutten för, uppskjuta eller försena flygning, utan annat ansvar än att under skäligt beaktande av passagerarens intresse befordra, ändra rutten för eller återbetala biljettpriset till honom enligt artikel 6.2.

Såsom de föregående klausulerna är även denna klausul oklar till sin utformning. Transportören kan ändra sin prestation när omständigheterna så påfordrar. Det blir öppet vilka omständigheterna är. Om med uttrycket avses vädret och liknande omständigheter för vilka transportören inte enligt lag svarar står klausulen givetvis inte i strid med det tvin-

[39] Se dock Kkn-fallet 83/35/1638: En till tåg anslutande bussförbindelse hade i tidtabellen angivits felaktigt. Det fanns inte på onsdagar någon anslutande bussförbindelse från St Michel till Heinola. Förbindelsen trafikerades bara på söndagar. Linja-autoliitto hade utgivit tidtabellen. Passageraren yrkade ersättning av Linja-autoliitto för de extra kostnader som uppstått då hans fru kommit efter honom med bil. Linja-autoliitto åberopade i tidtabellerna avtrycka friskrivningar enligt vilka utgivaren inte svarar för eventuella fel eller ändringar. På en annan plats i tidtabellen fanns påpekandet att ändringar i tidtabellen kan ske med tillstånd av trafikministeriet, men ändringar är ytterst ovanliga. Kkn, som avgjorde fallet i plenum, konstaterade att passageraren hade orsakats ekonomisk skada och att enligt SKL krävs särskilt vägande skäl för att ekonomisk skada skall ersättas. Kkn konstaterade att friskrivningen för felaktiga tidtabellsuppgifter friar utgivaren från ansvar till den del åt honom givits felaktiga uppgifter men inte till den del han själv gjort sig skyldig till vårdslöshet. I detta fall var det enligt nämnden fråga om vårdslöshet. Men, konstaterade nämnden vidare, i fallet förelåg inte i SKL förutsatta särskilt vägande skäl för att ersätta ekonomisk skada. Ingen ersättning rekommenderades. Fallet finns refererat även i Kuluttajansuoja. Konsumentskydd 3/84 37.

gande ansvaret. För att undgå ansvar hade transportören inte behövt någon friskrivning. Bedömningen av vad som avses är emellertid osäker och oklar för passageraren och avgörandet lämnas åt transportören. I detta avseende öppna klausuler kan anses oskäliga.[40] Klausulen ger en vilseledande bild av att transportören fritt och utan ansvar kan ändra sin prestation då han själv funnit att »omständigheter föreligger». I klausulen hänvisas till Conditions of Carriage 6.2. i vilken stadgas:

> 6.2. Underlåten befordran
>
> Om flygbolaget inställer en flygning, underlåter att flyga i skälig överensstämmelse med tidtabellen, byter flygplanstyp eller serviceklass, inte kan tillhandahålla bokad plats, eller ger upphov till att passagerare inte når en anslutningsflygning på vilken han bokat plats, skall flygbolaget med vederbörligt tillvaratagande av passagerarens skäliga intresse:
>
> 6.2.1.
>
> befordra passageraren med ett annat av dess reguljära flygplan på vilket plats finns tillgängligt; eller
>
> 6.2.2.
>
> ändra rutten för passageraren fram till den destinationsort som anges på biljetten eller tillämplig del därav, på bolagets egna linjer eller på annat flygbolags linjer eller med utnyttjande av marktransporter. Om biljettpriset, avgifter för övervikt och/eller annan avgift för ruttförändring är högre än återbetalningsvärdet av biljetten enligt artikel 11.3.2. kräver inte flygbolaget passageraren på ytterligare betalning men återbetalar mellanskillnaden om priser och avgifter för den ändrade rutten är lägre; eller
>
> 6.2.3.
>
> återbetala biljetten enligt artikel 11.3.2.

Klausulen ger missvisande och i strid med Wk uppfattningen att transportörens skadeståndsskyldighet i sista hand inskränks till återbetalandet av biljettpriset. Om orsaken till avvikelse från överenskommen prestation är ansvarsgrundande inskränks ersättningsansvaret givetvis inte till detta.

---

[40] Se t.ex. Reg.prop. 247/1981 9, SOU 1974: 83 175 f, Reg.prop. 8/1977 37, *Kivivuori* m.fl. 108.

I det tyska rättsfallet Verbraucherschutzverein mot Lufthansa konstaterade BGH att en klausul som i huvudsak överensstämde med 10.2. inte närmare angav under vilka omständigheter prestationen kunde inställas. Passageraren kan inte med stöd av klausulen bedöma under vilka förutsättningar transporten kan inställas, avbrytas eller uppskjutas eller om det i ett enskilt fall föreligger omständigheter som föranleder att transporten kan inställas. Han har ingen möjlighet att kontrollera huruvida omständigheterna är berättigade och skäliga. BGH fann att klausulen stod i strid med AGBG § 10 No. 3 och 4.[41]

Lufthansa har numera sanerat sina befordringsvillkor. I biljetten finns en mycket förkortad och förenklad punkt 9 i vilken endast stadgas »Der Luftfrachtführer ist nach besten Kräften bemüht, Fluggast und Gepäck möglichst pünktlich zu befordern» eller »Carrier undertakes to use its best efforts to carry the passenger and baggage with reasonable dispatch».

22. Friskrivningar för indirekta skador och följdskador

a. Allmän köprättslig bakgrund

Ett vedertaget sätt att begränsa skadeståndsskyldigheten är att säga att vissa typer av skador *på grund av sin typ* inte omfattas av ersättningsskyldigheten. Det kan ske lagstiftningsvägen, såsom exempelvis är fallet beträffande det utomkontraktuella ansvaret för ekonomisk skada utan samband med person- eller sakskada[42] eller basera sig på s.k. allmänna skadeståndsrättsliga principer, såsom exempelvis skador som drabbar tredje person. I kontraktuella förhållanden kan friskrivningar för vissa skadetyper ske i avtal. Det är vanligt att parterna i standardavtal exempelvis friskriver sig för ansvar för indirekta skador eller följdskador.[43]

Allmänt användes termen följdskada eller indirekt skada för att

[41] AGBG § 10 Klausuleverbote mit Wertungsmöglichkeit. In Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist insbesondere unwirksam.

3. (Rücktrittsvorbehalt) die Vereinbarung eines Rechts des Verwenders, sich ohne sachlich gerechtfertigten und im Vertrag angegebenen Grund von seiner Leistungspflicht zu lösen; dies gilt nicht für Dauerschuldverhältnisse;

[42] SkadeståndsL 5 kap. 1 §.

[43] Se t.ex. ABA 78, ALOS 81, ECE 188, NL 79, RT, STKL, STKL Yleiset, Tiilituoteiden Yleiset Sopimusehdot, Tiiliteollisuusliitto 1982, YSE.

beteckna skador som inte drabbar det egentliga skadeobjektet utan är lösare anknutna till skadan. *Saxén* säger träffande att det inte är frågan om skador som direkt anknyter till person eller sak utan gäller endast hans plånbok.[44]

Då i köprättsliga förhållanden friskrivning sker för följdskador eller indirekta skador avser part vanligtvis ansvarigheten för exempelvis frångången vinst, skador p.g.a. driftstopp eller avtalsvite som köparen blir tvungen att erlägga till part i annat avtalsförhållande om köpgodset i det första förhållandet inte levereras avtalsenligt. Avsikten är att avtalsvägen uppställa en klarare, standardiserad gräns för ansvarigheten än den man kommer till genom adekvansbedömningen som ofta uppfattas som osäker. Emellertid är begreppet indirekt skada eller följdskada så obestämt att nya problem kan uppstå när man försöker precisera vilka skador som kan betecknas som direkta och vilka som indirekta.

Gränsdragningen mellan direkt skada och indirekt skada eller följdskada är svår. I de gällande nordiska köplagarna differentieras inte skadetyperna. Den skadelidande har rätt till ersättning enligt det positiva kontraktsintresset inte bara för direkta förluster utan även utebliven vinst och liknande följdförluster inom den ram som adekvansen uppställer. Under det långa arbetet på en ny köplag har tidvis gjorts försök till en differentiering enligt skadetyp. I samband med detta arbete har man varit tvungen att försöka analysera begreppen och göra en klar gränsdragning.

Differentieringen har speciellt behandlats i det finska kommittéförslaget av år 1973 och det svenska förslaget av år 1976.[45]

Frågan om differentieringen var varit sammankopplad med förutsättningarna för skadeståndsansvaret. Enligt det svenska förslaget av år 1976 skulle en näringsidkare—säljare bära en sträng skyldighet, oberoende av vållande men med undantag för force majeure, att vid fel i godset ersätta direkt förlust samt utlägg. Ersättning för följdförlust skulle vara begränsad till vållande, garanti o.s.v.[46] I förslaget används uttryckligen begreppen »direkt

---

[44] *Saxén* Skadeståndsrätt 61, se även om begreppet t.ex. *Godenhielm* Kontraktsrätt 1965 133, *Hakulinen* 344, *Hellner* Speciell avtalsrätt 180 ff, *Lindholm* JFT 1983 431 f, *Routamo-Hoppu* 186, 251 som använder termen »epäsuora vahinko» för förlust av förtjänst och »välillinen vahinko» för skada som annan lider än den som drabbas av kroppsskada eller avlider.

[45] Kom.bet. 1973:12 §§ 25, 45 och SOU 1976:66 §§ 25, 43, 45. Se även *Hellner* Scandinavian Studies 1966, 61 ff, TfR 1966 319 ff.

[46] SOU 1976:66 § 43, se t.ex. 157 f.

förlust, utlägg och följdförlust».[47] Begreppen har haft sina förebilder i UCC:s indelning i »incidental damages» och »consequential damages».

Enligt det svenska förslaget kan *utlägg* närmast beskrivas såsom kostnader till följd av kontraktsbrott, utgifter som köparen ådragit sig till följd av dröjsmål eller fel, t.ex. utgifter för taxi, hotell och telefon, för täckningsköp o.s.v. Det är alltså närmast fråga om mindre utgifter som kan förekomma i ett flertal fall.[48]

Direkt förlust kan enligt det svenska betänkandet karakteriseras som en förlust som i stort sätt är oberoende av köparens individuella förhållanden. Den viktigaste typen av direkta förluster är förluster på grund av prisstegring.[49]

Följdförlust har i köplagsförslagen beskrivits såsom förluster av större omfång som till stor del beror på köparens individuella förhållanden. De är ur säljarens synpunkt ofta oberäkneliga och uppfattas av honom som ett betydande riskmoment. Skolexemplet på följdförluster är dröjsmål vid leverans av en maskindel som leder till driftstopp i köparens fabrik med åtföljande omfattande skador.[50]

Även under det senare arbetet på en nordisk köplag har differentieringen diskuterats. Enligt ett 1983 framställt utkast skulle en möjlig utväg vara att ålägga gäldenären ett strängare ansvar för direkta skador såsom prisskillnad och avhjälpningskostnader. Båda är tämligen klara grupper. Härutöver skulle direkta skador omfatta »ersättning för utgifter och kostnader som har ett omedelbart samband med en täckningstransaktion eller som i övrigt är en omedelbar följd av avtalsbrottet.» Denna grupp skulle klart medföra tolkningsproblem. Ett lindigare ansvar skulle gälla för utebliven vinst.[51]

Enligt det nordiska förslaget till ny köplag skall skadeståndet vid avtalsbrott omfatta ersättning för utgifter, prisskillnad, förlorad vinst och annan förlust med anledning av avtalsbrottet.[52]

Det har även gjorts försök att komma till rätta med problemet genom att definiera det andra begreppsparet, *indirekta skador,* för vilka ett lindrigare ansvar skulle föreligga.[53] Enligt exempelvis ett norskt och ett finskt förslag skulle dessa utgöra:

> »ersättning på grund av produktionsavbrott och annan produktionsförlust samt ersättning i anledning av att avtal för vars fullgörelse godset skulle användas inte blir fullgjort eller fallet bort.»
> eller
> (a) »driftstans/avbrudd/eller annet produksjonstap
> (b) at en kontrakt med tredjemann faller bort eller ikke blir oppfylt

---

[47] Jämf. det danska förslaget »prisforskel, utgifter og andet tap» och Kom.bet. 1973:12 »prisskillnad, kostnader och annan förlust» och 79 ff direkt och indirekt förlust.

[48] SOU 1976:66 170, 317, Kom.bet. 1973:12 § 25 och 79 f.

[49] SOU 1976:66 157. Kom.bet. 1973:12 § 25 och 79 f talar om prisskillnader och kostnader.

[50] SOU 1976:66 158 ff, 170, 317, Kom.bet. 1973:12 87.

[51] *Hertzman* 1983-02-28 s 20 f.

[52] NU 1984:5 § 71, se även det svenska förslaget till ny konsumentköplag SOU 1984:25 168 ff.

[53] Ett finskt och ett norskt förslag *Hertzman* 1983-2-28 s 21.

(c) skade på annet enn tingen selv eller ting som den brukes til tilvirkning av.» Inte heller dessa grupper har varit helt klara, speciellt angående den väsentliga frågan om ersättning för utebliven vinst.

I det norska förslaget till nordisk köplag ingår dessutom en definition av »indirekt tap, konsekvenstap eller liknende». Om inte annat framgår skall därmed avses

a) förlust till följd av avsaknad av varan, driftsavbrott och annan drifts- eller produktionsförlust,
b) förlust till följd av att avtal med tredje man faller bort eller inte blir riktigt fullgjort samt
c) förlust till följd av skada på annat än varan själv eller på en annan vara till vars tillverkning eller framställning varan används.[54]

Även i KSL har gjorts en viss differentiering enligt skadetypen. Enligt SKL 5 kap 9 § är säljaren skyldig att oberoende av vållande ersätta utgifter som orsakats köparen »av erfoderliga åtgärder till följd av fel i varan eller säljarens dröjsmål, samt även utgifter, som orsakats av erforderliga åtgärder, vilka blivit onyttiga till följd av felet i varan eller av dröjsmålet». Ersättning av »annan skada» förutsätter vållande.

I förslaget till konsumentskyddslagstiftning anges som exempel på skada som är ersättningsbar oberoende av vållande bl.a. anskaffande av tillfällig substitutvara och utförande av arbete på varan hos annan.[55] I kommentarverket till konsumentskyddslagen kallas dessa direkta förluster och beskrives såsom i allmänhet ringa.[56]

I de allmänna *avtalsvillkoren* för varuhandeln mellan Finland och SEV (TYSE) har den avtalsbrytande partens ansvar begränsats att gälla endast direkta skador. Vad som utgör ersättningsbara direkta skador har klargjorts genom att i katalogform exemplifiera för vilka skadetyper ersättning skall utgå. Till dessa hör kostnader för fullgörande av avtalet, kostnader för motivering av yrkanden som har sin grund i avtalsbrottet, kostnader för att begränsa skadan, vid täckningsköp eller -försäljning prisskillnaden, vid hävning kostnader för avtalets ingående och övriga motsvarande förluster som den avtalsbrytande parten vid avtalets ingående kunnat förutse att skulle kunna utgöra en följd av avtalsbrott.[57] För indirekta skador skall

[54] NU 1984:5 § 71 i det norska förslaget se närmare sid 351 f.
[55] Ljp 1974/12 255.
[56] Kivivuori — af Schultén — Sevón — Tala 155 ff.
[57] TYSE 17 kap. 1 §.

1) Kustannukset, jotka ovat syntyneet sopijapuolelle sopimuksen toteuttamiseksi tehdyistä toimista;

ersättning inte utgå. Dessa utgör alla de skador som inte ryms under exemplen ovan. I kommentarerna till villkoren konstateras att »Kysymys rajanvedosta välittömien ja välillisten vahinkojen kesken on siinä määrin vaikeaa, ettei siihen voitu TYSEn puitteissa ryhtyä».[58]

I handboken om avtalsmodeller för internationell handel, vilken tillkommit på initiativ av industrijuristföreningen, står som modell för begränsningsklausuler vid leveransavtal en traditionell klausul enligt vilken säljaren inte skall ansvara för indirekta skador. I kommentarerna framhålles att med exempel bör belysas vad som avses med indirekta skador. Påpekandet är på sin plats. Enligt bokens exempel skulle indirekt förlust bl.a. vara frångången vinst och onyttiga kostnader för råmaterial och arbete.[59] Huruvida den senare gruppen i annat fall skulle anses som indirekt skada kan vara tveksamt.

De slutsatser man kan dra med stöd av genomgången är magra. Det är svårt att på ett abstrakt plan uppställa en gränsdragning som skulle vara ändamålsenlig vid olika typer av avtal, till och med då man håller sig inom köplagens ram.[60] En alltför abstrakt gränsdragning blir å andra sidan lätt intetsägande. Går man ut över köplagens område växer svårigheterna. Det som för en avtalstyp klart utgör direkt skada, kan vara följdskada för en annan avtalstyp. Gemensamt är att de direkta skadorna i allmänhet uppfattas som mindre skador, ofta av typen kostnader för exempelvis taxi och telefon. Följdskadorna uppfattas såsom mera omfattande

2) Kustannukset, jotka ovat syntyneet sopijapuolelle sopimusrikkomuksesta aiheutuvien vaatimusten perustelemisesta;
3) Kustannukset, jotka ovat syntyneet sopijapuolelle sellaisista toimista, joihin hän on ryhtynyt sopimusrikkomuksesta aiheutuvien vahinkojen rajoittamiseksi;
4) Ostajan purkaessa sopimuksen myyjän sopimusrikkomuksen johdosta, sopimuksen mukaisen hinnan ja sen hinnan välinen ero, jonka ostaja joutuu maksamaan hankkiessaan tavaran muualta;
5) Myyjän purkaessa sopimuksen ostajan sopimusrikkomuksen johdosta, sopimuksen mukaisen hinnan ja sen hinnan välinen ero, jonka myyjä saa myydessään tavaran muualle;
6) Sopimuksen purkautuessa toisen sopijapuolen sopimusrikkomuksen johdosta ne kustannukset, jotka ovat syntyneet sopijapuolelle sopimuksen tekemisestä;
7) Muut vastaavat menetykset, jotka sopimusta rikkonut sopijapuoli sopimusta tehdessään saattoi käsittää sopimusrikkomuksesta toiselle sopijapuolelle aiheutuvan.

Villkoren är uppgjorda på finska och ryska vilka båda äger lika vitsord, 17 kap 4 §. De finns översatta till tyska och engelska.

[58] *Erma — Hoppu — von Hertzen* 233.

[59] Ulkomaankaupan sopimusmallit 23.

[60] Svårigheterna illustreras redan i det svenska köplagsförslaget av år 1976 där exempelvis kostnaderna för en täckningstransaktion ibland behandlas som direkt förlust, ibland som utlägg och ibland som följdförlust. SOU 1976:66 275, 279 och 280, *Hertzman* 1983-02-28 s. 11. Se dock det norska definitionsförslaget ovan vid not 54.

skador vilka ofta är beroende av individuella förhållanden och därför svåra att kalkylera i riskbedömningen. Denna typ av ansvarsbegränsning ser ut att i avtalsrättsliga förhållanden vara ett användbart sätt att begränsa ansvarigheten förutsatt att man klart, förslagsvis med hjälp av genomtänkta exempel, kan säga vilka typer av skador ansvarigheten skall omfatta eller utesluta. En allmän begränsning av ansvaret för indirekta skador utesluter inte osäkerheten.

I köprätten kan framföras flere argument som talar för ett godkännande av friskrivningar från indirekta förluster och följdförluster. Sålunda kan standardavtalen, i vilka friskrivningarna vanligtvis ingår, vara uppgjorda av representanter för såväl säljar- som köparsidan. Bådas intressen har kunnat beaktas vid uppgörandet av avtalet. Parterna har ett berättigat intresse att kunna bedöma de ekonomiska risker som är förknippade med avtalet. Omfattningen av eventuella följdskador är svår att på förhand förutse då den är beroende av individuella förhållanden. Adekvansbedömningarna upplevs som alltför osäkra. Skadorna kan tidvis stiga till mycket omfattande belopp. Dessa intressen kan kanske skyddas på annat sätt. Avtal är vidare komplicerade helheter. Begränsningen av ansvaret för följdskador är bara ett av elementen i avtalsbalansen mellan parterna. Övriga element som kan påverka bedömningen är exempelvis vilka andra påföljdsmöjligheter part har vid avtalsbrott. I många fall är det förenligt med en sund riskfördelning att godta denna typ av friskrivningar.[61] Det finns å ena sidan ett klart behov att parterna på ett ändamålsenligt sätt skall kunna reglera riskfördelningen, å andra sidan finns faran att partens, vanligtvis den svagare partens, rättigheter genom ansvarsfriskrivningar oskäligt inskränkas. En allmän grundsats är exempelvis att friskrivningarna inte får gå så långt att avtalets essentiella innehåll faller bort.[62]

---

[61] Se t.ex. det svenska HD fallet NJA 1979 s 483 som gällde leverans av bensinpumpar. Friskrivning för följdskador i ett leveransavtal mellan näringsidkare ansågs giltig. Fallet är ingående kommenterat av *Hellner* i Consequential loss 34 ff, Exemption clauses 480 ff, Speciell avtalsrätt I 182 ff. Se även i övrigt *Hellners* ovannämnda artiklar, speciellt Consequential loss beträffande komparativ framställning 15 ff. Se även det ovan refererade finska fallet HD 1982 II 54.

[62] Se Reg.prop. 247/1981 12, SOU 1974:83 178 och exempelvis *Arnholm* III 302, *Augdahl* 291 ff, *Godenhielm* 87, *Gomard* 2 205, *Hakulinen* 231, *Hole* 8 f, *Rodhe* 531, *Taxell* 457.

b. Allmän transporträttslig bakgrund

Utgångspunkten i transporträtten i likhet med kontraktsrätten i övrigt är att skadeståndet omfattar följdskador enligt normala adekvansbedömningar. För att ansvarigheten skall uteslutas krävs klara ansvarsfriskrivningar som inte står i strid med tvingande rätt. Åberopande av kutym eller oklara friskrivningar är inte nog för att utesluta ansvar.[63]

Två norska rättsfall belyser detta. Det första fallet behandlade ansvaret för följdskador i samband med sakskada vid landsvägstransport av gods. Rätten ansåg inte att kutym uteslöt landsvägstransportörens ansvarighet för följdförluster såsom frångången försäljningsvinst.

> En »Coronet» cabin-kryssare skadades under en vägtransport i Norge till köparen då lastbilen skulle köra under en landsvägsbro. Köparen hävde köpet. Säljaren yrkade ersättning av transportören förutom för sakskada även för frångången vinst. Importören yrkade ersättning för förlust av importförtjänst och för att han blivit tvungen att bevilja prisavdrag vid vidareförsäljning av båten. Transportören var villig att ersätta den uppkomna sakskadan men inte skador utöver detta. Han anförde bl.a. att ansvarsbegränsning gällde enligt kutym även om man i Norge saknade lagstiftning om inrikestransporter. För internationella biltransporter gällde lagen av år 1969. Vidare hänvisade svarande till att adekvanshänsyn förde till att följdskador inte skulle ersättas då dessa representerade »en særdeles usikker og høyst omfattande krets av konsekvenser». Rätten fann att det inte fanns någon kutym i branschen som skulle begränsa ansvaret för konsekvensskador. »Avgrensning må skje ved det alminnelig prinsipp at det bare kan bli tale om erstatning for tap som kan ansees som en påregnelig følge av den skade som er skjedd». Säljaren fick ersättning för frångången försäljningsvinst 13.740,97 kr varav avdrogs 865 kr för frakt. Däremot fick inte importören medhåll för sina krav, »men allikvel kan icke retten se det anderledes enn at han er kommet ut av forholdet uten tap».[64]

Det andra fallet behandlade skadeståndsberäkning vid dröjsmål av sjöledes transporterat gods. Den allmänna friskrivningen för förlust eller skada av godset ansågs inte omfatta ansvar för följdskador vid dröjsmål. För att utesluta ansvar för skador som omfattas av normala adekvansbedömningar krävs klara friskrivningar.

---

[63] Se ovan och t.ex. *Grönfors* Sjölagens 162 ff, *Tidsfaktorn* 132 ff.

[64] ND 1974 s 444, Oslo byrett.

Fiskebåtsägaren A hade beställt en ny motor till sitt fiskefartyg då den gamla motorn gått sönder. Motorn fördröjdes 2,5 dygn. A krävde ersättning för förlust av fiskefångst under den tid han varit utan motor och inte kunnat fiska p.g.a. dröjsmålet. I kustfraktbrevet begränsades transportörens ansvar till 1.800 Nkr då godset »blir skadet eller går tapt». Transportören menade att denna klausul även begränsade ansvaret för dröjsmålsskador. Lagmannsretten som i huvudsak följde herredsrettens dom fann att friskrivningen inte omfattade dröjsmålsskador och att A skulle tillerkännas full ersättning vilken uppgick till 4.000 kr. Rätten ansåg att följdskador i form av frångången förtjänst omfattades av normal adekvansbedömning då godset fördröjts under transporten.[65]

Konossementen och fraktbreven kan innehålla ansvarsfriskrivningar. I North Sea Standard Conditions of Carriage från år 1981 som allt allmännare tillämpas[66] finns följande begränsning; »The carrier accepts liability for consequential loss, other than loss of or damage to the Goods, only in so far as mandatory rules to this effect are appliciable».[67] Bestämmelsen blir som sådan tillämplig på godstransporter, vilka inte underlyder sjölagens tvingande bestämmelser.

c. *Friskrivningarna i General Conditions*

I de av IATA utarbetade General Conditions of Carriage for Passengers and Baggage art 17.4.5. finns följande friskrivning:

»Flygbolagets ansvar skall inte överstiga den faktiska styrkta förlust som passageraren lidit. Vidare ansvarar flygbolaget inte för indirekt skada eller följdskada».[68]

---

[65] ND 1970 s 209 Hålogaland lagmannsrett.

[66] Tillämpas av bl.a. Finncarriers från år 1981.

[67] North Sea Standard Conditions of Carriage punkt 13.2. Villkoren baserar sig till stora delar på Combiconbill. Jämf. dock Combiconbill punkt 13. »Delay, Consequential Loss, etc. If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Carrier shall be limited to the freight for the transport covered by this B/L, or to the value of the goods as determined in Clause 11, whichever is least.»

[68] Den engelska texten lyder »Carrier shall furthermore not be liable for indirect or consequential damages». Se även de motsvarande Conditions of Carriage for Cargo art 11.5. »Carrier shall not be liable in any event for any consenquential loss or damage arising

Intressant är den andra satsen i klasulen. Den är till sin formulering kort och klar. Den uppfyller skenbart de primära kraven på tydlighet som allmänt kan ställas. Den föranleder dock flere centrala frågor:

1) Vad är indirekt skada eller följdskada vid fördröjd passagerarbefordran?
2) Åberopas ansvarsfriskrivningen i praktiken vid personbefordran?
3) Är friskrivningen giltig?

I samband med inkorporeringsdiskussionen ovan (kap 7 II 1) har framförts att man motiverat kan ifrågasätta om tyngande klausuler genom en allmän hänvisning till de separata Conditions of Carriage blir del av avtalet mellan transportören och passageraren. Själv ställer jag mig tveksam, men konstaterar samtidigt att doktrinen i allmänhet synes acceptera inkorporeringen. Frågan om friskrivningen för indirekta skador i sig själv är ogiltig är därför fortfarande nödvändig. Inkorporeringstekniken är dessutom långt en praktisk fråga. Det är enkelt att införa den korta friskrivningen för indirekta skador i själva biljettvillkoren. Man kan därför inte kringgå giltighetsfrågan genom enbart inkorporeringsresonemang.

1) Vad är indirekt skada eller följdskada vid fördröjd passagerarbefordran?

I samband med genomgången av reklamationerna till transportbolagen konstaterades att passagerarna i regel önskade få ersättning för extra kostnader som uppstått för att nå bestämmelseorten för flygresan. Utöver detta önskade passagerarna få ersättning för kostnader som uppstått p.g.a. att anslutande förbindelse gått förlorad, för förlust av arbetsförtjänst, ersättningar till vikarier och barnvakter och förlust av olika immateriella intressen såsom förlorad rekreation och förlorade evenemang o.s.v. Denna senare typ av kostnader och ersättningar skulle man kunna

---

from carriage subject to these Conditions, whether or not Carrier had knowledge that such loss or damage might be incurred.»

Motsvarande friskrivning finns i t.ex. Finnairs och SAS' allmänna befordringsvillkor art 17.4.5. och om gods art 11.5.

»Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa näiden ehtojen mukaisen kuljetuksen aiheuttamasta seurannaistappiosta tai -vahingosta, tiesipä rahdinkuljettaja sen, että tällainen menetys tai vahinko saattaa aiheutua tai ei.»

beteckna såsom indirekta skador p.g.a. fördröjd passagertransport, medan s.k. onödiga kostnader och extra kostnader för att nå den avtalsenliga bestämmelseorten skulle kunna ses som direkta skador.[69] Grupperingen synes överensstämma med uppfattningen som kommer till uttryck i flygbolagens svarsbrev. Även i det svenska förslaget till ny järnvägslagstiftning användes en besläktad uppdelning i å ena sidan fördyrningskostnader och å andra värdebortfall. Med fördyrningskostnader betecknas ökade kostnader vilka uppstått p.g.a. att resan drar ut på tiden, såsom extra måltider, övernattning på hotell, telefon- och mindre taxikostnader. Med värdebortfall avses inkomster och andra ekonomiska värden som passageraren går förlustig, såsom minskning av lön och förlust av charterresa.[70] För fördyrningskostnader beviljas passageraren i regel ersättning enligt de svenska normalvillkoren och järnvägens interna normer, däremot inte för värdebortfall.[71]

2) Åberopas friskrivningen i praktiken?

Enligt en grov och förenklad slutsats synes Finnair ersätta passagerarens kostnader fram till bestämmelseorten för flygresan.[72] Om bolaget inte av någon anledning kunde fullfölja transporten ordnade det även kompenserande transporter till bestämmelseorten. Passagerarna kunde få ersättning t.o.m. för taxikostnader och taxiplan till bestämmelseorten förutsatt att transporten ordnats i samråd med bolaget.[73]

---

[69] Se ovan kap 3 V 2.

[70] SOU 1980:37 195.

[71] Utredningen sade sig »hysa sympati» för en lagregel som skulle ge passageraren rätt till ersättning även för värdebortfall till följd av dröjsmål. »Enligt utredningens mening måste det emellertid befaras, att en sådan lagregel måste förses med så vida begränsningar, att ersättningsskyldigheten för järnvägen i själva verket skulle te sig som ganska ovanlig och sett från den resandes synpunkt, tämligen slumpmässigt inträffande påföljd ... Utredningen är därför inte beredd att föreslå någon lagregel om spårtrafikföretagens ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran.» SOU 1980:37 208 f.

Se även ovan kap 2 II 25.

[72] Se t.ex. KG 38, 716, 1295, 1913, 2446, 2712, 2753, 3000, 3005.

[73] Se t.ex. KG 738, 1037, 1079, 1781. Här kan man kanske skönja en parallell till den gamla sjörättsliga principen som ännu återfinns i SjöL § 174. Om fartyget oskäligen uppehålles skall transportören sörja för att passageraren når bestämmelserorten på annat lämpligt sätt och stå för kostnaderna. Transportören skall även ersätta kostnader för uppehåll iland p.g.a. fartygets haveri eller liknande omständighet.

För kostnader som uppstod efter det att flygresan avslutats påtog sig bolaget i regel intet ansvar. Bolaget utgick från att ansvaret upphörde på den i biljetten angivna bestämmelseorten, vilket exempelvis uteslöt ansvaret för missade anslutningsförbindelser till annat transportmedel.

Man hänvisade till biljettens avtalsvillkor punkt 9 enligt vilken bolaget inte ansvarar för anslutningsförbindelser. Villkoret fick i praktiken samma effekt som en friskrivning från ansvar för följdskador.[74, 75] Ansvaret för dröjsmålsskador såsom kostnader för missade anslutningsförbindelser och extra övernattningar uteslöts effektivt genom den geografiska begränsningen till den i flygbiljetten angivna bestämmelseorten. Vad som hände passageraren efter det angick inte mera flygbolaget. På detta sätt uteslöts ansvaret för skador som normalt faller inom ramen för adekvansliknande bedömningar.

Den andra problematiska gruppen yrkanden gällde ersättning för indirekta skador och följdskador av typen frångången lön, arvode, lön eller arvode till vikarie, barnvakt, förlorad semester o.s.v. Jämförda med den ovan behandlade gruppen har dessa skador kunnat så att säga uppstå under själva transporten.

Enligt en förenklad huvudregel ersattes inte denna typ av skador.[76] Ett klart undantag utgjorde överbokningsfallen där ersättning kunde utgå.[77]

---

[74] »Transportbolaget ikläder sig intet ansvar för anslutningsflyg» jämför den finska textens »jatkoyhteys». Bestämmelseorten såsom gräns för ansvarigheten bottnar antagligen i den gamla sjörättsliga principen att transportören skall vårda såväl passagerare som gods under resan. Se t.ex. § 179 i 1939 års SjöL vars principer tillämpats redan tidigare och som har sin grund i HGB § 671. Se vidare SOU 1936:17 275, *Beckman* Handbok 3 uppl. 250.

[75] Se t.ex. KG 105 (taxi till tåg), 213, 918, 1505, 1578, 1746, 2615 (sovplatsbiljett 24 mk), 2704, 2948. Inte ens vid en 13 timmars försening ersatte bolaget övernattningskostnader på framkomstorten, än mindre förlorad arbetsinkomst, KG 2213.

I fallet KG 105 yrkade passageraren ersättning 46,70 mk för taxikostnader från flygplatsen till järnvägsstationen för att hinna i tid till tåget. New York flyget hade försenats 2 timmar 30 minuter. Finnair förkastade ersättningsansökan. Passageraren gick vidare till konsumentklagonämnden. Denna rekommederade efter omröstning att ersättning inte skulle utgå då biljettens friskrivning inte »i detta fall kunde anses vara oskälig». Konsumentklagonämnden gick inte in på frågan om friskrivningens förhållande till det tvingande dröjsmålsansvaret i LBL § 20, Dr 79/38/1074. Se ovan not 32. Ersättning erlades i ett fåtal fall, exempelvis då passageraren missat tågförbindelse p.g.a. att planet försenats då det väntat 50 minuter på en 30 personers grupp (KG 3113).

[76] Se t.ex. KG 644, 1025, 1170, 1191, 1254, 1326, 1368, 1507, 1720 och 2231.

[77] Se t.ex. KG 98, 159, 328, 330, 362.

I de avslående svaren sades exempelvis att flygbolagets ansvar är begränsat till »direct extra expenditure and does not include lost working time»[78] eller »Kuljetusehtojen mukaan korvausvastuu ei ulotu seurannaisvahinkoihin tai välillisiin kuluihin jollaisena sijaisen palkka on katsottava».[79] Vidare kunde som motivering anföras »korvausta menetetystä työajasta emme valitettavasti voi maksaa koska kuljetusehtojen mukaan lentoyhtiö ei vastaa nk. seurauksellisista vahingoista.»[80] Finnair åberopade alltså de allmänna befordringsvillkoren, artikel 17.4.5, vilken motsvarar IATA:s bestämmelser.

De ovan behandlade friskrivningarna är följaktligen inte döda klausuler utan åberopas i praktiken. Detta gäller inte bara Finnair utan torde vara en allmän linje hos de europeiska flygbolagen.[81]

3) *Är ansvarsfriskrivningen för indirekta skador och följdskador giltig?*

Vad som egentligen är ersättningsbar skada enligt konventionen är en högst oklar fråga.[82] Oklarheten reflekteras även i ansvarsfriskrivningszonen.

Konventionen innehåller en tvingande bestämmelse om att transportören skall ansvara för skada till följd av dröjsmål.[83] Transportören kan inte befria sig från ansvarighet eller bestämma en lägre gräns än konventionens bestämmelser tillåter. Avtal med den innebörden är ogiltiga.[84] De av IATA utformade allmänna befordringsvillkoren är sålunda giltiga endast under förutsättning att de inte står i strid med konventionens eller den motsvarande interna lagstiftningens tvingande bestämmelser.[85]

---

[78] Professorsfallet KG 1334.

[79] KG 644, kantor hade betalt 100 mk ersättning åt vikarie. Saken gick vidare till konsumentklagonämnden som fann att orsaken till dröjsmålet var flygförbudet för DC-10. Det var sålunda fråga om force majeure varför ersättning inte rekommenderades.

[80] KG 1368, se även t.ex. 1720, 2685.

[81] Diskussion 26. 11. 1984 på SAS med dir. Hans *Westerstad* och jur.kand. Bert *Strömberg*.

[82] Se t.ex. *Goedhuis* och *Mateesco Mattes* åsikter och diskussionen vid Guatemalakonferensen för vilka redogjorts ovan i inledningen till del 3.

[83] Wk art 19, 24, Mp 4 art 19, 124, LBL § 20.

[84] Wk art 23, Mp art 23, LBL § 25.

[85] Se även Allmänna befordringsvillkoren för passagerare och bagage art 2.6.

Konventionen ger inte ett klart svar på frågan om vad som är ersättningsbar skada. Frågan blir att bedöma enligt den nationella rätten.[86] Vad säger vår nationella rätt?

Före denna fråga behandlas kan det vara av intresse att kort se vilka ståndspunkter man kan finna i internationell lufträttslig doktrin och praxis. På grund av den nationella rättens avgörande roll ger detta inte grundlag för slutsatser beträffande finsk rätt utan belyser endast olika typer av argument.

Vissa tyska författare har argumenterat för att ansvarsfriskrivningar för indirekta skador och följdskador skulle vara giltiga vid godsbefordran. Argumenteringen är finurlig. Utgångspunkten är att i enlighet med den nationella rätten skall ersättning utgå för skadans fulla värde. Den skulle bl.a. inkludera frångången vinst (BGB §§ 249 ff). Härefter konstateras emellertid att friskrivningen för indirekta skador som ingår i IATA:s befordringsvillkor för godsbefordran är giltig, »weil sie nicht die Höchsthaftungssumme als solche, sondern nur Art und Umfang der Berechnung des Schadens betrifft».[87] Konventionens tvingande dröjsmålsansvar skulle inte hindra friskrivning för vissa typer av skador.[88]

Vissa engelskspråkiga författare har förfäktat den motsatta ståndpunkten och ansett att friskrivningar för följdskador har varit ogiltiga.[89] Liknande försiktigt utformade åsikter framfördes under Guatemalakonferensen av Irland.[90] Det finns även praxis till stöd för denna åsikt. I det amerikanska rättsfallet Cohen v Varig som avgjordes av New York Supreme Court framgick klart att friskrivning för konsekvensskador ansågs vara i strid med Wk.

---

[86] Se Minutes, *de Vos* rapport 255, och speciellt Guatemala I s 271. Se vidare exempelvis *Goedhuis* 210 f, *Guldimann* 98, *Litvine* 212, *Mankiewicz* 155 f, *Mateesco Matte* 382, *Riese* 468, *Schleicher — Reymann — Abraham* 350, *Rodière* 776.

[87] *Schleicher — Reymann — Abraham* 348, *Rudolf* ZLW 1971, 163. Beträffande bagage och godsskador hänvisar *Gimble* Die Verspätungshaftung 303 till *Abraham*.

[88] Se även rättsfallet LG Köln, 3. 8. 1972, återgivet i 1974 ZLW 145. I fallet yrkades ersättning för det med resan förknippade reseintresset, rekreationsvärdet, se närmare kap 6 V 12. Det var frågan om en speciell typ av följdskada i tysk rätt, varför man av fallet inte skall dra alltför långt gående slutsatser angående normala följdskador vid dröjsmål. Fallet används dock av t.ex. *Mankiewicz* 35 som belägg för att friskrivningar för indirekta skador är giltiga i tysk rätt.

[89] Se exempelvis *Dickerson* Air Law 1980 136, *Mankiewicz* 189 jämf 35.

[90] Guatemala II 37.

Passageraren yrkade ersättning för »mental suffering and inconvenience» emedan hon inte kunnat använda en viss kreation jämte smycken vid en mottagning. Transportörens anställda hade vägrat lossa bagaget. New York Supreme Court fann bl.a. »the tariff barring recovery of consequential damages was inconsistent with art 19 of the Convention. Damages caused by delay quite obviously contemplates consequential loss ... We do, however conclude that this is not the appropriate case for the award of special damages for physical inconvenience, discomfort and mental anguish.»[91]

Det kanadensiska fallet Friesen v Air Canada and British Airways

---

[91] Cohen v Varig, 13 Avi 18,270, 14 Avi 17,468. Jämför *Schoner* 1980 ZLW 351 och se bl.a. *Mankiewicz* 189.

Se motsvarande avgörande beträffande fördröjt gods som var avsett för julförsäljning, Saiyed v Transmediterranean Airways, 16 Avi 17,835, 1981 USAvR 1, Air Law 1982 129 i vilket en av CAB fastställd tariff som innehöll förbehåll för »consequential and special damages» ansågs ogiltig med stöd av Wk art 19 och 23.

Fallet Bendersky v Trans World Airlines (1968 USAvR 1128, kommenterat av t.ex. *Andersson* i JALC 1969 135 ff) behandlade även konsekvensskador, men ur en annan vinkel. Avser tariffernas summamässiga ansvarsbegränsningar även konsekvensskador eller endast direkta skador? Transporten underlöd inte Wk.

En läkare från Philadelphia skulle hålla en serie föreläsningar i Kansas. Då han köpte sin flygbiljett frågade han om han kunde lita på att hans bagage som innehöll vetenskapligt material skulle komma fram i tid. Biljettförsäljaren försäkrade att han personligen skulle se till att så skedde. Vid framkomsten visade sig emellertid att bagaget var försvunnet. Bendersky måste inställa sin föreläsningsserie. Han yrkade en obetydlig summa i ersättning för fysisk skada på godset. Denna var transportören villig att erlägga. Härutöver krävde han ersättning för följdskador i form av ekonomisk skada som uppstått genom att han blivit tvungen att inställa sina föreläsningar. Därjämte yrkade har ersättning för den skada som drabbat hans rykte som en ansvarsfull föreläsare och sålunda minskade hans möjligheter att erhålla föreläsningsengagemang i framtiden. Transportören åberopade den summamässiga ansvarsbegränsningen i tarifferna till vilka hänvisades i biljetten. Tarifferna var godkända av CAB och löd: »The liability, if any of all participating carriers for ... damage to, or delay in the delivery of any personal property, including baggage ... shall be limited to an amount equal to the value of such property, which shall not exceed ... $ 250 ...» Det fanns även möjlighet att deklarera ett högre värde.

Den rättsliga frågan i fallet blev bl.a. huruvida begränsningen även uteslöt ansvaret för konsekvensskador eller om Bendersky utöver den summamässiga begränsningen kunde få ersättning för dessa. Domstolen fann bl.a. att orden »delay in delivery» i den ovan citerade ansvarsbegränsningen inkluderade följdskador och »... Indicates clearly that the framers of the tariff had in mind more than merely loss of or physical damage to passengers baggage and it follows that the limitation provision covers consequential damages».

Käranden fick följaktligen inte ersättning utöver begränsningsbeloppet som även ansågs omfatta följdskador.[26]

gällde likaså fördröjt bagage. Domstolen konstaterade att ingenting i konventionen antyder att art 19 endast skulle avse vissa typer av skador.

> »In addition, it is difficult to conceive of any damage to which article 19 could apply that would not be consequential damage.»[92]

Det finns även fransk liknande rättspraxis.

> I det celebra fallet Robert-Houdin c Panair do Brasil skulle kärande regissera och presentera en föreställning av pjäsen »Son et Lumière» i Lissabon. Kärande skulle flyga från Paris via Rom till Lissabon. I Rom meddelade flygbolaget att turen till Lissabon inställts för dagen p.g.a. tekniskt fel i planet. Det var möjligt att komma till Lissabon först följande dag. Tillämpande bestämmelserna om transportörens dröjsmål i Wk art 19 tillerkände domstolen Robert-Houdin ersättning för frångånget honorar 5.000 fr, återbetalning av priset för oanvänd biljett för sträckan Rom-Madrid och ersättning för taxi- och hotellkostnader i Rom.[93]

> I fallet UTA c Demoiselle Blain ansågs transportören ansvarig upp till Wk ansvarsmaximum då en artists bagage som bl.a. innehöll utrustning för ljus- och ljudeffekter samt musikinstrument fördröjdes under transporten. Utan dessa blev artistens show mindre lyckad och orsakade sålunda en viss skada.[94]

På det internationella planet finner man alltså stöd såväl för åsikten att friskrivningarna för indirekta skador och följdskador är giltiga, som för att de är ogiltiga och stridande mot konventionen. Den bakomliggande nationella rätten influerar starkt bedömningen. Internationell rättspraxis och doktrin kan inte ges dominerande betydelse vid en liknande bedömning hos oss. Hur skall frågan bedömas enligt finsk rätt?

Om friskrivningar saknas ansvarar transportören för dröjsmålsskador inom den ram adekvansbedömningen och liknande hänsyn uppställer. Det synes uppenbart att inom denna ram faller största delen av skadorna som uppstår p.g.a. missade anslutningsförbindelser och »normala» förluster av arbetsförtjänster, rekreation och liknande. En självklar

---

[92] Friesen v Air Canada and British Airways, Alberta Court of Queen's Bench 1982, Annals of air and space law Vol 7 564 f.

[93] Robert-Houdin v Panair do Brasil, 1964 USAvR 307. Se ovan t.ex. kap 4 II vid not 34, IV vid not 26 och 51.

[94] UTA v Blain, Cour d'appel de Paris, 1977 RFDA 181, Air Law 1978 s. 127.

förutsättning för transportörens ansvarighet är givetvis att passageraren verkligen lidit ifrågavarande följdförlust och att han visar detta.

Bedömningen avviker från flygbolagens gällande praxis, vilken i regel endast ersätter direkta kostnader fram till bestämmelseorten. Flygbolagens restriktiva ersättningslinje är internationell. Bedömningen överensstämmer däremot med gällande sjölags bestämmelser om dröjsmålsansvar vid godstransport.[95] Det tvingande ansvaret anses även omfatta rena dröjsmålsskador.[96]

Man kan framföra vissa synpunkter som talar för giltighet av friskrivningarna. Transportören bör kunna beräkna transportavtalets ekonomiska risker och kalkylera in dessa i sin verksamhet. Konsekvensskadorna kan i undantagsfall stiga till höga belopp. Wk:s ansvarsmaximum vid dröjsmålsskador är mycket hög och följer samma gränser som personskadeansvaret. Begränsningsbeloppen har inte givit reellt skydd åt transportören mot höga ersättningskrav, konventionens ansvarsmaximum har saknat egentlig betydelse. Transportören har ansett sig ha ett motiverat behov av ett effektivare skydd och han har förverkligat detta genom möjligast vida friskrivningar i befordringsvillkoren.

Genom Guatemalaprotokollets ändringar har argumentet förlorat mycket av sin betydelse. Ansvarsmaximum sänktes vid dröjsmålsskador till ca 27.000 mk. Beloppet ger transportören ett betydligt bättre skydd än tidigare mot höga ansvarsyrkanden och ger samtidigt gott utrymme för ersättning av följdskador. Vid Guatemalakonferensen framförde IATA:s representant att transportörens ansvarsmaximum skulle vara 100 $ vilket enligt IATA mer än väl skulle täcka de skador passagerarna vanligtvis vill få täckta, kostnader för hotell, taxi, telefon och telegram.[97] Det ansvarsmaximum som antogs går betydligt ut över detta. Gp:s ansvarsgräns synes emellertid bättre fylla kravet på en ändamålsenlig riskfördelning än den tidigare gränsen. Exceptionella intressen bör passageraren skydda på annat sätt. Ansvaret är fortfarande relativt högt och adekvans- och liknande bedömningar kommer fortfarande att spela in.

---

[95] Se *Grönfors* Sjölagens 162 ff, Tidsfaktorn 132 ff.

[96] Se exempelvis ND 1974 s 444, ND 1970 s 209 ref. ovan vid not 64 och 65.

[97] Guatemala I 271.

Mot giltigheten kan man även åberopa utformningen av dröjsmålsbestämmelserna i konventionen. Hade avsikten med det tvingande dröjsmålsansvaret varit att endast täcka passagerarens direkta skador fram till bestämmelseorten, skador av typen hotell- och taxikostnader, skulle stadgandet säkerligen ha formats annorlunda,[98] exempelvis såsom i de svenska normalvillkoren. Ansvarsbegränsningarna hade därtill gjorts betydligt lägre.

Man kan även hänvisa till inkorporeringssynpunkter. Befordringvillkor som tillämpas av de flesta flygbolagen i världen är uppgjorda av IATA som representerar flygbolagen och som givetvis strävar att skydda bolagens intressen. Friskrivningen för följdskador och indirekta skador är till sina konsekvenser tyngande. De återges inte i biljettens finstilta villkor utan i ett separat häfte innehållande en mångfald allmänna befordringsvillkor. Passageraren görs inte speciellt uppmärksam på den tyngande klausulen. Den blir inte giltigt inkorporerad, o.s.v.

Det tyngst vägande argumentet mot friskrivningarna bygger på själva dröjsmålsskadorna som skadetyp. Vid persontransporter är dröjsmålsskadorna i huvudsak följdskador. Det har framgått att de skador passageraren vanligtvis drabbas av vid dröjsmål är vissa mindre kostnader under själva transporten eller före den påbörjats. Utöver detta lider han en eller annan form av följdskada. Just följdskadorna utgör dröjsmålsskadornas väsentliga och typiska del. Om friskrivningen för indirekta skador vore giltig skulle det innebära en urholkning av transportörens ansvarighet för dröjsmålsskador. Transportören skulle inte ansvara för missade anslutningsförbindelser och därav föranledda följdkostnader. Inte heller skulle han ansvara för följdförluster av typen frångången arbetsförtjänst eller ersättning till vikarie, även om förlusterna enligt normal adekvansbedömning skulle vara ersättningsbar. Ansvarigheten skulle begränsas till vissa mindre kostnader för transporten fram till bestämmelseorten som angivits i flygbiljetten.

Det är givetvis viktigt att flygbolagen ansvarar för olika extra kostnader som uppstår under resan p.g.a. dröjsmål. Ges ansvarigheten denna begränsade utformning är den emellertid något helt annat än vad Wk art 19 ger anledning att förutsätta. Friskrivningen skulle neutralisera den

[98] Se bl.a. diskussionen i Guatemala, Guatemala I 271 f.

tvingande regeln och innebära att transportören kunde i väsentlig grad kringgå stadgandet som givits för att skydda passagerarens intressen.[99] Den står därför i strid med Wk:s tvingande bestämmelser och är ogiltig. Transportören bör inte kunna kringgå sitt tvingande ansvar för skador som faller inom ramen för normala adekvansliknande bedömningar. Denna typ av ansvarsfriskrivningar fungerar långt på liknande sätt som summamässiga ansvarsbegränsningar vilka klart är stridande mot konventionen.

[99] Neutralisering av tvingande regler har i t.ex. SOU 1974:83 134 tagits som exempel på situationer i vilka AvtL § 36 kunde bli tillämplig.

Kapitel 8. Konfrontation

I INLEDNING

Ovan har undersökts de allmänna linjerna för skadeståndets omfattning. Ännu kvarstår uppgiften att på ett konkretare plan sammanfattningsvis försöka tillämpa de allmänna principerna för att få fram vad transportörens ansvar egentligen omfattar. För detta har utnyttjats den skadedifferentiering som gjorts på basis av reklamationerna till transportörerna (Kap 3 V). Vissa förenklingar har gjorts för att få fram klara bedömningslinjer.

Även om de olika skadetyperna kommer att spela huvudrollen i detta kapitel, tror jag att utgångspunkten vid beräkningen av skadeståndet alltid bör ligga i de allmänna principerna, framför allt de adekvansliknande bedömningarna. Deras svaghet men samtidigt styrka ligger i att de är tämligen obestämda och sålunda flexibla. Jag tror inte det vid skadeståndsberäkningen existerar en fungerande genväg som skulle hoppa över exempelvis adekvansbedömningarna och direkt med utgångspunkt i skadetypen avgöra ersättningsbarheten. Inom en homogen avtalstyp kan på sin höjd uppställas grova tumregler.

Man bör inte heller se frågan om skadeståndets beräkning som en isolerad, mer eller mindre teknisk fråga. Ansvarsgrunden finns alltid i bakgrunden. Hos exempelvis *Taxell* är det en ledande tanke att skadeståndets omfattning är beroende av ansvarsgrunden.[1] Ju strängar ansvarsgrund, ju mer bör man beakta den ansvarsskyldigas behov av skydd när man fastställer ersättningsbeloppen. Liknande växelverkan mellan ansvarsgrunden och ansvarsberäkningen kan man iaktta i ett komparativt perspektiv i den strukturella uppbyggnaden av regelsystemen.[2]

---

[1] *Taxell* t.ex. 363, 366, 374.

[2] Se framför allt *Hellners* analyser av de tyska och angloamerikanska rättssystemen, Hellner TfR 1966 290.

II SKADETYPERNA

1. Onödiga kostnader

Onödiga kostnader för passageraren uppstår exempelvis när resan inställs av transportören i sent skede eller när dröjsmål sker under resan eller vid inledande av resan. I det senare fallet har passageraren kunnat häva avtalet men även kunnat anträda resan i hopp om att dess ändamål genom diverse arrangemang på bestämmelseorten i varje fall skulle kunna uppfyllas. Mindre dröjsmål som lett till att anslutningsförbindelser missats har kunnat få samma konsekvenser genom att leda till väsentligt dröjsmål vid nående av den slutliga besämmelseorten. Gemensamt för alla dessa situationer är att ändamålet med resan har gått förlorat genom transportörens avtalsbrott. Kostnaderna för själva resan har varit onödiga. Därtill har uppstått andra kostnader, såsom utgifter för resor till avgångsorten, övernattningar, visum och pass o.s.v.

Dessa onödiga kostnader är såväl nära som förutsebara följder av avtalsbrottet. Gäldenären bör och kan räkna med att sådana uppstår. I det nordiska köplagsförslaget § 71 såsom även i KSL 5 kap § 9 har säljarens ansvar ansetts omfatta bl.a. onödiga kostnader. Inställelse från transportörens sida och väsentligt dröjsmål vid inledandet av befordringen eller under befordringen innebär avtalsbrott och medför ersättningsskyldighet. Skadeståndet kan enligt min uppfattning beräknas enligt det s.k. negativa kontraktsintresset om passageraren det önskar, även om det inte är fråga om kontraheringsbrott. Passageraren skall ekonomiskt sett försättas i samma situation som om avtalet inte ingåtts.[1] Detta kan, såsom i Saimaa Lines' praxis, medföra att transportören blir ersättningsskyldig för förutom befordringsavgiften även för kostnader för resan till avreseorten, övernattningar o.s.v. Allmänna regler om skadeståndets omfattning skall även fungera här. Genomgången av reklamationsärendena visar att yrkandena på det negativa intresset leder i dag ofta till förmånligare resultat för passageraren än yrkanden på det positiva intresset, som principiellt är det andra alternativet. Orsaken är den avvisande hållningen till ersättning för förlorad arbetsförtjänst, utebliven rekreation och lik-

[1] Se ovan kap 6 II. Jämför ND 1979 s 231, Wingull-saken.

nande följdförluster. Passageraren kan emellertid inte med framgång samtidigt kräva ersättning enligt båda beräkningsmodellerna.

Även ett kort dröjsmål kan leda till att anslutningsförbindelse missas, vilket i sin tur kan leda till att ändamålet med resan kan gå förlorat. I de fall då den fördröjda resan marknadsförts med anslutande förbindelse eller anslutningarna framgår ur biljetten kan även ett ringa dröjsmål i ett led av resan medföra ansvarighet. I andra fall avgör normal väsentlighetsbedömning huruvida transportören är ansvarig för uppkomna skador.

2. Extra kostnader

Extra kostnader avser dels tilläggskostnader som drabbar passageraren under själva resan för att nå resemålet och dels ersättningar som passageraren blir tvungen att utbetala till tredje man. Den första gruppen kan indelas i dels fördyrningskostnader av typen hotell-, mat-, taxi- och telefonkostnader och dels i kostnader för kompenserande transporter. Ersättningarna till tredje man är exempelvis lön till vikarie, barnvakt o.s.v.

Gemensamt för fördyrningskostnader och kostnader för kompenserande transporter är att de utgör nära och förutsebara följder av avtalsbrottet. Den svenska järnvägens ansvar har utsträckts att huvudsakligen omfatta denna typ av dröjsmålsskador.[2]

21. Fördyrningskostnader

Genomgången av ersättningsyrkandena stöder den uppfattningen att fördyrningskostnaderna sällan stiger till höga belopp. I stort sett håller de sig på samma nivå för alla passagerare utan större individuella avvikelser. Då fördyrningskostnaderna är förutsebara och nära följder av avtalsbrottet bör de omfattas av transportörens ersättningsansvar. I linje med dessa tankar stadgar SjöL:s hävdvunna bestämmelser att om passageraren måste uppehålla sig iland p.g.a. haveri eller annan omständig-

[2] SOU 1980:37 203.

het som rör fartyget[3] skall bortfraktaren sörja för passagerarens uppehälle och bära kostnaderna därför. Man kan även peka på paralleller till konsumentskyddslagstiftningen. Enligt KSL 5 kap 9 § ansvarar säljaren oberoende av vållande för erforderliga åtgärder till följd av fel eller dröjsmål. Transportbolagens praxis visar att transportören ofta automatiskt står för fördyrningskostnaderna vid påbörjad resa.

Då resan ännu inte påbörjats eller den redan avslutats kan det även uppstå fördyrningskostnader. Sjölagens tvingande dröjsmålsansvar har ansetts omfatta endast tiden från det passageraren gått ombord till det han gått iland.[4] Enligt SjöL är det följaktligen möjligt att friskriva sig från ansvar för tiden före ombordstigandet och efter ilandstigandet. Ansvarsfrihet förutsätter klara friskrivningar. Sådana har inte funnits i det material som gåtts igenom. Fördyrningskostnader som uppstår p.g.a. dröjsmål men som realiseras först efter det att passageraren gått iland skulle trots friskrivningar omfattas av det tvingande dröjsmålsansvaret.

Finnair har i flere fall ansett att deras ansvarighet för dröjsmålsskador upphör på bestämmelseorten och har avvisat ersättningsyrkanden för exempelvis nya biljetter för vidaretransport eller extra övernattningar på bestämmelseorten då anslutningsförbindelsen redan avgått för dagen.[5] Bolaget har hänvisat till biljetternas avtalsvillkor punkt 9 enligt vilken ansvarighet för anslutande förbindelser utesluts och framhållit att ansvarigheten upphör på bestämmelseorten. Villkoret får samma effekt som en friskrivning från ansvar för vissa följdskador. Genom att »geografiskt» begränsa ansvaret, d.v.s. bara stå för kostnader för transporten fram till bestämmelseorten sker en väsentlig inskränkning av ansvaret. Ansvaret för huvudparten av skador, såsom kostnader för nya anslutningsförbindelser, extra övernattningskostnader o.s.v., utesluts effektivt. Dessa är emellertid skador som kan falla inom ramen för adekvansliknande bedömningar. Friskrivningarna saknar enligt i detta arbete framförda synpunkter giltighet.

I flere fall där anslutande förbindelser missats var det emellertid fråga om korta förseningar. Då transportörens ansvar inte omfattar varje avvikelse från tidtabellerna utan förutsätter att skälig transporttid över-

[3] SjöL 174 § 4 mom.
[4] SjöL 188 a §, se ovan kap 7 III 13.
[5] Se ovan kap 3 II.

skrids hade transportören till sitt fredande kunnat åberopa att dröjsmålet varit ringa och därför inte ansvarsgrundande. Vid bedömning av om dröjsmålet är ansvarsgrundande bör man fästa uppmärksamhet vid bl.a. hur resan marknadsförts. Om den marknadsförts med anslutande förbindelse till annat transportmedel kan transportören bli ansvarig för kostnader som uppstår p.g.a. missad anslutningsförbindelse även då dröjsmålet som sådant inte är väsentligt. Att observera är att den dominerande orsaken till dröjsmål i praktiken varit vädret, vilket utesluter transportörens ansvarighet.

22. *Kostnader för kompenserande transporter*

Kostnaderna för kompenserande transporter kan indelas i (a) kostnader för att överhuvudtaget nå det avtalade resemålet och (b) kostnader för att nå det avtalade resemålet inom överenskommen tid. De oanvända biljetterna för den avtalade transporten återbetalas vanligtvis automatiskt av transportören.[6] Problemen kring de kompenserande transporterna uppkommer då den kompenserande resan är dyrare än den ursprungliga resan. Passagerarna önskar ersättning för prisskillnaden. Ersättningsbeloppen för kompenserande transporter är ofta relativt låga och består exempelvis av buss- eller taxikostnader, men de kan i enskilda fall stiga till betydande belopp som t.ex. i det s.k. popgruppsfallet.[7] Problem kan även tänkas förekomma då en kompenserande transport som ordnas av den ursprungliga transportören är billigare än den avtalade transporten och passageraren önskar ersättning för prisskillnaden.

a. *Kompenserande transport för att nå resemålet*

Om transporten inställs eller avbryts strävar transportören i allmänhet att ordna kompenserande transporter. Detta är en linje som man klart kan se i exempelvis Finnairs praxis.[8] Bolaget har försökt ordna kompen-

---

[6] Se genomgången av transportbolagens praxis och Finnairs allmänna befordringsvillkor art 11 och de av JS fastställda allmänna villkoren 2.6.

[7] KG 2510.

[8] Se ovan kap 3 II.

Passagerare kunde få ersättning t.o.m. för taxikostnader och taxiplan till bestämmelseorten förutsatt att transporten ordnats i samråd med bolaget. Se t.ex. KG 738, 1037, 1079, 1781.

serande transporter även om orsaken till inställelsen eller avbrottet varit vädret, t.ex. dimma. Mot överlåtelse av flygbiljetten har transport ordnats med exempelvis buss eller taxi till bestämmelseorten enligt flygbiljetten. Om passageraren har utnyttjat den kompenserande transporten har han vanligtvis inte därutöver fått ersättning för prisskillnaden mellan den avtalade transporten och den kompenserande transporten. I de enstaka, i praktiken lufträttsliga fall, i vilka passagerarna yrkat ersättning för prisskillnad har bolagen ansett att de fullföljt sina förpliktelser och sålunda inte är ersättningsskyldiga.[9] Om den avtalade prestationen utan giltig orsak ersatts med en billigare prestation, bör passageraren dock vara berättigad till viss ersättning för kvalitetsförsämringen. I vissa sällskapsresefall som behandlats i Kkn har passageraren fått ersättning av researrangören i form av prisnedsättning om exempelvis flygresa ersatts med bussresa då den billigare resan inte ansetts motsvara det utlovade.[10] I genomgången praxis har inte funnits fall där passageraren vid kompenserande transport skulle ha sökt ersättning för exempelvis förlorad inkomst, då kompensationen skett med långsammare transportmedel. Om orsaken till inställelsen eller avbrottet kan sägas ligga transportören till last innebär ett fullföljande på ett sätt som avviker från avtalad prestation avtalsbrott, för vilket transportören bör svara.

Vid avtalsbrott bör borgenären sträva till att begränsa skadan. Detta innebär att om transportören inte skulle ordna den kompenserande transporten bör passageraren inte bli passivt väntande utan han bör själv handla. Passageraren skall då även beakta transportörens intressen och försöka begränsa skadan till det nödvändiga och normala. I realiteten torde detta innebära att han i första hand skall ta kontakt med transportören, om det är möjligt utan oskäligt besvär, och tillsammans med denna ordna transporten. Om detta inte lyckas bör han själv ordna resan, men hålla sig inom rimliga kostnader.[11]

b. Kompenserande transporter för att hinna i tid

Om transportören exempelvis meddelar att avgången kommer att uppskjutas eller avbrott sker under transporten p.g.a. att tågskenorna

[9] Undantag utgör t.ex. KG 2716.
[10] Se t.ex. Dr 81/35/1812.
[11] Se ovan kap 6 III.

är blockerade eller tekniskt fel har upptäckts i flygplanet, kan passageraren kanske förutse att han kommer att nå resemålet för sent för att syftena med resan skall förverkligas. Han missar en avgående sällskapsresa, hinner inte i tid till ett scenframträdande o.s.v. För att förhindra detta ordnar han kompenserande transport för att nå resemålet i tid. Under vilka förutsättningar blir transportören ansvarig för den kompenserande transporten?

Genomgången av praxis visar att passagerarna i realiteten ofta gör kompenserande avtal för att komma i tid till resemålet. Då såväl flygbolagen som järnvägen i regel återbetalar priset på oanvända biljetter,[12] uppstår svårigheterna framför allt när den kompenserande transporten är dyrare än den ursprungliga transporten, då tågtur inställts eller fördröjts har passageraren åkt taxi, när flygtur inställts eller fördröjts har passageraren chartrat ett privat plan o.s.v. Järnvägsstyrelsen åberopade vanligtvis i sina svarsbrev till passagerare JBF § 15 och förkastade ersättningsansökningarna. Endast ifall järnvägspersonalen uppmanat passageraren att åka taxi utbetalades ersättning med motivering att passageraren givits den uppfattningen att järnvägen skulle svara för kostnaderna.[13] Finnairs praxis är inte helt entydig. Av fallen får man den uppfattningen att »billiga» kompenserande resor ordnade av passageraren har bolaget kunnat stå för, till och med då annulleringsorsaken varit vädret. Läget har varit ett annat om den kompenserande transporten varit exceptionellt dyr.

Problemet kring de kompenserande transporterna för att hinna i tid synes sönderfalla i två delfrågor. Det ena är tidpunkten för det kompenserande avtalet. Det andra rör övriga förutsättningar för att transportören skall bli ersättningsskyldig.

Frågan om tidpunkten för kompensationsavtalet påverkas såväl av lojalitetssynpunkter som hävningsförutsättningar. Å ena sidan har passageraren plikt att vid transportörens avtalsbrott försöka begränsa sin skada genom att göra kompensationsavtal. Å andra sidan förutsätter kompensationsavtal hävning, som å sin sida förutsätter väsentligt dröjsmål. Enligt de allmänna reglerna om anteciperat dröjsmål har borgenär

[12] Finnairs allmänna befordringsvillkor art 11, av JS fastställda allmänna villkor 2.6.
[13] Se ovan kap 3 IV. Jämför t.ex. KG 2510 (popgruppsfallet), KG 927, 1349, 1573.

rätt att häva avtal om gäldenären förklarar att väsentligt dröjsmål kommer att inträffa eller det eljest framgår att sådant dröjsmål kommer att ske.[14] För att hävning skall kunna ske krävs såväl att det är uppenbart att dröjsmål kommer att inträffa som att detta presumtiva dröjsmål är väsentligt. Då snabbheten vid persontransporter spelar en central roll återspeglas detta även på väsentlighetskravet. Det är inte ändamålsenligt att ställa alltför stränga krav på väsentligheten i detta sammanhang. Genom kompensationsavtalet minimeras andra skador som skulle ha uppkommit p.g.a. dröjsmålet. Det kan ligga i såväl transportörens som passagerarens intresse att passageraren gör kompensationsavtal då ett sådant ännu är möjligt.

Passageraren kan inte göra en dyr kompenserande transport vid dröjsmål med endast själva avtalsbrottet som motivering, utan han bör göra en viss avvägning mellan den skada som genom kompensationsavtalet undviks och de kostnader som därigenom uppstår. Ju dyrare kompenserande transport det är fråga om desto större skall de presumtiva skadorna vara. Avvägandena är speciellt svåra om passagerarens intressen skadeståndsrättsligt är »osäkra», och inte representerar klara ekonomiska värden såsom renommé som pålitlig föredragshållare, möjlighet att närvara vid väns bröllop, o.s.v. För att beaktas behöver enligt min mening inte passagerarens intressen vara »säkra» enligt traditionella skadeståndsrättsliga principer. Liknande överväganden som vid ersättande av immateriella intressen överhuvudtaget skall spela in. Detta betyder dock inte att man helt kan ta passagerarens subjektiva ståndpunkt som utgångspunkt. Passagerarens förfarande måste på ett objektivt sätt vara försvarligt. I Finnairs praxis finns exempelvis fall där bolagets personal föreslagit ett billigare transportalternativ, exempelvis en kombination av flyg och taxi men passageraren av bekvämlighetsskäl valt att åka taxi hela vägen.[15] Bekvämhet är inte alltid en fullgod orsak.

23. Ersättningar

Ersättningar avviker från de två föregående grupperna. Det är fråga om extra kostnader i form av ersättningar som passageraren blir tvung-

[14] Se ovan kap 6 III.
[15] KG 663.

en att betala till tredje man, i praktiken framför allt ersättningar till vikarier och barnvakt. Gruppen är relativt liten. Vikarieersättningarna hade kunnat behandlas i samband med ersättning för förlust av arbetsförtjänst, då kostnaderna uppkommit för att förhindra minskning av inkomst p.g.a. förseningen.

Ersättningsyrkandena i denna grupp har varit låga, de har rört sig kring 100 mk. I regel har transportören inte utbetalat ersättningar. Finnair åberopade friskrivningarna för indirekta skador och följdskador i de allmänna befordringsvillkoren. Om man utgår från att dröjsmålsansvaret även skall omfatta indirekta skador faller denna typ av extra kostnader inom ramen för transportörens ersättningsansvar då de är såväl förutsebara som nära följder av ett dröjsmål.

3. Utebliven förtjänst

31. Allmänna förutsättningar

Vid dröjsmål och annulleringar som lett till långa förseningar var ersättningsansökningarna för frångången arbetsförtjänst vanliga.[16] Passageraren hade förlorat en arbetsdag och yrkade ersättning uträknad på basis av månadslönen. Ersättningsyrkandena rörde sig kring 200 mk. Vid engångsengagemang, såsom scenframträdanden och liknande, kunde korta förseningar leda till förlust av hela gaget vilket kunde innebära relativt höga ersättningsyrkanden.

Faller *förlust av arbetsförtjänst* inom ramen för adekvansliknande bedömningar? Svaret blir jakande. När en passagerares ankomst till bestämmelseorten fördröjs är förlust av förtjänst såväl en förutsebar som nära följd av förseningen. Vid exceptionellt höga ersättningar, exempelvis höga gage, kan man argumentera för att ersättning inte skall gå utöver det som skäligen kan anses vara det normala i jämförelse med liknande fall och åberopa andra liknande omständigheter.[17] Exceptionellt höga ersättningar skulle sålunda även inom ramen för de legala ansvars-

[16] Se ovan kap III.
[17] Se ovan kap 6 IV.

begränsningarna kunna begränsas till »skada som i allmänhet uppstår i liknande fall».[18]

Ersättningsyrkandet för *dagtraktamente* är inte lika klart. Skulle arbetstagaren på uppdrag av arbetsgivaren ha vistats på främmande ort under dröjsmålstiden hade han fått ersättning för dagtraktamente. Orsaken till vistelsen är emellertid transportörens dröjsmål, inte utförandet av arbetsuppgifter. Enligt ersättningsmodellen för det positiva avtalsintresset skall passageraren försättas i samma läge som om transporten fullgjorts avtalsenligt. Enligt detta skulle frångången arbetsförtjänst och extra utgifter ersättas men inte nödvändigtvis extra inkomster p.g.a. fördröjd vistelse på främmande ort. Genom dagtraktamente avses huvudsakligen att ersätta de ökade levnadskostnaderna vistelse på främmande ort innebär. Dessa kostnader ersätter vanligtvis transportören.

32. Skillnader mellan olika transportmedel

Frågan om transportörens ersättningsskyldighet blir inte ännu löst med ett konstaterande att skadorna vanligtvis faller inom ramen för adekvansen. Det föreligger skillnader i transportörens ersättningsskyldighet beroende på vilket transportmedel det är fråga om. Såväl de legala ansvarsbegränsningarna som transportörernas ansvarsfriskrivningar är olika. Då det finns tvingande reglering om transportörens dröjsmålsansvar bör man ifrågasätta verkan av friskrivningarna. I det följande genomgås de olika transportsätten.

I *järnvägsrätten* uteslutes ansvaret för dröjsmålsskador med stöd av JBF § 15. Järnvägsstyrelsens praxis följer JBF:s bestämmelser. Även i Sverige synes ansvarigheten stanna vid fördyrningskostnader och inte omfatta frångången arbetsförtjänst eller liknande värdebortfall. Inte heller utredningen om ny järnvägslagstiftning rekommenderade att ansvarigheten skulle utsträckas till ersättning för värdebortfall trots att i utredningen hystes »principiella sympatier» för att järnvägspassageraren skulle tillförsäkras dylik rätt.[19]

Enligt *sjölagens* tvingande bestämmelser är bortfraktaren ansvarig för skada till följd av att passagerare försenas.[20] Bortfraktaren kan emeller-

[18] Kom.bet. 1973:12 § 25.
[19] SOU 1980:37 206f.

tid friskriva sig från ansvarighet för tiden innan passageraren går ombord och efter det att han gått iland.[21] Bland biljettvillkor har inte hittats klausuler med detta innehåll. Allmänna friskrivningar »så långt gällande sjölag tillåter» fyller inte kraven på klara friskrivningar då det är fråga om tyngande klausuler.

I de sjörättsliga fall som funnits i genomgången praxis har bolagen efter att passageraren framställt yrkanden[22] eller efter Kkn:s rekommendationer[23] ersatt förlorad arbetsförtjänst vid inställelse och dröjsmål.

I *lufträtten* finns ett tvingande dröjsmålsansvar. Biljetternas avtalsvillkor, som uppgjorts av IATA och som tillämpas av IATA-anslutna bolag, innehåller långtgående friskrivningar för dröjsmålsskador.[24] Därutöver innehåller de allmänna befordringsvillkoren, vilka likaså är utarbetade inom IATA, en friskrivning för indirekta skador och följdskador. Denna klausul har haft en starkt inskränkande effekt på bolagens praxis angående dröjsmålsansvaret. Flygbolagen åberopar friskrivningen för indirekta skador då passageraren yrkat ersättning för förlorad arbetsförtjänst, dagpenning och ersättning till vikarier. Endast i samband med vissa överbokningsfall har ersättning utgått.

Ovan[25] har närmare argumenterats för att friskrivningarna för följdskador skulle vara ogiltiga. Transportörens skadeståndsskyldighet skulle även omfatta förlorad arbetsförtjänst och liknande skador. Förutsatt att skadorna är nära och förutsebara följder av dröjsmålet faller de inom ramen för ersättningsskyldigheten på liknande sätt som exempelvis förlorad handelsvinst vid godsbefordran.

Om friskrivningarna vore giltiga skulle det innebära en väsentlig begränsning av transportörens ansvarighet för dröjsmålsskador. Då även ansvarigheten för missade anslutningsförbindelser har uteslutits genom biljettklausuler[26] skulle transportörens ansvarighet huvudsakligen om-

[20] SjöL 178 §.
[21] SjöL 188 a §.
[22] Se Saimaa Lines' praxis kap 3 III.
[23] KG 79/38/1399, 81/35/300.
[24] Se ovan kap 7 III 2.
[25] Kap 7 III 2.
[26] Avtalsvillkor p. 9.

fatta bagatellartade skador av typen kostnader för måltider, hotell och telefon och i vissa fall kompenserande transporter fram till bestämmelseorten enligt biljetten.

4. Ideella skador

Enligt vedertagen uppfattning är ideella skador inte ersättningsgilla. Ovan[27] har argumenterats för att vid förlust av förväntad fördel av avtalet skall förlusten ersättas även om den kan betecknas som ideell eller immateriell. Transportörens ersättningsskyldighet skulle sålunda kunna omfatta förlust av förväntad fördel såsom rekreation eller deltagande i vissa evenemang. Adekvansliknande synpunkter skulle här, såsom vid förlust av ekonomisk fördel, vara avgörande för ersättningsskyldighetens utsträckning. Vid bestämmande av ersättningsnivån kunde Kkn:s praxis i det närliggande reseavtalet erbjuda vissa riktlinjer. I praktiken skulle dröjsmålets väsentlighetskrav skära bort flertalet av ersättningsfallen. Vid den andra typen »rena» ideella skador av typen ängslan, olustkänsla o.s.v. skulle personbefordringsavtalet följa den allmänna utvecklingen. Idag finns det kanske inte tillräckliga skäl för att utsträcka skadeståndsskyldigheten att omfatta dessa skadetyper. Vissa tendenser på en uppluckring av denna princip kan dock skönjas.

5. Tredje mans skador

Inom kontraktsrätten har skadeståndsansvarigheten i allmänhet begränsats till skador som drabbar kontraktspart. Tredje mans skador har inte omfattats av skadeståndsskyldigheten. Vid passagerartransporter uppstår tredje mans skador huvudsakligen i form av onödiga kostnader för mötande personer. Man kan även tänka sig att arbetsgivare kan drabbas. Enligt bolagens praxis ersattes inte skador som drabbade tredje man. Denna praxis är i linje med allmänna principer hos oss. Det synes inte föreligga tillräckligt starka skäl som skulle tala för att vid passagerartransporter göra undantag från dessa.[28]

---

[27] Kap 6 V 1.

[28] Se närmare kap 6 V 2.

Kapitel 9. Researrangörens ansvar för dröjsmål under transport

I INLEDNING

Transportörens ersättningsskyldighet skall kort jämföras med researrangörens ersättningsskyldighet vid fördröjd transport. Påverkar det passagerarens rättsliga ställning om hans motpart är en transportör eller en researrangör?

Reseavtalet skiljer sig som avtalstyp klart från transportavtalet. Vid transportavtal köper passageraren en befordring, en transport. I det närliggande reseavtalet ingår transporten som en del av ett större tjänstepaket. Reseavtalet har beskrivits som en kombination av tjänster för allt-i-ett-pris.[1] I tjänstepaketet ingår förutom befordran till resemålet, inkvartering, färdledning, eventuellt måltider, utflykter o.s.v. Det har framförts att sällskapsresorna i jämförelse med individuella resor vanligtvis är bekvämare genom att arrangören ordnar ett paket av tjänster, tryggare genom bl.a. reseledningen och framför allt billigare.[2] Å andra sidan ger inte reseavtalet utrymme för samma valfrihet som de individuella resorna beträffande exempelvis resetider och resans längd även om resemålet skulle vara detsamma. Båda avtalen kan ha samma syften, rekreation, mässbesök o.s.v.

Vid analys av researrangörens ansvar för dröjsmål under befordringen är det framför allt tre punkter som närmare granskas;

a) på vilka grunder kan passageraren få ersättning?

---

[1] För en allmännare inblick i reseavtalets problematik hänvisas speciellt till *Stenebys* avhandling i ämnet från år 1981. Se vidare t.ex. *Bogdan,* Travel Agency, *Sundberg,* Air Charter, Om flygcharter JFT 1979 589 ff., NOU 1980: 24 samt nedan anförda verk.

[2] *Steneby* 13, *Hansson* 8.

b) för vilka skador får han ersättning?
c) hur stora har ersättningarna i allmänhet varit?

Svar på frågorna har sökts i Allmänna sällskapsresevillkorens bestämmelser[3] och den praxis som utformats i konsumentklagonämnden (Kkn) kring sällskapsresor.[4] Jag har hållit mig vid gräsrötterna, för att jämföra vardaglig ersättningspraxis. Resultaten av en omfattande samnordisk utredning är att vänta inom kort. Utredningen innehåller sannolikt ändringar i ansvarssystemens uppbyggnad.

II ALLMÄNNA SÄLLSKAPSRESEVILLKOREN

Medan befordringsavtalet långt regleras av tvingande lagstiftning regleras reseavtalet av avtalsvillkor.[1] Som bäst pågår nordiskt samarbete om eventuell lagstiftning i ämnet.[2] I de allmänna sällskapsresevillkoren är framför allt betämmelserna om researrangörens ersättningsansvar i VII kapitlet av intresse. Bestämmelserna är oöverskådliga. Då de är

[3] De gällande villkoren är Allmänna sällskapsresevillkor som godkänts av Resebyråföreningen i Finland r.f. den 22. 10. 1980 efter konsultation och överenskommelse med konsumentombudsmannen.

[4] Jag har valt att gå igenom såväl sektions- som plenumfall från åren 1982 och 1983. Från senare och tidigare år har enbart plenumfall utnyttjats. Fallen har även åberopats i den tidigare texten. De statistiska uppgifterna baserar sig på 1982 års fall. Den linje som där framgår överensstämmer i stort med senare års praxis.

[1] KSL 5 kapitlet som bl.a. innehåller bestämmelser om prisnedsättning och skadestånd rör köp av konsumtionsvara, inte konsumtionsnyttighet. Principerna har dock analogiskt tillämpats på konsumenttjänster, *Kivivuori — af Schultén — Sevón — Tala* 29, jämf. Ljp 13/1974 217.

[2] I Norge gavs 1980 ett förslag till lagstiftning om resekontrakt. Kommitténs majoritet fann dock att villkor som branschen och myndigheterna förhandlat sig fram till bäst kunde anpassas till dagens struktur inom reselivet och de förändringar man kunde förvänta i närmaste framtid. NOU 1980:24, NOU 1978:17.

På det internationalla planet har utarbetats en konvention om resekontrakt, International Convention on Travel Contracts (CCV) av år 1970. Konventionen har dock inte vunnit större tillslutning. Se närmare on konventionen t.ex. *Bogdan*, Travel Agency och NOU 1980:24. I Tyskland infördes Reisevertragsgesetz i BGB år 1979. Se närmare t.ex. *Bartls* och *Tonners* framställningar.

Den omfattande nordiska utredningen om reseavtal är att vänta inom kort.

centrala för den fortsatta framställningen redogörs kort för huvudpunkterna i villkoren.

I villkoren opereras med två typer av ersättning, skadestånd och prisnedsättning. *Skadestånd* förutsätter fel eller försummelse hos researrangören eller av honom anställd person. Det kan utgå för person- eller sakskada, förlorat resegods och olägenheter i samband me resegods försvinnande.

Researrangören ansvarar däremot inte för skada som uppstått genom resenärs egen försummelse eller händelse av force majeure-natur.[3] Han ansvarar inte heller för skada förorsakad av exempelvis transportföretag om han inte försummat sin plikt att välja dessa noggrant[4] och inte heller för förseningar i avresa eller returresa som bevisligen inte förorsakats av arrangören eller hans anställda.[5] Resegods som försvunnit under transport skall aldrig ersättas till större belopp än vad transportör varit tvungen att utge.[6]

Prisnedsättning åter kan utgå om resenären inte erhåller avtalsenliga tjänster eller dessa är av lägre standard än vad som överenskommits. Prisnedsättningen förutsätter inte fel eller försummelse på researrangörens sida, men force majeure eller resenärens eget vållande utseluter rätten till prisnedsättning. Ersättningen är givetvis begränsad till resans pris.[7]

Vid såväl prisnedsättning som skadestånd stadgas att ersättningen endast skall omfatta direkt ekonomisk skada. Denna ansvarsbegränsning gäller inte skador som förorsakats av researrangörens eget grova vållande.[8]

---

[3] VII.1.
[4] VII.1.
[5] VII.3.
[6] VII.1.
[7] VII.4.
[8] VII.6.

III KONSUMENTKLAGONÄMNDENS PRAXIS

1. Sektionerna

Sällskapsresorna dominerar klart de vid konsumentklagonämnden behandlade fallen med anknytning till resandet. Enligt konsumentklagonämnden rubriceringar för datasystemet kan de i sektionerna år 1982 avgjorda fallen indelas i grupper av följande storlek:

I	Rese-, inkvarterings- och förplägningsbranschen		153
	sällskapsresor	127	
	övriga tjänster inom resebranschen	19	
	individuella resepaket	6	
	restaurangsbranschtjänster	1	
II	Allmänna samfärdsmedel		7
III	Fritidsboendet		1
	Summa		161

Sällskapsresorna dominerar materialet. Den intetsägande rubriken »övriga tjänster inom resebranschen» behandlar bl.a. frågor i anslutning till uthyrning av stugor, semesterbyar, hotell, o.s.v., gränsen till fritidsboende är oklar. Individuella resepaket behandlar av resebyråer planerade resor. Gränsen till allmänna samfärdsmedel är i vissa fall suddig.

Den andra huvudrubriken, »allmänna samfärdsmedel», omfattade 7 avgjorda fall. Av dessa behandlade 2 returnering av biljettpriset för oanvända tågbiljetter. Resenären beviljades inte ersättning för oanvända returbiljetter då han försummat att skaffa stadgade anteckningar att resan avbrutis på den oanvända biljetten. Rekommendationerna stödde sig på JBF och de av järnvägsstyrelsen fastställda allmänna villkoren. Ur konsumentens synvinkel är bestämmelserna stränga i all synnerhet som informationen till konsumenten är dålig på denna punkt. Av de övriga fallen gällde 3 tidtabellsförfrågningar, resten reserveringar av platsbiljett på buss och oanvända skidliftbiljetter.

Största gruppen klagomål vid sällskapsresor gällde brister i inkvarteringen; hotellet hade bytts ut, det understeg utlovad standard,[1] läget eller utsikten motsvarade inte det utlovade, rummen var för små, vattenledningarna eller hissen var ur funktion, TV, telefon, heltäckande matta saknades, det förekom bullerstörningar från trafik, nybygge och diskotek, maten var dålig o.s.v. Klagomål framfördes för att katt fött 5 ungar på balkongen, för att det fanns för mycket insekter på

[1] Se HD:s dom nr 3875/9. 10. 1981 given 14. 5. 1982, R 78/225 om ersättning då hotell var av lägre standard än utlovat. Se även *Koskelo* 452.

Korfu o.s.v. I ett fall från år 1983 yrkades 3.000 mk i prisnedsättning för att det förekom »topplösa» damer vid simbassängerna i Playa del Ingles och nudister längre borta i dynerna.

Klagomålen fördelar sig enligt följande:

Brister i inkvarteringen	54	
Speciella utfästelser saknas	10	
Resemålet ändras	3	
Stugors standard	9	
Dröjsmål till resemålet	6	
Resans allmänna standard	7	
Personskador	2	
Transporter i övrigt	17	91
Annulleringar, beställningsavgifter	15	
Prissättning, rabatter	8	
Extra bränsleavgift, prisförhöjning	2	
Diverse	20	
Summa		153

Den vanligaste rekommendationen är prisnedsättning. Prisnedsättning rekommenderades ofta i de 7 första grupperna, då Kkn ansåg att prestationen inte motsvara det utlovade vare sig det gällde brister i inkvarteringen, avsaknad av speciella utfästelser, ändring av resemål, förkortning av semesterresa genom dröjsmål o.s.v.

Ersättningarna (hyvitys, korvaus) hade med vissa reservationer kunnat kallas skadestånd. I huvudparten av fall är det fråga om små summor såsom strand- och skidliftavgifter. I gruppen ingår vissa fall om ersättning för förlorad arbetsförtjänst vid fördröjd hemresa.

Rekommenderade påföljder kan grupperas enligt följande:

Prisnedsättning	64	
Ingen ersättning	54	
		118
Ersättningar	12	
Ingen rekommendation	5	
Diverse	18	
Summa		153

Dröjsmålsfallen i sektionsbehandlingen förtjänar närmare behandling. Dröjsmål under transportavsnittet kan inträffa under resan ner till semestermålet eller vid hemresan. Indelningen avspeglas klart i påföljdssystemet och passagerarens möjligheter att få ersättning.

I det följande får 1982 års fall tjäna som illustration. 5 fall gällde

dröjsmål till semestermålet, 8 fall dröjsmål vid hemresa, 1 fall dröjsmål under rundresa.[2]

För närmare analys har vissa uppgifter utplockats och uppställts på följande sida.[3]

Vid genomgången av fallen finner man att det i allmänhet varit fråga om betydande dröjsmål, från en till flere dagar. Ofta förekommande resemål är Tbilisi, Jalta och Sotji, dröjsmålen har inträffat under Aeroflots interna flygningar. Endast ett fall gällde resa till Kanarieöarna. Researrangören har såsom befrielsegrund åberopat tekniskt fel eller vädret och menat att dessa utgör force majeure. Kkn har, med undantag av ett fall i vilket flygkontrollen stängts p.g.a. dålig väderlek och Aeroflot härom givit skriftligt intyg, ansett att det inte varit fråga om force majeure. Beträffande tekniskt fel synes detta riktigt, något förvånande kan ståndpunkten te sig beträffande vädret. Förklaringen till att den av researrangören åberopade dåliga väderleken inte ansetts utgöra force majeure ligger i att arrangören inte närmare kunnat leda detta i bevis. Det hela har blivit beroende av arrangörens påstående.

I sina yrkanden har konsumenten ofta varit tämligen obestämd, han har önskat ersättning i allmänna ordalag, i vissa fall prisnedsättning, skadestånd eller ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Gemensamt för alla rubriceringar är att konsumenten har önskat pengar i ersättning. Det har för honom varit av underordnad betydelse vad han kallat ersättningarna.

Den vanligaste påföljden, 10 fall av 14, har varit prisnedsättning. Då dröjsmål inträffat under resan till resemålet rekommenderades regelmässigt prisnedsättning vars storlek ibland bands till resans pris som en viss procent eller del av resepriset, ibland utgjorde en viss i mark bestämd

[2] Dröjsmål i högst olika varianter behandlades i 24 fall. Ett behandlade fördröjt bagage under Aeroflots flygtransport. Fallet gick vidare till plenumbehandling. Ett gällde inställelse av individuell resa, närmare bestämt Finnjets tur. Även denna sak gick till plenumbehandling. I den tredje saken som likaså gick till plenum hade bussen inte såsom överenskommits plockat upp konsumenterna på busstationen för resa till Sotji. Plenumfallen behandlas närmare nedan. De återstående 8 fallen är en brokig grupp fall om felaktiga tidtabellsuppgifter (5 stycken fall), biljettförmedlarens ansvar för tidtabelländringar på interna USA-rutter (2 stycken fall) och bussars skyldighet att invänta försenat tåg (1 fall).

[3] Även i denna uppställning har gjorts visst våld mot fallen, nyanser har lämnats bort för att få fram regelmässigheter. Följande förkortningar har använts, h = timme, d = dag, v = vecka, oläg. = olägenheter av olika slag, resepr. = resepriset, pn. = prisnedsättning.

	resemål	hela resans längd	dröjs-målets c.längd	av arrangören uppgiven orsak till dröjsmålet	force majeure enligt Kkn	yrkanden	rekommendation
dröjsmål under avresan	Kanarieöarna	1 v	7 h	tekniskt fel	nej	1 dags andel av resepriset	ingenting
	Batumi	10 d	<1 d + oläg.	vädret	nej	700 mk	pn. 30 % av resepriset
	Jalta	1 v	<» »	Finnairs överbokning		resans pris	pn. 2000 mk (4 pers.)
	Tbilisi	1 v	1 d + oläg.	tekniskt fel	nej	400 mk pn.	pn. 200 mk
	Tbilisi	1 v	2 dygn	vädret	nej	500 mk pn.	pn. 2/7 av resepriset
dröjsmål under hemresan	Rumänien	2 v resa sålts i stället för 1 v, osäkerhet om hemresan skadestånd 745 mk					pn. 200 mk
	Jalta	1 v	18 h	vädret	nej	3,5 dags andel av resepriset	pn. 150 mk
	Sotji	1 v	9 h	busskrock	nej	300 mk pn.	pn. 300 mk
	Sotji	1 v	33,5 h	vädret	nej	arbetsförtjänst + kostnader o.s.v.	pn. 150 mk
	Baku	1 v	17 h + div	vädret	nej	409 mk	pn. 300 mk
	Jalta		1 dygn	flygkontrollen stängd p.g.a. vädret	ja	arbetsförtjänst 336 mk	ingen ersättning
	Suhum		1 dygn	vädret	nej	arbetsförtjänst + kostnader	arbetsförtjänst + kostnader (diss)
	Tbilisi	1 v	36 h	»	nej	arbetsförtjänst	arbetsförtjänst (diss)
dröjsmål under rundresorna	Centralasien	1 v	2 d			25 % av resepriset	pn. 2/7 av resepriset

summa. Storleken av prisnedsättningen var beroende av dröjsmålets längd. De tidigare prejudikaten i DC 10-fallen hade fastställt linjen.[4] En förlorad semesterdag av en veckas semester berättigade till 1/7 prisavdrag av resans pris, 2 förlorade semesterdagar till 2/7 o.s.v.[5]

Vid ersättningsyrkanden för försenad hemresa har linjen hos sektionen inte varit lika klar. Ibland har rekommenderats prisnedsättning, ibland ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Den senare ersättningstypen var speciellt problematisk och fallen gick till plenumbehandling.

2. Plenum

I plenum avgjordes 30 fall om resor under år 1982.[6] 8 fall gällde dröjsmål, varav 7 var sällskapsresefall.

Reklamationsgrunden och de rekommenderade påföljderna fördelades enligt följande:

Reklamationsgrunden	antal fall	prisned-sättning	ingen-ting	ersätt-ning	ingen rekommen-dation
Brister i inkvartering	5	4	1		
Ändring av resemålet	1	1			
Speciella utf. saknas	3	2	1		
Bussresans nivå	1		1		
Stugans nivå	1		1		
Dröjsmål till resemålet	3	2	1		
Dröjsmål vid hemresa	3		3		
Fördröjt bagage	1	1			
Personskador	2	2			
Inställelse av båttur	1			1	
Annulleringar	2			1	1
Resans pris	1		1		
Diverse	6		2	3	1
Summa	30	12	11	5	2

[4] Se närmare ovan kap 4 IV.

[5] Vid två veckors semester berättigade ännu inte en förlorad semesterdag till prisnedsättning, två förlorade semesterdagar berättigade till 2/14 nedsättning av semesterns pris. Då dröjsmålet var 7 timmar vid en veckas resa, ansåg Kkn att semestern inte väsentligt

Fördröjd ankomst till semestermålet ansågs såsom vid sektionsbehandlingen berättiga till prisnedsättning om dröjsmålet väsentligt påverkat semestern.[7]

Dröjsmål vid hemresa behandlades i 3 sällskapsresefall. Konsumenterna önskade ersättning för förlorad arbetsförtjänst. I rekommendationerna åberopades de allmänna sällskapsresevillkoren punkt VII.3. enligt vilken arrangören inte ansvarar för skada förorsakad av förseningar i avresa eller returresa som bevisligen inte förorsakats av researrangören eller hans anställda. Enligt konsumentklagonämndens plenumbeslut rekommenderades inget skadestånd.

I det första fallet, där orsaken till förseningen enligt Aeroflots skriftliga utlåtande var att flygkontrollen p.g.a. den dåliga väderleken varit stängd byggde motiveringen på de allmänna sällskapsresevillkoren. Researrangören hade inte förorsakat dröjsmålet och han hade genom att ordna kompenserande transport strävat att minimera skadorna.[8] Rekommendationen överensstämde med sektionens.

I det andra fallet byggde avgörandet likaså på de allmänna sällskapsresevillkoren punkt VII.3. Det konstaterades att researrangören inte varit vållande till dröjsmålet som skett under transporten och att arrangören sålunda inte ansvarar för inkomstbortfall. Arrangören hade såsom i det tidigare fallet därtill ordnat kompenserande transport.[9]

Även det tredje fallet följde samma linje. I det hade arrangören inte ordnat kompenserande transport.[10] Rekommendationerna i de två senare fallen avvek från sektionens rekommendationer, enligt vilka arbetsförtjänsten skulle ersättas.

---

påverkats av förseningen varför inte ersättning rekommenderades. I ett 1982 års fall berodde dröjsmålet under resan till semestermålet på att Finnair överbokat ett plan. Konsumenten miste en semesterdag och utsattes för vissa olägenheter. Han yrkade återbetalning av hela resans pris (2 × 1.450 mk + 2 × 752 mk). Kkn rekommenderade 2.000 marks prisnedsättning för fyra personer.

[6] Kkn:s datasystem ger 26 fall. Divergensen beror på att reklamationer som inkommit före år 1981 inte omfattas av systemet.

[7] Ett dröjsmål om 10,5 timmar vid en veckas resa berättigade till 10 % prisnedsättning, ett dröjsmål om 1,5 dygn berättigade vid en lika lång resa till 20 % nedsättning. Däremot berättigade inte 10 timmars dröjsmål vid 2 veckors resa till nedsättning (80/38/2557).

[8] 81/35/3302.

[9] 81/35/3642.

[10] 81/35/3214.

I ett av sällskapsresefallen försvann en passagerares bagage under flygresa till resemålet med Aeroflot. Passageraren återfick bagaget vid hemkomsten. Passageraren önskade i prisnedsättning hälften av resans pris, d.v.s. 2.250 mk. I plenumrekommendationen konstaterades att enligt de allmänna sällskapsresevillkoren punkt VII.1. ansvarar researrangören inte för skada förorsakad av t.ex. transportföretag vilka han engagerat för avtalets genomförande om han ej försummat sin plikt att välja dessa noggrannt. Enligt rekommendationen är en av de ledande principerna i avtalsrätten att avtalspart är ansvarig även för fel och skada som orsakats av andra företag som använts för avtalets uppfyllande. I avtal mellan konsument och näringsidkare bör inte avvikas från dispositiva regler till nackdel för konsumenten. En sådan avvikelse kan ske endast då det är nödvändigt för uppnående av skälig avtalsbalans. I rekommendationen konstaterades vidare att det för konsumenten bereder oskäliga svårigheter att framföra yrkanden i ett främmande land redan på den grund att konsumenten inte har förutsättningar att känna till de av transportbolaget tillämpade befordringsvillkoren och rättsnormerna. Researrangören är i detta avseende bättre skickad. Därför fann nämnden med stöd av KSL 4 kap. 1 § att åberopande av ovanstående ansvarsfriskrivning var oskäligt och lämnade den obeaktad. Då avsaknad av bagage väsentligt påverkat resan och då researrangören är ansvarig för detta rekommenderades konsumenten 300 mk i prisnedsättning.

I sektionsbehandlingen hade efter omröstning rekommenderats 400 mk i prisnedsättning. Enligt den kortare motiveringen kunde konsumenten inte utnyttja de tjänster som var förknippade med resan på ett sätt som han hade haft anledning att förutsätta vid avtalsslutet.[11]

Linjen i plenumbehandlingen synes klar. Vid väsentligt dröjsmål under resan till resemålet rekommenderas ersättning i form av prisnedsättning för att resan inte motsvarar det utlovade. Resenären har fått »för lite» tid för rekreation. Då ersättningarnas belopp synes bygga på en skälighetsbedömning vore en fastare normering av skadorna, i likhet med trafikskadenämndens normer, nyttig för bägge parter. En tillräcklig förutsättning för prisnedsättning är att resenären inte erhållit avtalsenliga tjänster eller att de är av lägre standard än vad som överenskommits. Rätten till prisnedsättning är inte beroende av arrangörens vållande. De allmänna

[11] 82/35/429. Se även 1983 års fall 82/35/1617.

sällskapsresevillkorens punkt VII.3, enligt vilken researrangören inte svarar för skada förorsakad av förseningar i avresa eller returresa, tillmäts inte betydelse. Ersättning ges i form av prisnedsättning inte i form av skadestånd. Vid fördröjd hemresa tillmäts villkoret däremot betydelse. Ersättning rekommenderas inte för förlorad arbetsförtjänst. Inte heller synes Kkn benägen att kringgå villkoret genom att tillämpa prisnedsättningsmekanismen.

Senare praxis följer i huvudsak de uppskisserade linjerna. Fördröjd resa till resemålet berättigar till prisnedsättning, fördröjd hemresa leder sällan till ersättning.[12] Ett naturligt undantag i väsentlighetsregeln är när dagflyg ändrats till nattflyg.[13] Ändringen har påverkat resans nivå och berättigar till prisnedsättning.[14]

Arrangören har i allmänhet inte haft framgång då han åberopat force majeure.[15] Det finns även en klar tendens att trots de allmänna sällskapsresevillkorens punkt VII.4. stycke 1, sista sats, som begränsar resenärens rätt till ersättning om arrangören kan påvisa att skadan uppstått p.g.a. force majeure, falla tillbaka på avtalsrättens allmänna prisnedsättningsbegrepp som inte ser till skadeorsaken. Konsumentklago-

---

[12] T.ex. 82/25/1581, 82/35/2450.

[13] Vid 2 timmars dröjsmål vid hemresan hade familjen övernattat på flygfältshotellet i Helsingfors och fortsatte sin resa först följande dag. Konsumenten yrkade ersättning av researrangören för hotellkostnaderna 664 mk. Kkn konstaterade att det inte visats att researrangören eller flygbolaget gjort sig skyldiga till culpa i samband med returresan. Enligt de allmänna sällskapsresevillkoren ansvarar arrangören i sådana fall inte för skada som orsakats konsumenten. Utgången av fallet som motiverats mycket knappt torde ha påverkats dels av att det var fråga om ringa dröjsmål och dels av att konsumenten kunnat resa hem på annat sätt ännu samma kväll då flyget ankommit till Helsingfors 21-tiden, 82/35/2411.

[14] 82/35/3262, 82/35/3059.

[15] I ett särfall berodde 4 timmars dröjsmål vid hemresan på de rumänska myndigheterna. Kkn fann att det var frågan om force majeure och rekommenderade ingen ersättning för kostnaderna för väntande invalidtaxi, 82/35/1847. Se även 1979 års fall 79/38/1838 där svåra isförhållanden vid båtresa till Tallin ansågs utgöra force majeure och det speciella fallet 83/35/256 ovan kap 4 IV not 62.

Force majeure-problematiken behandlades även i DC 10-fallen från år 1979. Se 79/38/1971, 1975, 1982, 2003, 2005, 2055, 2133, 2121, 2884. Se även Kuluttajansuoja/Konsumentskydd 1980 3 25 f.

Då flygförbudet var gällande såväl i Europa som USA ansåg Kkn att det var fråga om force majeure-liknande händelse. Se närmare ovan Kap 4 IV.

nämnden har kunnat lämna undantaget för force majeure utan hänseende och utdömt prisnedsättning även vid force majeure.[16]

I ett ovanligt dröjsmålsfall yrkades ersättning för personskada p.g.a. dröjsmål. Resan till semestermålet fördröjdes. Konsumenten väntade i Leningrad i ca 3 dygn utan annat bagage än handbagage. Då han inte kunde byta skor under denna tid fick han fotutslag som enligt läkaren på Jalta var fotsvamp. Läkaren uppmanade konsumenten att hålla sig stilla och att inte simma. Konsumenten menade att semestern förstörts och yrkade på återbetalning av resans pris, ersättning för dagpenning, förlorad semester, andligt och kroppsligt lidande och diverse kostnader, inalles 7.866 mk. En finsk läkare konstaterade vid hemkomsten att konsumenten var allergisk mot harts som fanns i skolim. Kkn fann att det inte visats att sjukdomen orsakats av dröjsmål under transporten. P.g.a. dröjsmålet har dock semestern väsentligt förkortats och avsaknaden av bagage har medfört olägenheter. Resan har sålunda inte motsvarat den nivå konsumenten med stöd av avtalet haft anledning att förutsätta varför han var berättigad till skäligt funna 600 mk av researrangören såsom prisnedsättning.[17]

IV JÄMFÖRANDE SAMMANFATTNING

Sammanfattningsvis kan man fastställa vissa typiska drag för researrangörens ansvar som skiljer det från transportörens motsvarande ansvar.

— En tillräcklig förutsättning för researrangörens ansvar är att prestationen på någon punkt som bedöms såsom väsentlig avviker från den utlovade prestationen. En sådan är exempelvis fördröjd resa till resemålet. Passageraren får »för lite rekreation». De uppställda prisnedsättningsförutsättningarna har uppfyllts. Arrangörens ansvar kan i detta avseende närmast beskrivas som strikt, då exculperingsmöjligheterna är

[16] I exempelvis fallet 82/35/2879, som gällde resa till Jalta, fördröjdes flygplanets avgång från Helsingfors med 52 minuter p.g.a. tekniskt fel. P.g.a vädret i Leningrad fick planet inte landningstillstånd utan flög tillbaka till Helsingfors där passageraren övernattade. Följande dag gjordes ett nytt försök. Anslutande förbindelse från Leningrad kunde ordnas en dag senare. Resan förkortades med 2 dygn. Kkn konstaterade först att tekniskt fel inte utgör force majeure. Därefter fann nämnden att undantaget för force majeure stred mot allmänna avtalsrättsliga principer och skulle lämnas utan hänseende. Vid bestämmande av prisnedsättningens storlek beaktades dock att avvikelsen skett p.g.a. force majeure. Fallet har refererats i Kuluttajansuoja/Konsumentskydd 1984 1 32.

[17] 82/35/2561. Se ett liknande personskadefall p.g.a. dröjsmål, Rullman v. Pan American World Airways, Air Law 1982 131.

starkt begränsade. I flere fall har nämnden därtill fallit tillbaka på det allmänna prisnedsättningsbegreppet, som i motsats till resevillkorens begrepp inte tillmäter skadeorsaken någon betydelse. Ansvarsgrunden avviker från transportörens.

— Dröjsmålen som berättigat till prisnedsättning har i allmänhet varit väsentliga, en dag eller mer.

— I form av prisnedsättning har konsumenten kunnat få ersättning för skador med stark immateriell prägel, såsom för förlorad rekreation, olägenheter p.g.a. avsaknad av bagage o.s.v.

— Prisnedsättningarnas absoluta maximum har givetvis varit resans pris. Det har varit ytterst sällsynt att gränsen överskridits ens i allvarliga personskadefall. Nedsättningens storlek har vid förlorad semester rört sig kring 200—400 mk.

— Vid fördröjd hemresa har passageraren haft svårigheter att få ersättning för förlorad arbetsförtjänst och liknande skador. Ersättningskraven har setts som yrkande på skadestånd, inte yrkande på prisnedsättning. Skadestånd förutsätter fel eller försummelse hos arrangören eller av honom anställd person. Förlorad arbetsförtjänst har därtill uppenbarligen uppfattats som en följdskada som enligt villkoren inte omfattas av skadestånd eller prisnedsättning.[1] Eventuellt kan man i nyare fall skönja tendenser till ändring på denna punkt.

Prisnedsättning är vid sällskapsresor den vanligaste påföljden. Systemet innebär att för tämligen vanliga men små avvikelser, d.v.s. sådana som understiger resans pris, har konsumenten ett relativt gott skydd. Vid exempelvis fördröjd resa till semestermålet är passagerarens skydd i dag bättre när hans motpart är en arrangör än en transportör. För skador som överstiger resans pris kan förhållandet vara annorlunda. Personskadefallen där större skador i allmänhet aktualiserats har varit så få att det är betänkligt att dra slutsatser på basen av dem.[2] I de fall som

[1] Se Allmänna reklamationsnämndens liknande praxis t.ex. Dnr 79/R 1744 i vilket ersättning vid fördröjd hemresa utgick för telefonutlägg, parkering på Arlanda, nödiga toalettartiklar, men inte för barnpassning.

[2] Se t.ex. 81/35/1010, det s.k. gulsotsfallet, i vilket resenär vid Geovital-Aslavital behandling fått gulsot då injektionsnål varit besmittad. Skadestånd beviljades i enlighet med villkoren inte för förlorad arbetsförtjänst under sjukledighet. Inte heller ersattes sveda och värk p.g.a. brännskador vid en behandling 81/35/1033.

förekommit har skadeståndsbegränsningarna ansetts giltiga vilket skulle antyda att konsumenten vid mer omfattande skador saknar ett lika gott skydd.

Vill man jämföra avtalstypens betydelse för ersättningen kan man göra följande grovt schematiska uppställning.

Resan till resemålet fördröjs — vistelsen i resemålet förkortas

avtalstyp	**ersättning**	**motivering**
reseavtal	prisnedsättning	resan motsvarar inte det avtalade
transportavtal	ingen ersättning	ideell skada

Hemresan fördröjs

reseavtal	ingen ersättning	indirekt skada
transportavtal	ersättning	adekvat skada[3]

[3] Observera flygbolagens, enligt min uppfattning, idag ogiltiga ansvarsfriskrivningar för indirekt skada.

Kapitel 10. Utvärdering

Flere av de föregående kapitlen har slutat med sammanfattningar. Avslutningvis har jag sammanställt vissa mer eller mindre utopiska revideringstankar.

I FÖRSÄKRINGENS ROLL

Ingenstans i framställningen behandlas försäkringsskyddet, trots att en av de i början uppställda målsättningarna har varit att framföra olika aspekter på ett balanserat ansvarssystem. Det beror inte på att jag skulle ringakta försäkringens betydelse utan på att reseförsäkringen hos oss inte täcker förseningsskador. Ett försäkringsskydd uppbyggt exempelvis enligt liknande linjer som Combi-försäkringen i Sverige skulle erbjuda såväl den enskilda passageraren som deltagare i sällskapsresa ett välfungerande och vidare skydd än det ovan behandlade.[1]

II REKLAMATIONSBEHANDLINGEN I BOLAGEN

En central utgångspunkt i detta arbete har varit transportbolagens ersättningspraxis. Enligt min uppfattning har bolagens interna behand-

[1] Se den svenska Europeiskas Combi-reseförsäkring punkt D Om du blir försenad, K Strejkskydd, L Resestartskydd för charterresenär och annan resenär med ej ombokbara biljetter, t.ex. Apex och gruppbiljetter, M Anslutningsskydd för flygresenär som inte reser på charter. Se även Europeiskas särskilda Färdolycksfalls- och förseningsförsäkring.

ling av passagerarnas reklamationer i regel fungerat väl. Den har varit »objektiv» och etablerade ersättningslinjer har konsekvent följts. Bolagen har på ett smidigt sätt kunnat erbjuda passagerarna tillfredsställande kompensation. En annan sak är att man på vissa punkter kan kritisera ersättningslinjerna. Då preskriptionstiderna för ersättningskraven i transporträtten är korta kan man ställa önskemål på en snabbare behandling av reklamationerna i vissa fall.

III ANSVARSUTFORMNINGEN

a. Enhetliga transporträttsliga regler där ansvarsmodellen skulle vara transporträttens traditionella presumerade culpaansvar

Den reglering som gäller personbefordran är av varierande typ, exempelvis i busstrafiken regleras dröjsmålsproblematiken närmast genom näringsrättslig lagstiftning, medan flygtrafiken regleras av konventionsbaserad privaträttslig lagstiftning. Regleringen är även till sitt innehåll växlande och täcker flere ansvarsvarianter från total ansvarsfrihet till det för transporträtten typiska tvingande, beloppsmässigt begränsade presumtionsansvaret. Järnvägens regler om ansvarsfrihet för kostnader och skador vid tåginställelse och dröjsmål är otidsenliga. Likaså kan man påstå att den sjörättsliga begränsningen till perioden mellan ombord- och ilandstigandet inte är välmotiverad,[2] utan att ansvaret bör omfatta de fall när passageraren kommer för sent till bestämmelseorten.

b. Ett beloppsmässigt begränsat ansvar

Det sjörättsliga tvingande ansvaret står till sin uppbyggnad nära det lufträttsliga ansvaret. I båda fallen är ansvaret beloppsmässigt begränsat, i sjörätten är maximum ca 13.000 mk (2.000 SDR) och i lufträtten ca 27.000 mk (4.150 SDR). Ansvarsbegränsningarna har allmänt motiverats med bl.a. försäkringssynpunkter och att transportören, i sista hand

[2] Mot kritiken bör anföras att friskrivningsmöjligheten inte utnyttjats i praktiken.

resandekollektivet, inte skall behöva svara för exceptionella skador. De traditionella beloppsmässiga maximibegränsningarna bör accepteras.

I sjörätten opererar man vid sidan av maximiansvarsbestämmelserna även med viss självrisk upp till 130 mk (20 SDR) för bagatellartade skador. Ansvarsmodellen beaktar framför allt transportörens intressen. Den har motiverats med att behandlingskostnaderna av ersättningsyrkandena skulle stiga till högre belopp än själva skadorna. Ser man ansvarsfrågan ur passagerarens synvinkel är systemet kanske inte lika lyckat. Det bygger på tanken att passageraren alltid har kontanta medel till sitt förfogande för resan.[3] I lufträtten saknas självriskbestämmelser vilket givetvis för passageraren är en bättre lösning.

Den lufträttsliga ansvarsregleringen har alltsedan sin tillkomst på 20-talet varit sträng mot transportören. Då ansvarsbeloppen följt personskadeansvarets maxima har de högsta ersättningarna i teorin kunnat stiga till ansenliga belopp. Genom Montrealprotokollen sänktes ansvarsbeloppen för dröjsmål till ca 27.000 mk (4.150 SDR), vilket synes vara en mera realistisk nivå. Man kan formellt påstå att de kommande ändringarna skulle innebära en försämring av passagerarens ställning. Emellertid tror jag att så inte behöver vara fallet. Den genomförda undersökningen av passagerares reklamationer till transportören ger stöd för den uppfattningen att de av passagerarna framförda ersättningsyrkandena för dröjsmål inte är speciellt höga. I undersökningen var »höga» ersättningsyrkanden ca 1.000 mk, ett »exceptionellt högt» ersättningsyrkande vid överbokning uppgick till 6.000 mk. Med nordisk rätt som utgångspunkt synes det osannolikt att det föreslagna dröjsmålsansvarets övre gräns i detta nu skulle te sig alltför låg för enskilda passagerares ersättningsyrkanden.

Däremot kan det tänkas att det faktum att transportörens ersättningsnivå för dröjsmålsskador begränsats till en tämligen realistisk nivå, jämförd med den tidigare sammankopplingen till personskadebeloppen, innebär att transportören inom denna ansvarssektor inte mera på samma sätt som tidigare behöver sträva till att inskränka ansvaret genom olika juridiska hjälpkonstruktioner. Transportören har inte mera sam-

[3] Jämför den välgrundade motiveringen till ny svensk järnvägstrafiklag närmare ovan kap II 25. I förslaget framhölls att resande kanske inte för ögonblicket har tillräckliga medel för att möta fördyrningar p.g.a. dröjsmål, SOU 1980:37 206 f.

ma behov att skydda sig mot exceptionellt höga ersättningskrav. I bästa fall kan det leda till mindre defensiva avtalsvillkor och ersättningspraxis.

IV ANSVARSFRISKRIVNINGARNA

Bolagens ansvarsfriskrivningar för dröjsmålsskador finns i tidtabeller och framför allt befordringsvillkor. En första förutsättning för att en friskrivning skall bli gällande mot en passagerare är att den fyller inkorporeringens krav. Friskrivningens materiella innehåll kommer emellertid i praktiken att spela en större roll. Friskrivningarna kan gälla dels förutsättningarna för ansvarighet, dels skadeståndets omfattning. I sökljuset har varit bl.a. de av IATA utarbetade befordringsvillkoren som internationellt sett har mycket vid spridning.

Kritik riktas framför allt mot friskrivningar som vid en domstolsbehandling enligt min bedömning sannolikt skulle anses som ogiltiga såsom stridande mot tvingande transporträttslig lagstiftning eller som oskäliga i konsumentskyddslagens mening. Att en friskrivning i en domstolsprocess skulle befinnas vara overksam betyder inte att den är overksam i den normala vardagsrutinen. Dubiösa friskrivningars egentliga effekt är i ett betydligt tidigare skede. Om friskrivningarna ger en felaktig bild av passagerarens rättigheter leder det sannolikt till att han avstår från att göra dem gällande. En allmän hänvisning till exempelvis Warszawakonventionen »avseende den Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran, som undertecknades i Warszawa den 12 obtober 1929, respektive samma konvention i dess i Haag den 28 september 1955 ändrade lydelse»[4] ändrar inte det faktum att en konventionsstridig bestämmelse i praktiken kan vara en mycket verkningsfull processpärr. Redan motstridiga eller komplicerade villkor kan göra procesströskeln alltför hög. Dröjsmålsskadorna representerar normalt inte så betydelsefulla ekonomiska intressen för en enskild passagerare att det skulle motivera dyra rättegångskostnader i oklara fall. Ett effektivt konsumentskydd skulle kräva

[4] Cit. avtalsvillkoren i Finnairs biljetter punkt 1.

en sanering av friskrivningarna.[5] Internationella villkor med vid spridning skall inte stå över nationella konsumentskyddsintressen.

V SKADESTÅNDETS OMFATTNING

a. Skador som ersätts

Den intressantaste frågan är vad som egentligen ersätts när en transport inställs eller fördröjs. Hur motsvarar verkligheten normerna? Problematiken förskjuts från den egentliga transporträtten till skadestånds- och avtalsrätten. Frågan har angripits genom att med bolagens ersättningspraxis som utgångspunkt klassificera de skadetyper som vanligen uppkommer vid dröjsmål och se hur de ersätts i dag och hur de enligt min uppfattning borde ersättas.

Bolagen ersatte, med undantag av järnvägen, vanligtvis olika typer av kostnader som uppstod fram till ankomsten till bestämmelseorten. Missade anslutningsförbindelser eller andra kostnader som uppstod efter framkomsten till den i biljetten angivna bestämmelseorten kunde däremot uppfattas som indirekta kostnader eller följdkostnader och ansågs inte vara omfattade av ersättningsskyldigheten. Denna mer eller mindre kategoriska ståndpunkt är enligt min uppfattning inte befogad. Den här typen av kostnader faller vanligtvis inom ramen för adekvansbedömningarna och bör ersättas vid dröjsmål.

Problematiken försvåras när man från olika kostnadsvarianter kommer över till olika ekonomiska och icke-ekonomiska förluster såsom frångången förtjänst och förlorad rekreation. Bolagens inställning till ersättning av förlorad förtjänst vid personbefordran har varit mycket restriktiv. Skadorna har vanligtvis uppfattats som indirekta följdskador. Samtidigt har exempelvis förlust av handelsvinst traditionellt ersatts vid godsbefordran. Enligt den här förfäktade åsikten bör förlorad förtjänst ersättas vid dröjsmål förutsatt att den passerat adekvanstestet.[6] De adekvansliknande bedömningarna utesluter klart ersättning för rent spekula-

[5] Se närmare kap 7.

[6] Se närmare ovan kap 8 II 3.

tiva förtjänster, vilka är de typer av skador som bolagen uppenbarligen är rädda för.

Beträffande immateriella skador föreslås en ytterligare differentiering. Om den förlust som uppstått genom dröjsmålet utgör avtalets typiska syfte bör skadan ersättas även om den kan betecknas som immateriell. Detta skulle i praktiken innebära att förlust av exempelvis rekreation vid fördröjd resa till semestermålet vore ersättningsgill. Däremot skulle immateriella skador av typen besvikelse, förargelse o.s.v., känslor som är förknippade med prestationsstörningar inom alla avtalstyper, vare sig det är fråga om kommersiella avtal eller konsumentavtal, enligt traditionella linjer inte ersättas. Det avgörande skulle inte vara om en skada kan betecknas som ekonomisk eller immateriell utan det centrala skulle vara avtalets syfte. Ett standardargument mot ersättning av immateriella intressen har varit att skadevärderingen blir alltför skönsmässig. Påståendet för egentligen diskussionen över till följande punkt, frågan om skadevärdering. För befordringsavtalets del erbjuder emellertid konsumentklagonämndens ersättningsnivå i reseavtalsfallen en funktionell jämförelsebas.

b. Skadevärderingen

Vid ersättningsberäkningen kan man peka på vissa speciella drag, inte i revideringsarbetet — utan snarast i ratificeringssyfte. I förhållande till godsbefordran präglas passagerarbefordran av att passageraren inte är ett hjälplöst kolli utan en tänkande och handlande individ, som »begreppsmässigt»[7] alltid är närvarande. Vid inträffat dröjsmål eller icke-uppfyllelse kan man ställa krav på att passageraren aktivt skall sträva att undvika eller minimera förutsebara skador. I första hand skall han kommunicera med transportören och därefter handla som den legendariska förnuftiga mannen, som tar hänsyn till såväl sina som sin motparts intressen. Detta kan betyda att passageraren i vissa fall bör ordna kompenserande transport för att komma i tid till bestämmelseorten o.s.v. Kraven kan givetvis inte ställas alltför högt. Skademinimeringen är inte i och för sig speciell för passagerartransporter utan aktualiseras ofta i konsumenträtten.

[7] *Bentzons* beskrivning från förra seklet, Bentzon 287.

SUMMARY

I Subject Area

Travel is now an everyday thing which has lost much of the glamour and adventurousness of earlier days. Despite this, the *carriage of passengers,* as an object of research, has had a remote role in transport law. Doctrine has paid more attention to goods and to their typical three-way agreements. During the past decades, though, there has been a general trend in transport law to focus the judicial spotlight on the legal position of the ordinary individual, of the consumer. Thus the subject of this thesis, carriage of passengers, is part of the development in our times.

The *question of time* is the other main element in this presentation. It has several dimensions. Aside from speed, regularly scheduled traffic plays an important role for passengers. The formulation of liability for delay in the delivery of goods has been thoroughly analysed by *Kurt Grönfors* in his monograph, *Tidsfaktorn vid transportavtal.* A close interaction exists between the regulations concerning delay and material damage as regards the transport of goods. Because of the »difference between transport objects»,[1] this convergence does not exist for passenger carriage; the delay damages remain purer.

The subject area, transport law, is decidedly *international.* This is reflected as well in the regulations. Legislation is partially controlled by conventions, such as our Law of Air Carriage which is based on the Warsaw Convention, with later changes. There are international conditions of carriage such as the General Conditions of Contract and the General Conditions of Carriage developed by IATA; which are applied on a very broad international basis. Furthermore, there are agreements between carriers from different countries on common lines of compensation, for

[1] Quote from Hammarskjöld's work *Om fraktavtalet*, p. 2, 1886.

example in cases of overbooking. Finally there is a comprehensive international doctrine and court practice for the interpretation of conventions and conditions of carriage.

II Purpose of the Presentation

To describe the central idea of the presentation, in a condensed way, one could say that it proceeds from a comparison of delay regulations on a normative level and in so-called legal reality. It is based on complaints made by passengers to the carriers. From this material certain typical groups of damages resulting from delays and non-performance have been differentiated. And they have been investigated to determine to what extent they are covered by the carriers' liability for delay, based on the everyday compensation practice of the company.

Differentiation has also been used on another level. The typical groups of damages have been conducted through a legal transport and damage compensation regulatory system. The group of compensatory damages has diminished in this process. The liability for exceptionally expensive damages has been eliminated automatically through the liability limits in the transport law. In addition, certain essential damage groups, such as immaterial damages, have fallen outside the sphere of liability, as a result of their type. The next step has been to confront the remaining damage groups with the carriers' exemption clauses. The result of this process gives a picture of the passenger's legal protection other than the legal norms. The responsibility of the carrier appears only to cover certain limited damages.

The following set of questions that require an answer are: Why do essential damage groups fall outside the carrier's sphere of liability? Are delay damages in the carriage of passengers of such types that only a certain part come under the applicable liability system? Do they not fit in because of inapplicable or unfair exemption clauses or is it perhaps a question of misinterpretation of the liability stipulations? The account leads to the basic question of the expediency and balance of the compensation system. I have not been able to answer that question; I have only been able to cast some light on its various aspects.

III A short description of the content and the results

The presentation is divided into three main sections. The first section[2] serves as the basis for what follows. In part the development of the settlements which led to the regulations in force is traced, in part the work instruments are formed for the future account by differentiating certain types of damages and causes of damages, based on the complaints made by the customers to the carriers. In the other main section[3] the prerequisites for liability are examined more closely. The third section[4] deals with the scope of compensation and concludes with a comparative evaluation.[5]

Part I Basis

Chapter 1. Introduction

In the introductory chapter the material used is presented. It proves to be quite international. The classical question arising in the interpretation of conventions is discussed from various angles. In the presentation a clearly positive attitude is taken towards the use of international materials such as travaux préparatoires and doctrine. But despite this, one cannot ignore the often hidden influence of national law on the interpretation of conventions. Georgette *Miller*, in her comparative law study of the interpretation of the Warsaw Convention,[6] comes to the realistic conclusion that the understanding of municipal law provides the standards by which the particular solutions of the Convention are evaluated and it provides the intellectual tools used by lawyers in each country for ascertaining the meaning of the provisions of uniform law.

---

[2] Chapters 1, 2 and 3.
[3] Chapters 4 and 5.
[4] Chapters 6, 7, 8 and 9.
[5] Chapter 10.
[6] Miller 330 ff.

Chapter 2. Developments that resulted in the present regulations

The purpose of this chapter has been, among other things, to clarify the cooperation between the juridical regulations and the technical development. The prerequisites first exist for imposing the liability for delay when regularly scheduled traffic is feasible. It could be presumed that the technical development is reflected in the juridical liability regulations. This is partially so, as for example in the case of maritime law, but there are exceptions. The legal regulations applying to the railway, which exclude liability for delay, has been untouched in the course of time. Also, the air law liability for delay damages, strictly following the norms, has remained unchanged on the whole since it came into force in 1929. A historical view can explain why a certain system was enacted and which factors later affected its development. In interpreting particular regulations, an examination of the preparatory work involved, the possible judicial debate, the reactions of the carriers, the legal development in other related areas etc. may be of help.

In this section the carrier branches have been examined individually, starting with the conveyance system, which has given way to rail and bus traffic, followed by development in maritime and air law. Views have been given towards future development such as the Montreal Protocol dealing with carriage by air. The Finnish legislation regarding the railway has been judged as out-of-date and comparisons have been made particularly with its Swedish counterparts.

Chapter 3. Complaint practice

The need to know about delay situations and damages, in practice, has justified a thorough examination of the complaint practice of the carriers. Certain carriers such as *Finnair* and *Saimaa Lines* provided free access to all passenger complaints, correspondence and all written material regarding investigations and steps taken in reference to the complaints. Without the openness of these companies this type of research would have been impossible. The Railway Administration chose certain cases as examples which, according to the information, provide a most complete picture of the compensatory practice. Viking Lines, the Bus Transport As-

sociation (Linja-autoliitto) and the City of Helsinki Public Transport System have provided examples of typical delay cases. In addition, I have discussed the question and the quidelines for compensation with EFFOA and SAS, among others. The practice of the Consumers' Complaint Board has also provided interesting material.

The complaints made to Finnair, Saimaa Lines and the Railway Administration have been examined systematically. Finnair handled 3,220 written complaints in 1979. About 11 % of these dealt with delays, 18 % with delayed baggage. Assisted by this material I have mainly looked for the answers to the following questions: What are the usual reasons for delays? What are the typical damages that passengers claim compensation for in cases of delay and non-performance? What are the everyday company procedures regarding compensation?

In handling the complaints, the companies have been flexible and kept to the facts. The companies have followed established lines consistently.

On the basis of the examination certain typical types of damages have been differentiated which arise as the result of carriers' delays or non-performance. The main categories are unnecessary costs, extra costs, loss of earnings and mental stress. The categories can be further subdivided. The carrier has often granted compensation for damages from the two first-mentioned categories but, on the other hand, not from the latter two, loss of earnings and mental stress.

Part II The nature of carriers' liability

Chapter 4. Liability-based damages

Part I of the fourth chapter begins with the question: *What is a delay in carriage of passengers?* In this study the opinion is upheld that every small divergence from the timetable does not imply a legally relevant delay. It is only when the time for a »reasonable delay» has been exceeded that a delay can be considered liable. What can be considered a »reasonable delay» must be decided from case to case and depends on the length of the carriage, the means of carriage, the marketing information etc.

Part II deals with the concept »delay», which is difficult to interpret.

A legal comparison reveals that the concept has been interpreted differently in different legal systems. Differences in interpretation are greatest involving overbookings. The Nordic *concept of delay* even includes non-performance. This results in certain complications in the interpretation of convention-based legislation such as the Warsaw Convention. In this study the opinion is developed that the delay concept of the convention should be narrowly interpreted so that non-performance falls outside the mandatory liabilities. The modern legislation concerning legal obligations, primarily the rights of the consumer, leads however to the fact that the mandatory delay liabilities will constitute a minimum protection for the passenger, even for non-performance.

Part III deals with the *period of liability*. The damages resulting from delays are often not realized until the conclusion of the carriage. The liability of the carrier should cover these damages as well.

In the fourth part the *basis for liability,* the legal carrier's *liability for presumed fault,* is examined more closely. A comparison is made between the special liability for presumed fault in air law and the »normal» liability for presumed fault in maritime law. In practice the grounds for liability seem to be close to one another. The responsibility of the carrier is not only to avoid delays, but above all to avoid resulting damages. This means that among other things, that by arranging for alternative carriage, compensation liability can be avoided in practice. The *contributory negligence* of the passenger is examined in Part IV. The passenger's contribution can lead to adjustment of the compensation if, for example, he has planned a timetable which is too tight, hasn't followed the instructions on the ticket concerning departure procedures etc.

Chapter 5. The limitations of liability

The legal carriage liability is limited to a maximum. Maritime law deals both with a *maximum limit* of 2,000 SDR, as well as with a *deductible amount* for the passenger, 20 SDR. This liability model takes into consideration the interests of the carrier above all. Seen from the point of view of a passenger, the system is not as successful. The passenger does not necessarily always have the cash available in the currency of the country etc.

Through the Montreal Protocols the maximum limit of the liability for delay in carriage by air will be lowered from 16,000 SDR to 4,150 SDR (about 27,000 FMK). The reduction is not seen as wholly negative. Examination of the passengers' complaints revealed that in general delay damages do not amount to very great sums, high damage compensation was 1,000 FMK, exceptionally high ones were 6,000 FMK. Most of the compensation claims will still remain within the scope of the maximum limit. Liability for delay damages has been limited by the Montreal Protocols to a relatively realistic level. At its best, the reduction of liability may result in less defensive conditions of carriage and compensation procedure.

Part III The quantum of damages

The interesting questions are: What is actually compensated when carriage is cancelled or delayed? How does reality correspond to the norms? The problem is removed from actual transport law to the law of contracts and the question has been approached by examining how the usual types of damages are compensated today and how, in my opinion, they should be compensated.

Chapter 6. General principles for contractual damages

In determining the extent of a damage the so-called general principles on the extent of damage should be considered. Legislation in transport law regarding delay damages does not include detailed instructions in the matter. In this case, as in the law of contracts in general, the *purpose of the agreement* is essential for evaluation. In Part I this has been analysed more closely. The main purposes seem to divide themselves rather equally between business and pleasure trips. The divisions vary between routes and times.

The main principle in the levying of compensation is the principle of »*full damages*». This is handled in Part II. However, the principle is often more declaratory than real. Full damages are limited in several dif-

ferent ways. A hypothetical or real compensation agreement may be used as the basis for estimating a compensation.[7] This actualises the questions of when passengers have the right and the responsibility to arrange alternative transport and how one should consider the so-called extra expensive alternative transport. The Anglo-American practice in particular provides useful principles to be applied to the latter question.

Full damages are also limited by the *theory of »adequate causation«* principles, including among others foreseeability. These are examined in Part IV. The consideration of adequate causation may cause a diminishing of compensation, even within the scope of maximum liability within transport law.

Full damages are limited considerably when certain damages fall outside the liability because of their *type.* This involves mainly the question of so-called *immaterial damages* or *mental distress.*[8] Traditionally today these cases fall outside the scope of liability. Through the influence both of Anglo-American and German law this study takes the standpoint that there should be a revision of the present attitude. If a loss which has resulted through a delay falls within the *scope of the contract,* the damage should be compensated for even if it may be considered immaterial. In practice this would mean that loss of the mental benefits of a holiday is in principle recoverable. On the other hand, such immaterial damages as disappointment, vexation, frustration, feelings which are associated with mental disorder in all types of agreements, whether they are commercial or consumer contracts, remain uncompensatible following traditional lines. What would be decisive would not be whether the damage can be considered economical or immaterial, but rather what the purpose of the agreement is.

A standard argument against the compensation of immaterial interests has been that the valueing of the damage is too discretionary. The compensatory level set by the Consumer Complaint Board for travel contracts, which is examined in Chapter 9, offers a useful compensation base.

---

[7] In Part III.
[8] Dealt within Part V.

Chapter 7. Exemption clauses

Company exemptions for delay damages are found in timetables and above all in conditions of contract. A prerequisite for an exemption to be valid for a passenger is that it fulfills the requirement of being validly *incorporated.*[9] In practice however, the material contents of an exemption will play a greater role.[10] Exemptions can either refer to conditions of liability or assessment of damages. Among others, the objects of examination have been the General Conditions of Carriage and the General Conditions of Contract, drawn up by IATA, both of which have a very wide international circulation.

Criticism is primarily aimed at exemptions which a court would set aside as being *invalid,* in my opinion, as conflicting with imperative transport law legislation or would modify as being *unfair* in the opinion of the Consumer Protection Act. The fact that IATA's agreement terms have an international circulation does not raise them above the interests of national consumer protection, but they should hold normal reasonable judgements. Paradoxically, one can find support for this argument in a German Federal Supreme Court case, Verbraucherschutzverein g Deutsche Lufthansa, in which several of IATA's clauses were deemed unreasonable. The seemingly short and clear exemptions for consequential damages stated in the General Conditions take on great importance in practice. In this study, these are considered as going against the mandatory liability in Article 19 of the Warsaw Convention. It excludes liability for damages which, with the help of normal principles of adequate causation fall within the scope of the carrier's liability sphere. Support for this asserted opinion may be found in international practice.

That an exemption might be found ineffective by a court does not mean, however, that it is ineffective in normal daily routine. The actual effect of dubious liability exemptions is at a considerably earlier stage. If exemptions reveal an erroneous view of the rights of a passenger, this undoubtedly leads to him refraining from making it valid. A general reference to the Warsaw Convention, which »means the Convention for unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air

9 Part II.
10 Part III.

signed at Warsaw, 12th October, 1929, or that Convention as amended at The The Hague . . .», does not alter the fact that the stipulations that go against the Convention can be a very effective procedural barrier. Even opposing or complicated terms can make the procedural threshold too high. Delay damages are not normally of such important economical interest for the individual passenger that they would justify expensive trials in unclear cases. An effective consumer protection would require a reconstruction of conditions, even if this involves conditions with a broad international circulation, such as IATA's conditions.

Chapter 8. Confrontation

In this chapter, to sum up, the reviewed general principles from Chapters 6 and 7 are applied to the usual damage types which were differentiated in Chapter 3 in order to evolve a rule of thumb for what the carrier's liability actually entails. Even if different types of damage hold the main focus in this chapter, I believe that the starting point for the estimation of compensation should always lie in the general principles, primarily in the principles of adequate causation not as a rule in the exemptible damage types.

With the exception of the railway, the companies usually gave compensation for the various types of expenses having arisen during the trip to the contracted place of destination, such as unnecessary costs and extra costs. Loss of connection or other costs which arose upon arrival at the place of destination, on the other hand, could be considered as indirect or consequential damages and were not considered liable to compensation. This more or less categorical point of view is not justifiable, in my opinion. These types of damages usually come within the scope of adequate causation and deserve compensation. This applies as well to the category of loss of earnings. Loss of earnings should be compensated for provided they pass the test of adequate causation. The immaterial damages, according to traditional doctrines, are not considered liable. A relaxation of the established principles are suggested on this point so that the loss of the main purpose of the contract, in this situation usually recreation, would be compensated, for.

Chapter 9. The travel agency's liability for delay under carriage

In this chapter the passenger's legal position is compared when the counterpart is a travel agency or a carrier. There are certain essential differences. The differences do not always seem to be justified.

Chapter 10. Evaluation

Finally, in this chapter there is an evaluation of the results of the study in which certain suggestions for revision are offered.

FÖRKORTNINGAR

ABA 78 = Allmänna bestämmelser för leverans av anläggningar
A.C. = Law Journal Reports, Appeal cases
AcP = Archiv für die civilistische Praxis
AEA = Association of European Airlines
AfL = Arkiv for Luftrett
AfS = Arkiv for Sjørett
AG = Amtsgericht
AGBG = Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
AllE.R. = All England Law Reports
AMC = American Maritime Cases
ArchfL = Archiv für Luftrecht
art = artikel
Avi = Aviation Cases
AvtL = Lagen om rättshandlingar på förmögenhetsrättens område
Athénk. = International legal conference on the carriage of passengers and their luggage on board ships, 1974
BEUC = Bureau Europeen des Unions de Consommateurs
BGB = Bürgerliches Gesetzbuch
BGH = Bundesgerichtshof
CAB = Civil Aeronautics Board
C.c. = Code civil
CCV = International Convention on Travel Contracts 1970
CIM = Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer
CITEJA = Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
CIV = Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer
CIV Add. = Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer
CMR = Convention relative au contrat de transport internationale de marchandises par route
COTIF = Convention relative aux transports ferroviaires
C.P.D. = Law Journal Reports, Common Pleas Division
CTC = Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission
CVR = Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route, 1973
DA = Droit Aérien

DBC = Denied Boarding Compensation
D.C.Cir = District of Columbia Circuit
DHR = Danmarks Højsteret
DL = Defensor Legis
ECE 188 = General Conditions for the Supply of Plant and Machinery for Export
ETL = European Transport Law
FFS = Finlands författningssamling
FN-konventionen = Uniform law of international sales under the 1980 United Nations convention
Guadalajarak. = Guadalajarakonventionen. Convention, supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a person other than the Contracting Carrier, 18 September 1961
Gp = Guatemala Protocol to Amend the Warsaw Convention as Amended at The Hague, 8 March 1971
Hbl = Hufvudstadsbladet
HD = Högsta domstolen
HovR = Hovrätten
Hp = Hague protocol to Amend the Warsaw Convention, 28 September 1971
HS = Helsingin Sanomat
IATA = International Air Traffic Association 1919—1939
» = International Air Transport Association 1945—
JAL = Journal of Air Law
JALC = Journal of Air Law and Commerce
JBF = Förordning om befordran på järnväg
JFT = Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland
JMLC = Journal of Maritime Law and Commerce
JS = Järnvägsstyrelsen
JvAnsvL = Lag ang. ansvarighet för skada till följd av järnvägsdrift
kap = kapitel
K.B. = King's Bench
KG = Kammergericht
Kkn = Konsumentklagonämnden
KM = Komiteamietintö
KO = Konsumentombudsmannen
Kom.bet. = Kommittébetänkande
KonK = Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement
KonL = Lag i anledning av Finlands tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement
KSL = Konsumentskyddslagen
LBL = L om luftbefordringsavtal
LG = Landgericht
Ljp = Lagstiftningsavdelningens vid justitieministeriet publikationer
Lloyd's Rep. = Lloyd's List Law Reports
LM = Lakimies
LMCLQ = Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly

LTL = L om lufttransportavtal 1986?
MD = Marknadsdomstolen
Mp 1 = Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 25 September 1975
Mp 2 = Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 Octobre 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, 25 September 1975
Mp 3 = Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 Octobre 1929 as Amended by the Protocols Done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, 25 September 1975
Mp 4 = Montreal protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 Octobre 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, 25 September 1975
NAT = Nordisk Administrativ Tidskrift
ND = Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NH = Norges Høysteret
NJA = Nytt Juridiskt Arkiv
NJW = Neue Juridische Wochenschrift
NL 79 = Allmänna leveransbestämmelser för maskiner i Norden 1979
NoTIR = Nordisk Tidskrift for International Ret
NOU = Norges offentliga utredningar
NU = Nordisk utredningsserie
OLG = Oberlandesgericht
Olj = Oikeusministeriön lainsäädäntöosaston julkaisu
Ot.prp. = Odelstingsproposisjon
Prop. = Kungliga Majestäts proposition
Q.B. = Law reports, Queen's Bench division
ref. = referat
Reg. prop. = Regeringens proposition
RFDA = Revue Francaise de Droit Aèrien
RGA = Revue Générale de l'Air
RGAE = Revue Générale de l'Air et de l'Espace
RJILA = Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne
RT = Rakennuskaupan yleiset sopimusehdot 1978
SAS = Scandinavian Airlines System
SDP = Special Drawing Right, särskild dragningsrätt
SHD = Sveriges Högsta Domstol
SJ = Statens järnvägar
SjöL = Sjölagen
SkL = Skadeståndslagen
SOU = Statens Offentliga Utredningar
STKL = Terästen ja metallien yleiset myyntiehdot. Suomen Teknillinen Kauppaliitto 1981

STKL Yleiset = Yleiset myyntiehdot. Suomen Teknillinen Kauppaliitto.
SvJT = Svensk Juristtidning
SøHa = Sø- og Handelsretten i København
TfR = Tidskrift for Rettsvitenskap
TrFörsL = Trafikförsäkringslagen
TSA = Tidskrift för Sveriges Advokatsamfund
TYSE = Tavarakaupan yleiset sopimusehdot Suomi — SEV
UCC = Uniform Commercial Code
UNCITRAL = United Nations Commission on International Trade Law
USAvR = United States Aviation Reports
US&CAvR = United States and Canadian Aviation Reports
Wk = Warszawakonventionen. Convention pour l'Unification de Certaines Règles relatives au Transport Aérien International.
ZfL = Zeitschrift für Luftrecht
ZgL = Zeitschrift für das Gesamte Luftrecht
ZLW = Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen
ÅU = Åbo Underrättelser

LITTERATUR

Aaltonen, Aimo O., Irtaimen kauppa. Vammala 1978

— » — Tavaran virheestä. Hankintaa koskeva kauppaoikeudellinen tutkimus II. Vammala 1959. *Aaltonen II*

— » — Se Heikonen.

Aarnio, Aulis, Oikeussäännösten tulkinnasta. Helsinki 1982.

Abraham, Hans-Jürgen, Der Luftbeförderungsvertrag. Unter Zugrundelegung des Warschauer Abkommens, des deutschen Luftverkehrsgesetzes und der Beförderungsbedingungen der International Air Transport Association (IATA). Stuttgart 1955.

— » — Se Schleicher m.fl.

Adlercreutz, Axel, Avtal. Lärobok i allmän avtalsrätt. Lund 1977.

Aero Oy Finlands flyglinjer samt med desamma kombinerade viktigaste flygförbindelser i Europa år 1928. Helsingfors 1928.

Aero Oy 1923—39. Helsinki 1940.

Afzelius, I., Sjölagen med förklaringar ur autentiska källor. Stockholm 1891.

Albert, E. W., Limitations on air carrier liability; an inadvertent return to common law principles. 48 JALC 1982 111—149.

Allen, William M., Limitation of liability to passengers by air carrier. 2 JAL 1931 325—344.

Almén, Tore — Eklund, Rudolf, Om köp och byte av lös egendom. Kommentar till lagen den 20 juni 1905. 4 uppl. Stockholm 1960.

Alten, Edvin, Ansvaret for passasjerer og gods ved befordring med luftfartøy. Nordisk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Nr. 38. Oslo 1958.

Andersen, P. K. — Bjarup, J. — Carstensen, V. — Jespersen, H. K. — Michelsen, A. — Nørgaard, J. — Rosenmeyer K. — Ørgaard, N., Dansk privatret. En lærebog. 2 ud. København 1974.

Anderson, Roy R., Tariff limitation — delay in delivery — consequential damages. 35 JALC 1969 135 — 147.

Andersson, Edward, Ansvar för medhjälpare inom kontraktsförhållanden. JFT 1955 387—404.

André, Mathias, Marknadsföringsansvar. Om förutsättningarna för marknadsrättsligt och civilrättsligt ansvar för marknadsföringen. Stockholm 1984.

Androulidakis-Dimitriadis, Ismene, Der Passagierervertrag auf See. Eine rechtsvergleichende Darstellung. Berlin 1967.

Arnholm, C. J., Privatrett *III*. Almindelig obligationsrett. Oslo 1966.

Arntzen, Vilhelm, Den private søret efter dansk lovgivning. 2 ud. Kjøbenhavn 1883.

Aro, Pirkko-Liisa, Kulutushyödykettä koskevan sopimuksen sovittelu. Lakimiesliiton kustannuskeskuksen julkaisuja n:o 23, 90—100. Vammala 1978.

— » — Om tillämpning av SBL § 8. Några reflexioner i anledning av ett rättsfall. *JFT 1974* 171—187.

Arti, Armas, Liikennevahinkojen korvaaminen. Porvoo 1965.
Atiyah, P. S., An introduction to the law of contract. 3 ed. Oxford 1981.
Augdahl, Per, Den norske obligationsretts almindelige del. 4 ut. Oslo 1972.
Aurejärvi, Erkki, Irtaimen kaupan takuuehdot. Jyväskylä 1981.
— » — Vekselit. Helsinki 1979.
Autere, Tenho, Om kodifiering av luftprivaträtten I. *JFT 1966* 15—50.
— » — Om kodifiering av luftprivaträtten II. *JFT 1966* 185—203.
Bagner, Hans, Anmälan av Bogdans Travel Agency in comparative and private international law. SvJT 1978 364—365.
Barlow, Patricia, Article 22 of the Warsaw Convention: in a state of limbo. Air Law 1983 2—30.
Bartl, Harald, Reiserecht unter besonderer Berücksichtigung der Luft-, See-, Eisenbahn- und Busbeförderung sowie der einschlägigen Geschäftsbedingungen und internationalen Abkommen. Bonn 1979.
Beaumont Se Shawcross.
Beckman, Rudolf, Finlands sjörätt. Föreläsningar. Åbo *1940.*
— » — Handbok i sjörätt. 2 uppl. Åbo *1934.* 3 uppl. Åbo *1939.*
— » — Ilmailulainsäädäntö. *LM 1948 548* — 601.
— » — Lagen om befordran med luftfartyg. *JFT 1937* 544—563.
— » — Den nya sjölagstiftningen. *JFT 1940* 31—44.
Bengtsson, Bertil, Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden. Stockholm 1960.
— » — *Om jämkning* av skadestånd. Lund 1982.
— » — Hävningsrätt och uppsägningsrätt vid kontraktsbrott. Stockholm 1967.
Bentzon, Viggo, Den danske søret. Kjøbenhavn 1899.
Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt. 3 uppl. Uddevalla 1979.
— » — Utvecklingen mot en standardavtalsrätt. *SvJT 1972* 401—455.
Bjarup, J. Se Andersen.
Bodenstein, H. G., Se Koffka.
Bogdan, Michael, Något om researrangörens ansvar för internationell flygbefordran av resenär. *TSA 1977* 344—350.
— » — Travel agency in comparative and private international law. Lund 1976.
Brancker, J. W. S., IATA and what it does. Leyden 1977.
Braschos, Franz-Joseph, Der Ersatz immaterieller Schaden im Vertragsrecht. Limburg 1979.
Bredholt, J. — Philip, A. Søloven med kommentarer. København 1977.
Bredow, Traugott — Müller, Fritz, Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922. Berlin 1922.
Bruzelius-Heffermehl, Karin, Den diplomatiske konferanse i Guatemala City 1971. AfL 1966—1967 Bd 5 21—55.
Brækhus, Sjur, En analyse og vurdering av den såkalte negative kontraktsintresse i nordisk kontraktsrett. *TfR 1947* 515—536.
— » — The Hague Rules Catalogue. Six Lectures on the Hague Rules 15—30. Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter 1967. 3. Göteborg 1966.
Bull, Hans Jakob, Instilling om ansvar ved personbefordring o.a. med jernbane, sporveier m.v. Marius no 11 Oslo 1976.
Bulow, Lucienne Carasso, Consequential damage and the duty to mitigate in New York maritime arbitrations. 1984 LMCLQ 622—642.
Burrows, A. S., Mental distress damages in contract — a decade of change. 1984 LMCLQ 119—134.
Böckstiegel, Karl-Heinz, Die IATA-Beförderungsbedingungen für Fluggäste und Gepäck. NJW 1974 1017—1026.

Campbell, F. Lee, Airlines' responsibilities to passengers: recent theories and extensions. 43 JALC 1977 289—322.
Carbonnier, Jean, Droit civil.4 / Les obligations. Paris 1974.
Carstensen V., Se Andersen.
Caplan, H., Insurance, Warsaw convention, changes made necessary by the Montreal agreement, and possibility of denunciation of the convention. 33 JALC 1967 663—674.
Cederberg, Lauri, Om gäldenärs skadeståndsskyldighet vid försummad penningbetalning, med särskild hänsyn till valutaförsämring. Förhandlingar å det trettonde nordiska juristmötet i Helsingfors, den 18, 19 och 20 augusti 1925. Bilaga N:o 1. Helsingfors 1926.
Chalmer's Sale of Goods Act 1893. 15 ed, by Michael Mark. London 1967.
Chauveau, Paul, Droit aérien. Paris 1951.
Cheshire & Fifoot's Law of Contract. 10 ed. by M. P. Furmston, and A. W. B. Simpson, London 1981.
Chuang, R. Y. The International Air Transport Association. Leyden 1972.
Chydenius, Jakob Wilhelm, Lärobok i finsk kontraktsrätt I. Helsingfors 1911.
— » — Motiv till utkast till lag om leveransavtal. *DL 1920* 5—56.
— » — Skadeståndsläran från positivrättslig ståndpunkt. *JFT 1903* 431—465.
Colloquy on European Law. Reparation for non-material damage. London 1969.
Constantinesco, Léontin-Jean, Inexécution et faute contractuelle en droit comparé. Publications de l'Institut de droit Europeen de l'Universite de la Sarre. Stuttgart & Bruxelles 1960.
Corrigan, M. J., Air cargo — liability limitations of the Warsaw convention for loss of cargo are unenforcable in United States courts. Case comments. Air Law 1983 79—80.
Dahlström, Jon. N., Den svenska privata sjörätten. Stockholm 1882.
Davidson, Calvin — Solomon, David H., Air carrier liability under deregulation. 49 JALC 1983 31—70.
Dickerson, Thomas A., Travel law: Baggage claims. *Air Law 1980* 130—138.
— » — Recent class action litigation against air carrier. *Air law 1972* 58—69.
Diembeck, Arnold, Der Ausschluss der Gefährdungshaftung. Diss. Tübingen 1934.
Drion, H., Limitations of liabilities in international air law. Hauge 1954.
Döring, Hermann, Die Enthaftungsklausel im Luftverkehr. 1 ZgL 1927/28 292—295.
Edmunds, John K., Aircraft passenger ticket contract. 1 JAL 1930 321—333.
Eek, Hilding, Internationell privaträtt. Metod och material. 2 uppl. Stockholm 1967.
Ek, C. H., Bidrag till läran om utomobligatoriskt skadeståndsansvar vid rättsenlig farlig verksamhet. Helsingfors 1943.
Eklund, Rudolf, Se Almén.
Ekstedt, Olle, Ideellt skadestånd för personskada. Lund 1977.
Enneccerus, Ludwig — Lehmann, Heinrich, Recht der Schuldverhältnisse I—II. Tübringen 1950.
Erma, Reino, Työurakka Suomen velvoiteoikeuden mukaisena sopimustyyppinä. Vammala 1955.
Erma, Reino — Hoppu, Esko — von Hertzen, Hannu, Tavarakaupan yleiset sopimusehdot (TYSE Suomi-SEV). Selitysteos. Vammala 1980.
von Eyben, Bo, Kompensation for personskade I. Bd 2. København 1983.
Eörsi, Gyula, Indirect damages. Festskrift till Jan Hellner. Malmö 1984.

Falkanger, Thor, The incorporation of charterparty terms into the bill of lading. Six lectures on the Hague Rules. Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter 1967. 3. Göteborg 1966.

The Finnair story. Finnair offset 5/1973.

Flodin, John — Wikander, Hugo, Järnvägstrafikstadga jämte viktigaste författningar rörande järnvägstrafik. Stockholm 1933.

Florsheim, B. L., Notice of limited liability in the Warsaw convention. 33 JALC 1967 698—710.

Flygtrafikfrågan. Utlåtande av handelskammarens kommunikationsutskott och stadsfullmäktiges komité. Skrifter utgivna av Åbo handelskammare N:o 19. Åbo 1925.

Forms of air transport contract. 8/JAL 1937 389.

Forsman, Jaakko, Bidrag till läran om skadestånd i brottmål. Helsingfors 1893.

Franks, V. A., Se Magathan.

Freitas J. de Sousa, Se Sand.

Ganzoni, A., Ueber das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875. Zürich 1879.

Gazdik, Julian G., The new contract between air carriers and passengers. *24 JALC 1957* 151—168.

— » — Uniform air transport documents and Conditions of Contract. *19 JALC 1952* 184—208.

Gimbel, Hermann, Die Haftung für Verspätungsschaden im Luftfrachtsverkehr gemäss Warschauer Abkommen. Internationale Transport-Zeitschrift *1963* 1691—1694.

— » — *Die Verspätungshaftung* gemäss den IATA-Beförderungsbedingungen. Internationale Transport-Zeitschrift *1964* 301—303.

Godenhielm, Berndt, Lärobok i *kontraktsrätt.* 1 uppl. Borgå 1965. 2 uppl. Lovisa 1977.

— » — Om ersättande av avbrottsskada vid säljarens dröjsmål. *JFT 1970* 38—57.

— » — Om jämkning av skadestånd i inomkontraktuella förhållanden. *JFT 1975* 400—414.

— » — Om påföljderna av säljarens kontraktsbrott enligt den internationella köplagen (Haag 1964). *DL 1965* 85—114.

— » — Om *säljarens bundenhet* under ändrade förhållanden. Helsingfors 1954.

Godenhielm, Lena, Gäller ansvarsbegränsning i fraktavtal mot tredje man? *JFT 1972* 372—382.

— » — Ansvar och riskfördelning i de nordiska sjölagarna modell 1974. *Jura og kvinder* 145—157. København 1975.

Goedhuis, D., La convention de Varsovie du 12 octobre 1929. Diss. Leiden. The Hague 1933.

— » — National airlegislation and the Warsaw Convention. Hague 1937.

Goldman, S., Se Solomon.

Gomard, Bernhard, Forholdet mellem erstatningsregler i og unden for kontraktsforhold. København 1958.

— » — *Obligationsret.* Almene emner. *1* hæfte. København 1971.

— » — *Obligationsret.* Almene emner. *2* hæfte. København 1973.

— » — *Obligationsretten i en nøddeskal.* 1 hæfte. København 1972.

Gorton, Lars, The concept of the common carrier in angloamerican law. Sjörättsföreningen i Göteborg, Skrifter 43. Göteborg 1971.

Gram, F. T. J. Den private søret efter dansk lovgivning. Kjøbenhavn 1851.

Gram, Per, Fraktavtaler og deres tolkning. 3 uppl. Oslo 1967.

Greer, Rowan A., The civil liability of an aviatior as carrier of goods and passengers. 1 JAL 1930 241—262.

Grenander, Nils, A unification problem. Liber Amicorum Algot Bagge 75—88. Stockholm 1956.
Grismore, Grover C., Principles of the law of contracts. Indianapolis 1947.
Grotenfelt, Julius, Om ansvarighet för skada till följd av järnvägens drift. JFT 1904 32—41.
Grönfors, Kurt, Allmän transporträtt. 1 uppl. Stockholm 1965. 4 uppl. Stockholm 1975.
— » — *Air charter* and the Warsaw Convention. A study in international air law. Uppsala 1956.
— » — Anm. av Sundbergs Air charter, (1962—1965) *AfL Bd 2,* 45—52.
— » — *Avtalsreglering* och tvångsreglering av sjötransporter. Transporträttsliga studier 56—88. Sjörättsföreningen i Göteborg. Göteborg 1975. Artikeln trycktes ursprungligen i Rättsvetenskapliga studier ägnade minnet av Phillips Hult (1960).
— » — Några anmärkningar om friskrivningsklausuler i transportavtal. *SvJT 1958* 517—525.
— » — Några utvecklingslinjer i internationell luftfartslagstiftning. Transporträttsliga studier 9—30. Göteborg 1975. Artikeln trycktes ursprungligen i Festskrift tillägnad Nils Herlitz (1955).
— » — *Inledning* till transporträtten. Lund 1984.
— » — Om konventionstolkning. *SvJT 1957* 16—21.
— » — *Om trafikskadeansvar* utanför kontraktsförhållanden. Studier över skadeståndsproblematiken vid trafik till lands, till sjöss, och i luften. Uppsala 1952.
— » — *Sjölagens* bestämmelser om godsbefordran. Stockholm 1982.
— » — *Sjörätt och lufträtt.* Transporträttsliga studier 31—58 Göteborg 1975. Artikeln trycktes ursprungligen i TfR 1959 54—79.
— » — *Sjötransportörens ansvar.* Från 1667 års sjölag till Hamburgreglerna. 1667 års sjölag i ett 300-årigt perspektiv 33—60. Stockholm 1984.
— » — *Successiva* transporter. Institutet för rättsvetenskaplig forskning. Stockholm 1968.
— » — *Talerätt och skadeståndsrätt* enligt luftbefordringskonventionen. Transporträttsliga studier 90—112. Artikeln trycktes ursprungligen i Teori och praxis. Festskrift till Hjalmar Karlgren (1964).
— » — *Tidsfaktorn* vid transportavtal. Sjörättsföreningen i Göteborg. Göteborg 1974.
— » — Se Schmidt.
Guldimann, Werner, Internationales Lufttransportrecht. Kommentar zu den Abkommen von Warschau 1929/55 und Guadalajara 1961. Zürich 1965.
— » — Air carriers liability in respect of passengers — from Warsaw 1929 via the Hague 1955 to Guatemala City 1971. *Recuile des cours.* I 1972 455—477.
Haanappel, Peter P. C., The IATA conditions of contract and carriage for passengers and baggage. ETL 1974 650—684.
— » — The right to sue in death cases under Warsaw Convention. *Air Law 1981* 66—78.
— » — The scheduled international airlines and the aviation consumer. *Air Law 1976 99—101.*
Hagberg, E., Den föreslagna rättsliga regleringen av passagerarbefordran till sjöss och i lufttrafik. 7 NoTIR 1936 36—45.
Hagerup Bull, E, Den økonomiske skade. TfR 1920 155—105.
Haidn, Carl, Die Enthaftungsklausel im Lufttransportvertrag. Diss. Magdeburg 1929.
Hakulinen, Y. J., Eräitä kaupanvastuuta koskevia kysymyksiä. *LM 1961* 22—33.
— » — *Obligationsrätt* I. Allmänna läror. Tammerfors 1962.
— » — Pohjoismaista velvoiteoikeutta. *LM 1940* 319—346.
— » — *Velvoiteoikeus* I. Yleiset opit. 2 uppl. Helsingfors 1965.

Hallanger, Fr., Den norske søret. 3 uppl. Christiania 1881.
Hambro, C. F., Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning. Förra delen, Stockholm 1870.
Hammarskjöld, K. H. L., Om fraktavtalet och dess viktigaste rättsföljder. Upsala 1886.
Handbok för tågpersonalen. Bestämmelser rörande persontrafik intill den 1 januari 1910. Helsingfors 1910.
Hansson, Erik, Researrangörens ansvar för flygbefordran vid sällskapsresor. Uppsats i tilllämpade studier. (Stencil) Uppsala 1982.
Harriman, E. A., Carriage of passengers by air. 1 JAL 1930 33—51.
Heere, Wybo P., Some observations concerning the desirability of creating an international court for aeronautical disputes. *Air Law 1976* 229—252.
— » — International *bibliography* of air law *1900—1971* Leyden 1972.
— » — International *bibliography* of air law. Supplement *1972—1976.* Leyden 1976.
— » — International *bibliography* of air law. Supplement *1977—1980.* The Hague/Boston/London 1981.
Heikonen, A. R. — Aaltonen, Aimo O., Irtaimen kauppa. Helsinki 1958.
Heister, Peter B., Discriminatory bumping. Comments. 40 JALC 1974 533—549.
Hellman, Ossian, Määräämisoikeus rahtitoiminnassa Suomen oikeuden mukaan. Helsinki 1941.
Hellner, Jan, Beräkning och begränsning av skadestånd vid köp. *TfR 1966 290—344.*
— » — *Consequential loss* and exemption clauses. Oxford Journal of Legal Studies 1981 13—49.
— » — Ersättning till tredje man vid sak- och personskada. *SvJT 1969* 332—361.
— » — *Exemption clauses* and consequential damages: A recent swedish decision. The Canadian Business Law Journal 1980 480—487.
— » — *Köprätt.* Kortfattad lärobok. Stockholm 1974.
— » — The limits of contractual damages in the Scandinavian law of sales. *Scandinavian studies* in law Vol. 10 1966 39—79.
— » — *Speciell avtalsrätt I.* Köprätt. Stockholm 1982.
— » — *Speciell avtalsrätt II.* Kontraktsrätt. Stockholm 1984.
— » — *Värderingar* i skadeståndsrätten. Festskrift till Ekelöf 298—335. Stockholm 1972.
Hernberg, Alarik, Rättshandbok. Helsingfors 1922.
von Hertzen, Hannu, Sopimusneuvottelut. Helsinki 1983.
— » — Se Erma.
Hertzer, W., Handkommentar zu Eisenbahn-Verkehrsordnung. Berlin 1902.
Hertzman, Olov, Differentiering av det köprättsliga skadeståndsansvaret med avseende på olika skador. PM för den nordiska arbetsgruppen för köplagstiftningen 1983-02 - 28. Stencil.
Hirvonen, Pauli, Ilmojen valloittajien tarina. Keuruu—Helsinki 1959.
Hjalstedt, Finn, International luftret. TfR 1958 46—71.
Hoel, G. Astrup, Risiko og ansvar. Utvecklingslinjer i forsikrings- og erstatningsret. Oslo 1929.
Hoel, Øyvind, Luftfartsloven § 124 c. (1962—1965) AfL Bd 2 341—351.
Hole, Ivar, Ansvarsfraskrivelse i massekontrakter. Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Nr 40. Oslo 1959.
Honduis, Ewoud H., Unfair contract terms: New control systems. The American Journal of Comparative Law 1978 vol 26 525—549.
Honnold, John O., Uniform law of international sales under 1980 United Nations Convention. 1982 Deventer.

Hoppu, Esko, Handels- och förmögenhetsrätten i huvuddrag. Helsingfors 1982.
— » — *Kaupan ja kuljetussopimuksen* keskenäisestä suhteesta. Publikationer av institutet för privaträtt vid Helsingfors universitet. Tammerfors 1968, 1969.
— » — Rahdinottajan tavaravastuusta silmällä pitäen vastuuvarausoikeutta matkarahtauksessa. Vammala 1966.
— » — *Skadestånd — försäkring.* Nuläget och utvecklingstendenser. Forhandlingerne på det otteogtyvende nordiske juristmøde i København den 23—25 august 1978. Bilag 12.
— » — Se Erma.
van Houtte, J., La responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux. Paris 1940.
Huser, Kristian, Avtaletolkning. Bergen 1983.
Janarmo, K. W., Varhaisilmailumme 1753—1919. Helsinki 1963.
Jantzen, Johs., Haandbok i *Baltconcertepartier.* Oslo 1925.
— » — Håndbok i *godsbefordring* til sjøs. Annen utgave ved Nils Dubwad. Oslo 1952.
Jensen, Th., Jernbanefragtkontrakten efter gældende ret. København *1965.*
— » — Jernbanefragtkontrakten efter gældende international ret. København *1975.*
Jespersen, H. K., Se Andersen.
Johnson, Stephen C., Developements in recent aviation cases. 45 JALC 1980 879—919.
Jokela, Heikki, Kansainvälisessä lakiyhteistyössä syntyneiden säännösten (yhtenäislakien) tulkinnan ongelmasta. Helsingin yliopiston vertailevan oikeustieteen laitos 1. Stencil, Helsinki 1965.
Järvinen, Kyösti, Liikenne ja kauppa. Suomen kulttuurihistoria IV 166—210. Jyväskylä 1936.
Jørgensen, Stig, Erstatningsret. 2 udgave. København 1972.
— » — *Kontraksret* 2 bind. København 1972.
— » — *4* obligationsretlige *afhandlinger.* København 1965.
Kahn - Freund, O., The law of carriage by inland transport. London 1965.
Kar-Air, a story of Finnish enterprise. Reprint from Esso Air World, vol. 23. 1. 1970 2—3.
Karhumäkien Kar-Air. Kalervon tiedotuslehti No 5 Joulukuu 6—7.
Karhumäki, Niilo, Kar-Air Oy:n osuus Suomen lentoliikenteessä. Jämsä 1961.
Karlgren, Hjalmar, Skadeståndsrätt. 3 uppl. Stockholm 1965.
— » — Anmälning av Jan Hellners Köprätt. *SvJT 1963* 105—110.
Kean, A. W. G., British Airways Board v. Taylor, Comments, 1976 Air Law 190—191.
Kemp & Kemp, The quantum of damages in personal injury and fatal accident claims. Vol 1. 4 ed. by David A. Kemp, Derrik Turriff, John M. C. Moxom, Richard W. Seymour. London 1975.
Kero, Reino, Migration from Finland to North America in the years between the United States Civil War and the First World War. Turun Yliopiston julkaisuja B 130. Turku 1974.
Killander, G., Om järnvägens ansvar för skada å gods. En kommentar till järnvägstrafikstadgan. Stockholm 1927.
Kivimäki, T. M., Työlakko yksityisoikeudellisilta vaikutuksiltaan. Porvoo 1927.
Kivimäki, T. M. — Ylöstalo, Matti, Suomen siviilioikeuden oppikirja. 4 painos. Juva 1981.
— » — — — » — *Lärobok i civilrätt.* Allmän del. Vammala 1961.
Kivivuori, Antti, Vahingonkorvauslain soveltamisala. *DL 1975* 266—276.
— » — Suomen vahingonkorvauslainsäädännön kehitys I. Rikoslainsäädäntö 1809—1875. Joensuu 1969.
Kivivuori, A. — af Schultén, C. G. — Sevón, L. — Tala, J., Kuluttajansuoja. Helsinki 1978. *Kivivuori m.fl.*

Koffka, E., Se Koffka, O.
Koffka, O. — Bodenstein, H. G. — Koffka, E., Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen. Kommentar. Berlin 1937.
Kristjansson, Grétar, Obligations of passengers under contracts of international carriage by air. ÚLFJÓTUR 1965 133—170.
Krüger, Kai, Transportomlegning. Særlig om deviasjon i sjøtransport I—II. Oslo 1973.
— » — *Norsk kjøpsrett*. 2 udg. Kristiansand 1977.
Lacour, J. T. Se Riese.
Lando, Ole, Købet komparativt. En oversigt over retsreglerne om løsøreskøb i en rekke vestlige land. 4 udg. København 1967.
Lang, N. J., Finlands sjörätt. Föreläsningar. I. Helsingfors 1890.
Larenz, Karl, Lehrbuch des Schuldrechts. Band 1. Allgemeiner teil. 12 Auflage. München 1979, 13 Auflage. München 1982.
Lassen, Jul, Haandbog i obligationsretten. Almindelig del. 2 udg. Kjøbenhavn 1908.
Lehmann, Heinrich, Se Enneccerus.
Lemoine, M., Traité de droit aérien. Paris 1947.
Lilius, F. O., Riitakysymyksiä ilmaoikeuden alalla. LM 1911 5—9.
Lindholm, Thomas, Om friskrivningsklausuler avseende indirekt skada. JFT 1983 430—449.
Lopez, Enrique Mapelli Y., Air carriers liability in cases of delay. Annals of air and space law. Vol. 1 1967 109—131.
Lorenz, Friz G. German air law — a case history. 11 JALC 1940 218—277.
Lyngsø, Preben, Afbestillingsret. København 1971.
Länsisyrjä, Riitta, Yleisten seuramatkaehtojen soveltaminen kuluttajavalistuslautakunnan matkoja koskevissa ratkaisusuosituksissa. Kuluttaja-asiain osaston julkaisuja A 6/82.
Lødrup, Peter, Luftfart og ansvar. Oslo 1966.
— » — Luftrett II — fraktavtalen (første halvbind) (annet halvbind) Oslo 1975.
Madsen, Palle Bo, Aftalefunktioner. København 1983.
Magathan III, Wallace C — Franks, Victoria A. Domestic airlines passenger remedies. 48 JALC 1983 647—664.
Mankiewicz, René H., Application of article 26 (2) of the Warsaw Convention as amended at the Hague to partial loss of contents of registred baggage. — The House of Lords' new standards for the interpretation of uniform law conventions. *ZLW 1981* 116—136.
— » — A galaxy of unified laws will replace the uniform regime created in 1929 in Warsaw, or The death-blow to the uniform regime of liability in international carriage by law. *Air law 1976* 157—160.
— » — The liability regime of the international air carrier. Kluwer Deventer/Netherlands 1981.
Mapelli, Enrique, A study of the general conditions in the contract of carriage by air of passengers. Air law 1981 177—184.
Marty, G. — Raynaud, P., Droit Civil II. 1 er volume. Paris 1962.
Mateesco Matte, N., Treatise on Air-Aeronautical Law. Montreal-Toronto 1981.
Maynard, William L., The application of consumer protection legislation to aviation litigation. 45 JALC 1980 621—649.
Mazeaud, H. & L. — Tunc, A., Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle. 6 ed Paris 1965.
Mazeaud, L., Se Mazeaud H.

McGilchrist, Neil R., Can the U.S. courts denounce the Warsaw Convention? 1983 LMCLQ 111—119.
— » — Delivery of a passenger ticket. *1981 LMCLQ* 296—*302.*
— » — Delivery of a passenger ticket. *1981 LMCLQ* 378—*380.*
— » — Denial of boarding to airline passengers. *1981 LMCLQ* 93—100.
— » — Franklin Mint Corpor. v. Trans World Airlines Inc. — The opinion of the U.S. Supreme Court. *1984 LMCLQ* 499—505.
— » — Limitation of liability under the Warsaw Convention — further developments in the U.S. *1983 LMCLQ* 308—314.
— » — Notice in the passenger ticket. *1982 LMCLQ* 444—452.
— » — What is a Poincaré gold franc worth? *1982 LMCLQ* 164—172.
McGregor, Harvy, Personal injury and death. International encyclopedia of comparative law. Vol. XI. Torts. Chapter 9.
— » — On damages. 13 ed. London 1972.
McNair, Arnold D., The law of the air. 3 ed by M. R. Kerr, — A. H. M. Evans, London 1964.
Michelsen, Aa, Se Andersen.
Miller, Georgette, Liability in international air transport. Kluwer/Deventer/The Netherlands 1977.
Modeen, Tore, Formerna för offentlig affärsverksamhet. Kortfattad orientering. Åbo 1965.
Mommsen, Friedrich, Zur Lehre von dem Intresse. Braunschweig 1855.
Müller, Fritz, Se Bredow.
Müller, Walter, Der Einfluss des Seerechts auf die Entwicklung des Luftrechts. Einführungskurs ins Luftrecht/Cours d' introduction au droit aerien 41—48. Zürich 1959.
von Nánássy, Bela, Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht. Erläuterungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 23 November 1933. Leipzig 1943.
von Nánássy, Bela — Wick, Josef, Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht nach der CIM giltig ab 1. Jänner 1965. Wien 1965.
Nikander, Gabriel, Kauppa ja meriliikenne. Suomen Kulttuurihistoria III 123—162. Jyväskylä 1935.
Norris, Martin J., The law of maritime personal injuries. Vol. 1. New York 1975.
Nygaard, Nils, Skade og ansvar. 2 utgave. Bergen 1980.
Nørgaard, J., Se Andersen.
Offerhaus, J., Carriers liability under uniform Hague rules law. Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter 2. Göteborg 1955.
Olsson, Curt, Verkan av avtalsklausuler i standardformulär. Förhandlingar å det tjugoförsta Nordiska Juristmötet i Helsingfors. Bil. VI. Vammala 1959.
— » — Se Palmgren.
Paasikivi, J. K., Kyydinpito ja kestikievarilaitos Suomen lain mukaan. Helsinki 1901.
Paasivirta, Se Raivio.
Palmén, J. Ph., Se Sourander.
Palmgren, Gunnar, Om påföljderna av säljarens mora. Helsingfors 1936.
Palmgren, G. — Olsson C., Juridiken i affärslivet. 6 uppl. Helsingfors 1969.
Paloheimo, Jorma., Talvimerenkulun varhaisvaiheita. Suomen talvimerenkulku 100 vuotta. Helsinki 1977.
Patt, Geoffrey N., Se Sand.
Peczenik, Aleksander, Causes and damages. Lund 1979.

— » — *Juridikens* metodproblem. Stockholm 1974.
Péguillan, Bernard, Problems involving no-show in Europe. ITA study No 1/1980.
Persson, Ulf, Skada och värde. Lund 1953.
Petersen, Günter, Ansvarsfraskrivelse med særlig henblik på aftaler om befordring, forvaring og bearbejdelse. København 1957.
Pettersson, Ola, Olägenheter i övrigt. SvJT 1983 82—113.
Philip, A, Se Bredholt.
Pillai, K. G. J., The air net: the case against the world aviation cartel. New York 1969.
Pineus, Kaj, Se Schmidt.
Planiol, M. — Ripert, G., Traité pratique de droit civil francais. Obligations. 2 ed. Paris 1954.
Portin, Göran, Jämkning av oskäliga avtal. *JFT 1974 323—335.*
— » — Om *köparens dröjsmål.* Med särskild hänsyn till mora accipiendi. Borgå 1962.
— » — Om reklamation vid köp av lös egendom. *JFT 1957 197—210.*
— » — Uppsåtligt kontraktsbrott. *JFT 1971* 37—50.
Posner, Richard A., Economic analysis of law. 2 ed. Boston and Toronto 1977.
Pöyhönen, Juha, Rättsfallskommentar. LM 1985 544—563.
Quindry, Frank E., Airline passenger discrimination. 3 JAL 1932 479—514.
Rabenius, Th., Handledning vid föreläsningar i sjörätten. Upsala 1869.
Rabel, Ernst, Das Recht des Warenkaufs. Bd 1. Berlin 1964.
Raevuori, Yrjö, Linja-autoliikenteen vaiheet. Tampere 1948.
Raivio, Tarja — Paasivirta, Irmeli, Mitä matkustajat odottavat joukkoliikenteeltä? Paikallisliikenne 1984 26—28.
Raninen, Huugo, Eräitä myyjän toimituksen viivästystä koskevia näkökohtia lähinnä ylivoimaista estettä silmälläpitäen. LM 1942 232—269.
Raynaud, P., Se Marty.
Rechnagel, Hardy, Påtalesubjektet. Sjörättsföreningen i Göteborg. Tullbergs Klippan 1982.
Redress of Non-Material Damage, European Low Collaquy, London 1969, Council of Europe.
Reukema, Barbara, Discriminatory refusal of carriage in North America. Deventer 1982.
Reymann, F., Se Schleicher m.fl.
von Rieben, Henning, Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen. Diss. Berlin 1936.
Riese, Otto, Luftrecht. Das internationale Recht der zivile Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung des schweitzerischen Rechts. Stuttgart 1949.
Riese, O. — Lacour, J. T., Précis de droit aérien international et suisse. Paris 1951.
Ripert, Georges, La responsabilité du transporteur aérien d'apres le projet de la Conférence Internationale de Paris 1925. *RJILA 1926* 1—16.
Ripert, G., Traité élémentaire de droit commercial. 7 ed. Paris 1972.
— » — Se Planioul.
Risch, Paul, Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts. Diss. München 1973.
Rodhe, Kurt, Obligationsrätt. Handbok. Stockholm 1956.
— » — *Lärobok* i obligationsrätt. 5 uppl. Stockholm 1979.
Rodière, René, Droit des transports. 2 ed. Paris 1977.
Rosenmeyer, K., Se Andersen.
Routamo, Eero, Kaupanvastuu ja oikeudellinen virhe irtaimen kaupassa. Helsinki 1969.
— » — *Liikennevahinko.* Porvoo 1967.

— » — Liikennevakuutuksen *pääasiat.* Porvoo 1973.
Routamo, Eero—Hoppu, Esko, Suomen vahingonkorvausvelvollisuus. Vaasa 1977.
Rudolf, Alfred, Die neue IATA - Beförderungsbedingungen für Fluggäste und Gepäck. ZLW 1971 153—165.
Rune, Christer, Haag—Visby-reglerna. SvJT 1969 12—38.
Salovius, K. R., Statens övervakande och understödjande av den civila lufttrafiken i Finland. NAT 16 (1935) 409—425.
Sand, Peter — Freitas J. de Sousa — Patt, Geoffrey, N., An historical survey of international air law before the second world war. 7 McGill Law Journal 1960—1961 24—42.
Sassoon, David M., Liability for the international carriage of goods by sea, land and air; some comparisons. 3 Journal of Maritime Law and Commerce 1972 759—773.
Saxén, Hans, Adekvans och skada. Åbo 1962.
— » — Skadeståndsrätt. Ekenäs 1975.
Scheel, Herman, Om Erstatning for ikke økonomisk Skade. TfR 1893 432—461.
Schleicher, R., Luftverkehrsgesetz mit seiner Nebenbestimmungen. Berlin 1933.
Schleicher, R. — Reymann, F. — Abraham, H. J., Das Recht der Luftfart. Bd I, 3 Aufl. Köln Berlin 1960.
Schmidt, Folke — Wilkens, Gösta — Grönfors, Kurt — Pineus, Kaj, Huvudlinjer i svensk frakträtt. 2 uppl. Stockholm 1962.
Schoner, Dieter, Die internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1974 bis 1976. *ZLW 1977* 256—279.
— » — Die internationale Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1977 bis 1980. *ZLW 1980* 327—389.
— » — Interpretation of the Warsaw Convention — Recourse to travaux préparatoires — Art. 26 (2) WC — Partial loss as damage: Fothergill v. Monarch Airlines. *Air Law* 1980 174—183.
— » — Overbooking: German Federal Supreme Court (Bundesgerichtshof), decision of 20 September 1978. *Air Law 1979* 111—115.
af Schultén, C. G., Se Kivivuori m.fl.
Sejersted, Fredrik, Om Haagreglene. 2 utg. Oslo 1949.
Selvig, Erling, Fra kjøprettens og transportrettens grenseland. Oslo 1975.
— » — *Erstatningsberegningen* ved lasteskader. Handelshögskolan i Göteborg. Göteborg 1962.
— » — Kommentarer i inledningen till *ND* årgång *1979* V—XI.
— » — Kommentarer i inledningen till *ND* årgång *1980* V—XVII.
— » — *Kontraktsretten.* Särtryck från Knophs Oversikt over Norges rett. 7 utg. Oslo 1975.
— » — *Unit limitation* of carrier's liability. Oslo 1961. (Även i AfS Bd 5)
— » — The freight risk. *AfS Bd 7,* 1—512.
Serlachius, Julian, Suomen yleisen *obligationioikeuden oppikirja.* Helsinki 1927.
— » — *Lärobok* i obligationsrättens allmänna del enligt finsk rätt. Första häftet. Helsingfors 1902.
Sevón, Leif, Sydfruktlasten stulen — Force majeure i järvägstransporträtten. *JFT 1967* 377—388.
— » — Utvecklingslinjer i transporträtten. *JFT 1981* 582—297.
— » — Se Kivivuori m.fl.
Sevón, Leif — Sisula, Lena, Kuljetusoikeuden pääkohdat. 2 p, Vammala 1983.
Shawcross and Beaumont, Air law. 2. ed, London 1951.

— » — Air law. Vol 1. 3 ed. London 1966.
— » — Air law. Vol. 1, 4 ed. London 1978.
— » — Air law. Vol. 2, 4 ed. London 1978.
Sheinfeld, Davis I., From Warsaw to Tenerife: a chronological analysis of the liability limitations imposed pursuant to the Warsaw Convention. 45 JALC 1980 653—683.
Sherman, Georgy S., CAB regulation of airlines reservation oversales: an analysis of economic regulation 1050. 44 JALC 1978 773—797.
Sihvo, Kustaa, Siviili-ilmailumme kehitys. Porvoo 1935.
Sindballe, Kr., Dansk Søret. København 1937, 1938.
Sisula, L., Se Sevón.
Sjölin, Clas, Vad hade hänt om »Winston Churchill» hade förlist utanför Vinga? TSA 1979 152—155.
Solomon, D., Se Davidson.
Solomon, Stanley H. — Goldman, Steven E., Recovery under the Warsaw Convention for loss of valuable air cargo. 1982 LMCLQ 453—462.
Sourander, G. J., En students anteckningar i civilrätt. (J.Ph. Palméns föreläsningar) Helsingfors 1869.
Specht, Wolfgang, Die IATA. Eine Organisation des grenzüberschreitenden Luftlinienverkehrs und ihre Allgemeine Beförderungsbedingungen. Frankfurt/M 1973.
Staedler, Bernhard, Tillfällig bostad. Rättsförhållandet mellan hotellvärd och hotellgäst. Stockholm 1974.
Steneby, Jan, Reseavtalet. Sjörättsföreningen i Göteborg. Tullbergs Klippan 1981.
Stenius, C. E., Handbok för sjöfarande sammanfattad efter nyaste in- och utländska källor. 2 uppl. Åbo 1874.
Strömberg, Håkan, Om rättsförhållandet mellan offentliga anstalter och deras nyttjare. Lund 1949.
Strömholm, Stig, Rätt, rättskällor och rättstillämpning. 2 uppl. Lund 1984.
Sullivan, George R., The codification of air carrier liability by international convention. 7 JAL 1936 1—55.
Sundberg, Jakob W. F., A uniform interpretation of uniform law. 10 *Scandinavian studies in law 1966* 219—238.
— » — Air charter. A study in legal development. Stockholm 1961.
— » — Chartering of aircraft. *(1979) AfL Bd 6* 79—149.
— » — Om ansvaret för *fel i lejt gods.* Stockholm 1966.
— » — Om flygbiljett enligt gällande svensk rätt. *(1958—1962) AfL Bd 1 317—342.*
— » — Om flygcharter. *JFT 1979* 589—627.
— » — Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aériene. *RFDA 1966* 139—163.
Tala, J., Se Kivivuori m.fl.
Taxell, Lars Erik, Avtal och rättsskydd. Åbo 1972.
— » — *Aktieägares rättsskydd.* Åbo 1961.
Telaranta, K. A., Vekselivelallisen oikeudesta vedota tahtovirheeseen II. DL 1975 387—401.
Tice, Stanley Lee, Overbooking of airline reservations in view of »Nader v. Allegheny Airlines, Inc.». The opening of Pandora's box. 44 JALC 1977 1—46.
Tiberg, Hugo, Oil pollution of the sea and the Swedish »Tsesis» decision. 1984 LMCLQ 218—226.
Tonner, Klaus, Der Reisevertrag. Kommentar zu §§ 651 a — k BGB. Neuweid 1979.
Treitel Geunter H., An outline of the law of contract. 2 ed. London 1979.

— » — The law of Contract. 5 ed. London 1979.
— » — *Remedies* for breach of contract. International Encyclopedia of Comparative Law. Vol. VII Chapter 16. 1976 Hauge. Tübringen.
Tullberg, Mats, Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner. Sjörättsföreningen i Göteborg. Tullbergs Klippan 1984.
Tulokas, Mikko, Öljyvahingosta. Helsinki 1978.
Tunc, A., Se Mazeaud.
Ulkomaankaupan sopimusmallit. Teollisuuslakimiesten yhdistys. Toim: Lindholm, T., Solin, H., Leino, J. Jyväskylä 1982.
Ussing, Henry, Dansk obligationsret. Almindelig del. 3 udg. København 1946.
— » — *Køb.* 2 udg. København 1945.
— » — Hvilke arter af skade skal erstattes efter almindelige regler om erstatning udenfor kontraktsforhold? *SvJT 1941* 741—754.
— » — *Skyld og skade.* Bør erstatningspligt undenfor kontraktsforhold være betinged af culpa? København 1914.
Vahlén, Lennart, Avtal och tolkning. Stockholm 1960.
— » — *Om slutande* av avtal. Teori och praxis. Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren 356—387. Stockholm 1964.
Vihma, Väinö, Eräitä ajankohtaisia kauppaoikeudellisia kysymyksiä. *LM 1952* 617—630.
— » — Suorituksen mahdottomuus varallisuusoikeudellisessa sopimussuhteessa. Vammala 1957.
Vinding Kruse, Anders, Erstatningsretten. 3 udg. København 1976.
— » — *Misligholdelse* af ejendomskøb. København 1954.
Väänänen, Matti, Opas amerikaan. Kuopio 1909.
von Wendt, Georg, Finlands lufttrafik. Helsingfors 1926.
Wengler, A., Die allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. Leipzig 1867.
Wetterstein, Peter, Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Åbo 1980.
— » — Säljarens *garantiutfästelse* vid lösöreköp. Åbo 1982.
— » — Utländsk rätt i finsk rättstillämpning. *JFT 1984* 34—44.
Whitehead Jr., G. I., Still another view of the Warsaw Convention. 33 JALC 1967 651—662.
Wick, Josef, Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht gültig ab 1. Jänner 1975. Wien 1974.
— » — Se Nánássy.
Wijffels, R., Legal interpretation of C.M.R.: the continental viewpoint. ETL 1976 208—230.
Wikander, Hugo, Internordisk luftfartslagstiftning. Notiser. *SvJT 1934* 316.
— » — Lag om befordran med luftfartyg. *NJA 1938 Avd.* II 298—367.
— » — De nya internationella konventionerna angående det järnvägsrättsliga fraktavtalet. Notiser. *SvJT 1925* 204—209.
— » — 1936 års sjölagsändringar. *NJA 1936 Avd. II* 269—527.
— » — Anm. av D. Goedhuis La convention de Varsovie. *SvJT 1936* 609—613.
— » — Se Flodin.
Wikoff, Howard, Uniform rules of air passenger liability. 1 JAL 1930 512—520.
Wilhelmsson, Thomas, Kontraktsrättens generalklausuler. *Oikeus* 2/1975 9—14.
— » — Om allmänna avtalsvillkors bindande verkan. *JFT 1979* 515—527.
— » — Den nordiska rättsgemenskapen och rättskälleläran. *TfR 1985* 181—197.
— » — Siviilioikeuden yleisten oppien kriisistä. *Studia Juridica* 1983, 37—52. Helsinki 1983.
— » — Standardavtal. Vammala 1984.
Wilkens, G., Se Schmidt.

Williston, Samuel, A treatise on the law of contracts. Vol. III, ed. 2. New York 1936.
Wolff, Hanns-Günther, Ist die Enthaftungsklausel des Luftschiffes gegenüber seiner Passagieren zulässig und wirksam? Diss. Würzburg 1928.
Wolter, Udo, Das Verhältnis des reiserechtlichen Gewährleistungsrechts der §§ 651 c ff. zum allgemeinen Recht der Leistungsstörungen. 183 AcP 1983 35—80.
Wrede, R. A., Obligationsrättens allmänna del. 3 uppl. Helsingfors 1925.
Ylöstalo, Matti, Siviilioikeuden kehityslinjoja. Festskrift utgiven i anledning av juristklubben Codex 25-års jubileum 85—96. Borgå 1965.
— » — *Tutkimuksia* vekselioikeuden alalta. Vammala 1956.
— » — Rättsfallskommentar HD 1977 II 74. *DL 1977* 68—72.
— » — Se Kivimäki.
Ørgaard, N., Se Andersen.

FÖRARBETEN

Betänkande. Betänkande och lagförslag afgifna den 22 februari 1887 af den komité, åt hvilken enligt Kongl. Maj:ts beslut den 8 september 1882 i nåder uppdragits att granska sjölagen. Stockholm 1887.
Betænkning Till. B. (109) 1936—37. Betænkning vedrørende I. Forslag om lov om ændring af luftfartsloven. II. Forslag til lov om befordring med luftfartøj.
Betænkning nr 642: 72. 4 Betænkning afgivet af udvalget til revision af søloven angående I. Befordring af gods. II. Befordring af passagerer og rejsegods. III. Ændringer i enkelte sølovsbestemmelser (§§ 220 og 223 a). IV. Forældelse af visse fordringer (§ 284).
Foreløbigt udkast 1922. De nordiske sølovskommissioner. Foreløbigt udkast til bestemmelser om befragtning. Juni 1922.
Foreløbigt udkast 1924. De nordiske sølovskommissioner. Foreløbigt udkast til bestemmelser om befragtning. Juni 1924.
Foreløbigt udkast 1929. De nordiske sølovskommissioner. Foreløbigt udkast til bestemmelser om befragtning. Augusti 1929.
Forslag 1891. Forslag til Sølov. Kjøbenhavn 1891.
Forslag 1934. Forslag til lov om ændringer i søloven og lov om gennemførelse af den internationale konvention af 25. Augusti 1924 om konnossementer. Udarbejdet af delegerede for Danmark, Finland, Norge og Sverige. København, Februar—Marts 1934.
Forslag 1959—60 Till A. (95). Forslag til lov om luftfart. Folketingsåret 1959—60.
Forslag 1972 nr 142. Forslag til Lov om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konnossementskonventionen af 1924. Udkast handelsministeriet 8. 12. 1972. Lovforslag nr 142.
Förslag 1837. Förslag till sjö-lag. Stockholm 1837.
Förslag 1866. Underdåniga förslag till sjölag för Storfurstendömet Finland med dertill hörande motiver, till matordning på finska handelsfartyg, samt till förordning om sjömanshusen jemte motiver. Helsingfors 1866.
HE 41/1922. Hallituksen esitys Eduskunnalle ilmailulaista.
HE 4/1937. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kuljetuksesta ilma-aluksessa (ilmakuljetuslaiksi).

HE 186/1974. Hallituksen esitys Eduskunnalle kansainvälisten rautatiekuljetussopimusten CIV ja CIM sekä niiden liitteiden eräiden määräysten hyväksymisestä.
HE 90/1976. Hallituksen esitys Eduskunnalle ilmakuljetussopimuslaiksi.
HE 10/1984. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merilain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi.
HE 71/1984. Hallituksen ehdotus Eduskunnalle kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) eräiden määräysten hyväksymisestä.
HE Luonnos 27. 7. 1984. Hallituksen esitys eduskunnalle ehdotukseksi ilmakuljetussopimuslainsäädännöksi.
Indberetning. Indberetning fra de danske medlemmer af den nordiske luftprivatretskomité med tilhørende udkast til lov om befordring med luftfartøj og lov om frihed for arrest og forbud med hensyn til luftfartøjer. København 1936.
Innstilling 1936. Innstilling fra den Kgl. Kommisjon til revisjon av sjøfartsloven. Oslo 1936.
Innstilling III. Innst. III fra Kommisjonen til revisjon av luftfartsloven 1957—1958.
Innstilling IX. Innstilling IX fra Sjølovskomitéen. Utkast med motiver til lov om endring av reglene om befordring av passasjerer og reisegods. Bergen 1971.
KM 1937: 4. Matkailukomitean mietintö.
KM 1937: 11. Siviili-ilmailun hallinnon järjestelystä Ehdotusta tekemään asetetun komitean mietintö.
KM 1937: 14. Ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi merilaiksi.
KM 1939: 8. Merilain eräitten osien uusimista koskevan komitean mietintö.
KM 1965: B 95. Ilmailulainsäädäntökomitean osamietintö IV. Ilmakuljetuslaki.
Kom.bet. ang. SL. Förslag till strafflag för Storfurstendömet Finland jemte motiver till dessa förslag. Helsingfors 1875.
Kom.bet. 1895: 6. Till Järnvägsstyrelsen i Finland från komitén för uppgörande av förslag till nödiga åtgärder och tillägg i gällande trafikreglemente och taxa för finska statsjärnvägar.
Kom.bet. 1901: 1. Till hans Kejserliga Majestät från komiten för revision av en del stadganden i sjölagen m.m.
Kom.bet. 1908: 14. Till hans Kejserliga Majestät från kommittén för utarbetande af ny sjölag m.m.
Kom.bet. 1910: 10. Till hans Kejserliga Majestät från kommittén för undersökning af frågan, huruvida Ålands och Åbo skärgårds behof af regelbunden sjökommunikation året om kunde genom statsvärkets förmedling tillgodoses.
Kom.bet. 1919: 2. Kommittén för revision af finska statsjärnvägarnas trafikreglemente och tariffer.
Kom.bet. 1973: 12. Köplagskommitténs betänkande.
Kom.bet. 1982: 50. Betänkande avgivet av kommissionen för beredning av lagstiftning om konsumenttjänster.
Konsumentverket. Rapport 1974: 2. Reklamationer mot resor.
Lainvalmistelukunnan ehdotus laiksi rautatienkäytöstä johtuvan vahingon vastuusta ynnä perustelmat. Helsinki *1896.*
Lainvalmistelukunnan ehdotus asetukseksi automobiilinkäytöstä johtuvan vahingon vastuusta ynnä perustelut. Helsinki *1915.*
Liikenneministeriön ohjeita ja suosituksia henkilölinjaliikennettä koskevia asioita käsitteleville ja ratkaiseville. Helsinki 1979.
Ljp 7/1974. Revision av skadeståndslagstiftningen.
Ljp 12/1974. Förslag till konsumetskyddslag. (Kivivuori — af Schultén — Tala — Sevón).

Ljp 13/1977. Förslag till ny köplag. (Routamo — Sevón).
NJA II 1906. Ny lagstiftning om köp och byte, s. 1—120.
NJA II 1936. 1936 års sjölagsändringar, s. 269—623.
NJA II 1938. Lag om befordran med luftfartyg, s. 298—367.
NOU 1972: 11. Godsbefordring til sjøs. Udkast med motiver til lov om endring av reglene om befordring av gods til sjøs.
NOU 1976: 34. Lov om kjøp.
NOU 1976: 61. Standardkontrakter.
NOU 1978: 17. Innstilling med forslag til revisjon av reisebyråloven av den 4. november 1948.
NOU 1980: 24. Reisekontrakter.
NOU 1980: 55. Begrensning av rederansvaret. Passasjerbefordring.
NU 1984: 5. Nordiska köplagar. Förslag av den nordiska arbetsgruppen för köplagstiftning. Stockholm 1985.
Olj 7/1974. Vahingonkorvauslainsäädännön uudistaminen.
Ot.prp. nr. 22 (1936). Lov om befordring med luftfartøj.
Ot.prp. nr. 52 (1959—60). Om lov om luftfart.
Ot.prp. nr. 24 (1965—66). Om lov om endringer i lov 16. desember 1960 om luftfart.
Ot.prp. nr. 28 (1972—73). Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover.
Ot.prp. nr. 32 (1982—83). Om lov om endringer i lov 20 juli 1893 nr 1 om sjøfarten mm.
Prop. 1953: 3. Lag angående ändring i lagen den 11 juni 1915 (nr 219) om avbetalningsköp, m.m.
Prop. 1960: 34. Om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297).
Prop. 1972: 5. Skadeståndslag m.m.
Prop. 1973: 137. Gods- och passagerarbefordran till sjöss.
Prop. 1982/83: 159. Om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) m.m. (begränsning av redarens ansvar, befordran av passagerare).
Prop. 1983/84: 117. Järnvägstrafiklag m.m.
Provisoriska motiv 1934. Provisoriska motiv till preliminärt utkast till luftbefordringslag och till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1929 års internationella konvention rörande luftbefordran. H.W. 2. 10. 1934. (Luftfartslagstiftningen P.M. IX) Stencil.
Rautatiehallituksen mietintö. Rautatiehallituksen asettaman liikennesääntötoimikunnan mietintö. Helsinki 1960.
Reg.prop. 4/1937 till Riksdagen angående lag om befordran med luftfartyg.
Reg.prop. 187/1973 till Riksdagen angående lagstiftning om skadestånd.
Reg.prop. 116/1974 till Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjölagen.
Reg.prop. 8/1977 till Riksdagen med förslag till konsumentskyddslagstiftning.
Reg.prop. Köplagsförslaget 1979 Förslag till regeringens proposition till Riksdagen med förslag till köplag.
Reg.prop. 247/1981 till Riksdagen med förslag till lagstiftning om jämkning av rättshandlingar.
Reg.prop. Utkast 18. 1. 1983. Reg.prop. till Riksdagen med förslag till lag om lufttransportavtal.
Reg.prop. Utkast 27. 7. 1984. Reg.prop. till Riksdagen med förslag till lagstiftning om lufttransportavtal.
Reg.prop. 10/1984 till Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjölagen och till vissa lagar som ansluter sig därtill.
SOU 1929: 21. Betänkande och förslag rörande understöd åt den civila luftfarten.

SOU 1930: 11. Utkast till lagbestämmelser om befraktning (5 kap. 109—168 §§ Sjölagen) utarbetat inom de nordiska sjölagstiftningskommittéerna.
SOU 1936: 17. Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m.m. Avgivet av 1933 års sjölagstiftningskommitté.
SOU 1936: 54. Förslag till lag om befordran med luftfartyg m.m.
SOU 1950: 16. Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område.
SOU 1955: 42. Luftfartslag. Förslag av 1945 års lufträttssakkunniga.
SOU 1966: 25. Sällskapsresor.
SOU 1971: 90. Befordran av passagerare och resgods till sjöss.
SOU 1972: 10. Godsbefordran till sjöss. Lagändringar föranledda av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention.
SOU 1972: 51. Sjölagens befraktningskapitel.
SOU 1973: 51. Skadestånd V. Skadestånd vid personskada.
SOU 1973: 140. Oljeansvarighetslagen.
SOU 1974: 83. Generalklausul i förmögenhetsrätten.
SOU 1974: 89. Ny järnvägslagstiftning I. Järnvägens ansvarighet vid befordran av passagerare.
SOU 1974: 100. Internationella överenskommelser och svensk rätt.
SOU 1976: 66. Köplag. Slutbetänkande av köplagsutredningen.
SOU 1979: 36. Konsumenttjänstlag. Betänkande av konsumenttjänstutredningen.
SOU 1980: 37. Ny järnvägslagstiftning II. Förslag till järnvägstrafiklag m.m.
SOU 1981: 8. Översyn av sjölagen 1. Begränsning av redares ansvar. Befordran av passagerare.

Internationella konferenser och förarbeten

Bern 1923. Conférence internationale concernant le transport des marchandises, des voyageurs et des bagages par chemins de fer. Berne, mai-juin 1923. Tome II. Fascicules I et II.
Bryssel 1922. Conférence internationale de droit maritime. Documents et procès-verbaux. Séances 17—26 octobre 1922 Bruxelles.
Bryssel 1923. Conférence internationale de droit maritime. Réunion de la Sous-Commission. Procès - verbaux des séances 6—9 octobre 1923 Bruxelles.
CITEJA Avant-project. Avant-project de convention relative aux documents de transport aérien et a la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs. Paris 1929.
CITEJA 3. Compte rendu provisoire de la 3[e] session. Mai 1928.
Paris 1925. Conférence internationale de droit privé aérien 27 octobre — 6 novembre 1925.
Warszawa 1929. II Conférence internationale de droit privé aérien 4—12 octobre 1929 Varsovie. Warszawa 1930.
Minutes. Second international conference on private aeronautical law. October 4—12, 1929 Warsaw. Minutes translated by Horner and Legrez. South Hackensack 1975.
Hague 1955 I. International conference on private air law. Minutes. The Hague 1955. ICAO Doc 7686-LC/140.
Hague 1955 II. International conference on private air law. Documents. The Hague 1955. ICAO Doc 7686-LC/140.

Montreal 1966 I. Special ICAO meeting on limits for passengers under the Warsaw Convention and the Hague Protocol. Minutes. Montreal 1966. ICAO Doc. 8584-LC/154-1.

Montreal 1966 II. Special ICAO meeting on limits for passengers under the Warsaw Convention and the Hague Protocol. Documents. Montreal 1966. ICAO Doc 8584-LC/154-2.

ICAO 1968—69. Subcommittee of the legal committee on the question of revision of the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol. Reports and documentation. 1968—1969. Doc 8839-LC/158-1.

Guatemala I. International conference on air law. Minutes. Guatemala City 1971. ICAO Doc 9040-LC/167-1.

Guatemala II. International conference on air law. Documents. Guatemala City 1971. ICAO Doc 9040-LC/167-2.

Montreal 1975 I. International conference on air law. Minutes. Montreal 1975. Doc 9154-LC/174-1.

Montreal 1975 II. International conference on air law. Documents. Montreal 1975. ICAO Doc 9154-LC/174-2.

ICAO Doc 8932/2

ICAO Doc 9145

ICAO Doc 9146

ICAO Doc 9147

ICAO Doc 9148

Diverse i noterna närmare angivna dokument.

FÖRTECKNING ÖVER RÄTTSFALL

I förteckningen har endast medtagits fall som refererats i texten.

HD 1927 II 446	Kap 6 IV vid not 4
HD 1945 II 74	Kap 4 V not 1
HD 1947 II 40	Kap 6 III not 3
HD 1947 II 147	Kap 4 IV not 48, kap 6 III i not 3
HD 1950 II 416	Kap 4 V not 1
HD 1960 II 13	Kap 4 V vid not 15
HD 1966 II 76	Kap 4 V not 1
HD 1977 II 74	Kap 6 IV vid not 7
HD 1978 II 67	Kap 4 V vid not 16
HD 1982 II 52, trådrullsfallet	Kap 6 IV vid not 41
HD 1982 II 64	Kap 6 V vid not 37
HD 1983 II 95, CMR	Kap 4 IV not 3
HD 1984 II 57, annonsfallet	Kap 7 II vid not 26
HD 1984 II 180, bilreparationsfallet	Kap 6 III not 15
HD 1985 II 86 (DC-10 fallet Kkn 79/38/2011, H:fors RR 6 avd. II div. 31. 6. 1982 S 82/93, H:fors HovR 16. 5. 1984 44 S 1982/755)	Kap 4 IV vid not 42 ff
HD 1950/419	Kap 4 IV not 1, 6 IV not 29
HD 3875/9. 10. 1981, given 14. 5. 1982, R 78/225	Kap 9 III not 1
Se även ND 1965 s 263, Stina-fallet	Kap 6 IV vid not 12
Hfors RR 5 avd. I div. 13. 12. 1982 S 82/1984 (DC-10 fall Kkn 79/38/2133)	Kap 4 IV vid not 40 ff

Konsumentklagonämndens praxis

79/38/1074	Kap 7 III vid not 32, i not 75
79/38/1399, årsdockningsfall	Kap 4 IV vid not 65, kap 7 III not 15
79/35/2425	Kap 4 I i not 12
81/35/300, årsdockningsfall	Kap 4 IV vid not 66
81/35/1010, gulsotsfallet	Kap 9 IV not 2
81/35/1033, brännskadefallet	Kap 9 IV not 2

81/35/3214	Kap 9 III vid not 10
81/35/3202	Kap 9 III vid not 8
81/35/3642	Kap 9 III vid not 9
82/35/429	Kap 9 III vid not 11
82/35/1234	Kap 4 vid not 26
82/35/1884	Kap 4 V not 31
82/35/2411	Kap 9 III not 13
82/35/2526	Kap 6 V not 27
82/35/2561	Kap 9 III vid not 17
82/35/2660	Kap 4 IV vid not 76, kap 6 V not 3
82/35/2797	Kap 4 V vid not 29
82/35/2879	Kap 9 III vid not 16
82/35/3103	Kap 4 V vid not 35
82/35/3392	Kap 4 V vid not 25, kap 6 III vid not 15
83/35/256	Kap 4 IV not 62
83/35/620	Kap 4 IV not 77
83/35/1638	Kap 7 III not 39
84/35/2039	Kap 4 V vid not 31

Nordiska avgöranden

AfL (1969) Bd 4 146f, Lodenrocksfallet, V. Landsret	Kap 6 IV vid not 11
AfL (1973—1974) Bd 5 331 f, Storebrand v Pan American World Airways, Oslo byrett	Kap 4 IV vid not 17
AfL (1984) Bd 6 342, SAS v Mong, Gulating Lagmannsrett	Kap 4 II not 83, kap 6 III vid not 17
ND 1944 s 365, Fylgia, SHD	Kap 4 V vid not 17
ND 1952 s 508, Svea HovR	Kap 6 IV vid not 12
ND 1953 s 86 SøHa	Kap 6 IV vid not 12
ND 1954 s 680 SøHa	Kap 4 V vid not 33
ND 1954 s 749 SHD	Kap 1 II not 47
ND 1957 s 1 DHR	Kap 6 IV vid not 12
ND 1964 s 169 Bergen byrett	Kap 7 II not 10
ND 1965 s 263, Stina-fallet, HD	Kap 6 IV vid not 12
ND 1968 s 35 SøHa	Kap 6 IV vid not 12
ND 1968 s 212 SøHa	Kap 7 II not 10
ND 1968 s 289 Østree Landsret	Kap 7 II not 10
ND 1970 s 209 Hålogaland	Kap 7 III vid not 65
ND 1970 s 372 DHR	Kap 7 III vid not 13
ND 1974 s 444 Oslo byrett	Kap 7 III vid not 64
ND 1979 s 29 Frostating lagmannsrett	Kap 7 II vid not 17
ND 1979 s 231, Wingull-saken, Norsk skiljedom	Kap 1 II not 46
ND 1979 s 284 SøHa	Kap 4 II not 88

NJA 1966 s 210	Kap 6 V not 68
NJA 1979 s 120	Kap 6 V vid not 42
NJA 1979 s 483, bensinpumparna	Kap 7 III not 61
NJA 1980 s 12	Kap 7 III not 26
NJA 1983 s 3, Tsesis-fallet	Kap 1 II vid not 21
Clemens v SAS Svea Hovrätt 19. 10. 1984, Nr 976/84 (Svea tingsrätt 13. 10. 1983 Nr FT 445/83 DFT 909)	Kap 4 V vid not 22
SvJT 1967 Rättsfall från hovrätterna nr 20, HovR:n för Västra Sverige	Kap 6 IV vid not 9
Allmänna reklamationsnämnden	
79/R1744	Kap 9 IV not 1
79/R8406	Kap 4 IV not 59
82/R 480	Kap 4 V not 30
Engelska avgöranden	
British Airways Board v Taylor, 1975 2 Lloyd's Rep 434, 1976 1 Lloyd's Rep 167	Kap 4 II vid not 66
Cook v Spanish Holiday Tours, 6/2 1960 Times Law Reports	Kap 6 V not 53
Czarnikow v Koufos (Heron II), (1969) 1 A.C. 350, 389	Kap 6 IV vid not 18
Diesen v Samson, 1971 Scots Law Times 49	Kap 6 V not 52
Fothergill v Monarch Airlines, 1979 USAvR 941, 1980 2 AllER 698	Kap 1 II not 18
Hadley v Baxendale, (1854) 9 Ex. 341	Kap 6 IV vid not 14
Hobbs v L.S.W.Ry, (1875) L.R. 10 Q.B. III	Kap 6 V vid not 46
Jarvis v Swan's Tours, (1973) 1 AllER 71	Kap 6 V vid not 54
Le Blanche v L.N.W.Ry., (1879) 1.C.P.D. 286	Kap 6 III vid not 20
Montevideo Gas Co. v Clan Line, (1921) 37 Times Law Reports 866	Kap 6 IV vid not 20
Victoria Laundry v Newman, (1949) I AllER 997	Kap 6 IV vid not 15
Amerikanska avgöranden	
Austin v Delta Air Lines, 1971 USAvR 401	Kap 4 V vid not 30
Bendersky v TWA, 1968 USAvR 1128	Kap 7 III not 91
Cohen v Varig, 13 Avi 18.270, 14 Avi 17.468	Kap 7 III vid not 91
Crowley v Arcadia, 1965 AMC 988	Kap 4 II not 68
Franklin Mint v TWA, 2 LMCLQ 1984 344, IATA Memorandum 1984 3979	Kap 1 II not 18, 29
Goldhirsch v Air France, 13 Avi 17.307, Air Law 1976 106	Kap 4 V vid not 27

Levy v Eastern Airlines, 1982 USAvR 165 — Kap 4 IV not 69
Lisi v Alitalia Linee Aeree Italiane, 9 Avi 18.120, 9 Avi 18.374 — Kap 7 II not 12
Mahaney v Air France, 45 JALC 1981 891 (Johnson) — Kap 4 II vid not 63
McMurry v Capitol International Airways, 1980 USAvR 1 — Kap 4 I vid not 25, II vid not 64, IV vid not 50 och 71, kap 6 III vid not 4
Nader v Allegheny Airlines, 1973 USAvR 329, 1975 USAvR 136, 1976 USAvR 1, 1976 USAvR 951 — Kap 4 III vid not 53 ff
Rosman v TWA, 1974 USAvR 1 — Kap 1 II not 17
Saiyed v Transmediterranean Airways, 1981 USAvR 1 — Kap 7 III not 91
Smith v Peidmont Aviation Inc., 1975 USAvR 1196, 1978 USAvR 109 — Kap 6 V vid not 49
Stratis v Eastern Airlines, 1982 USAvR 245 — Kap 7 II not 35
Tumarkin v Pan American World Airways, 1956 USAvR 383 — Kap 4 V vid not 23
Wills v Trans World Airways, 1961 USAvR 387 — Kap 4 II vid not 52

Västtyska avgöranden

BGH, 25. 9. 1978, *filmproducentfallet,* NJW 1979 495, ZLW 1979 134 — Kap 4 II vid not 26, kap 6 III vid not 18
BGH 21. 10. 1982, BEUC Legal News 1983 4.9. — Kap 6 V not 13
BGH 20. 1. 1983, *Verbraucherschutzverein v Deutsche Lufthansa,* ZLW 1983 44 — Kap 7 III vid not 3, 22, 33
OLG Frankfurt/M 26. 4. 1983, ZLW 1984 177 — Kap 4 I vid not 26, II not 90
LG Berlin 10. 6. 1981, NJW 1982 343, ZLW 1982 84 — Kap 6 III vid not 19, kap 7 II not 14
LG Bonn 30. 10. 1973, ZLW 1967 73 — Kap 7 II not 23
LG Frankfurt/M 19. 4. 1982, NJW 1982 1538 — Kap 4 II vid not 28
LG München I 23. 11. 1977, NJW 1978 2454 — Kap 4 I not 27, V vid not 32

Franska avgöranden

Air France c Lamour, 1972 RFDA 42 — Kap 4 IV vid not 47
Bérubé et autres c Sté Nordair Ltée, 1981 RFDA 157 — Kap 4 IV not 49 och 72
Dame Bengeloune c Air-Afrique, 1984 RFDA 95 — Kap 4 II vid not 36
Iran Air c Générale de Geophysique, 1975 RFDA 60 — Kap 4 IV vid not 72
Martel c Air Inter, 1979 RFDA 229, 1984 RFDA 289 — Kap 4 IV not 54

Robert-Houdin c Panair do Brasil, 1961 RGA 285 — Kap 4 II vid not 34, IV vid not 26 och 51, kap 7 III vid not 93
Soulliac c Air France, 1965 RGAE 15 — Kap 4 IV vid not 27
Tourdiau c Air India, 1977 RFDA 193 — Kap 1 II not 8
UTA c Blain, 1977 RFDA 181 — Kap 4 IV vid not 29, kap 7 III vid not 94

Övriga avgöranden

Chande & Others v East African Airways Corporation, Supreme Court of Kenya, (1964) Eastern Africa Law Reports 78 — Kap 6 V vid not 69
Elder et al. v Koppe, Nova Scotia Supreme Court, Dominion Law Reports, (Canada) 3 ed 705 (1975) 53 — Kap 6 V vid not 58
Friesen v Air Canada and British Airways, Alberta Court of Queen's Bench, Annals of air and space law vol 7 (1982) 567 — Kap 7 III vid not 92
Kalaw v Pan American World Airways, Manila underrätt (Burrows 518) — Kap 4 II not 69
Lopez v Pan American World Airways, Supreme Court of Manila. 1966 USAvR 1 — Kap 4 II not 69
Wegg c Sabena, Trib. com. Bruxelles, 1966 RFDA 353 — Kap 4 IV vid not 30

SAKREGISTER

adekvans *231 ff*, 260 f, 302, 307 f, 315 f, 349
AEA 82
AGB-Gesetz 34 f, 284, 293, *296 ff*
aktsamhetsnivå 186
»alla nödiga åtgärder» 177
Allmänna reklamationsnämnden 184, 343[1]
Allmänna sällskapsresevillkor 16[4], 182, 193, 254, *332 ff*
»allmänna transporträttsliga principer» 213 f
»annan omständighet» som medverkat 196
annullering 95, 109 f, 113, 118, 120, 125, 180, 299
se även icke-uppfyllelse, inställelse, irregularitet, dröjsmål, underlåten befordan, överbokning
anslutande förbindelse 83, 113, 125, 294, 309
ansvarsbegränsningsbelopp 57, 74 f, 149, 163, 166, 167, 178, *202 ff*, 210, 244 ff, 316, 346 ff
ansvarsfrihet 178, 187
ansvarsfriskrivning 56, 63, 66 f, 90, 141 f, 174, *265 ff*, *279 ff*, *288 ff*, *307 ff*, 348
ansvarsgrund *175 ff*
ansvarsperiod *169 ff*
arrangör 254, *331 ff*
Aténkonventionen 167, 204
avgångsmodell 52 f
avtalad transport 164
avtalets syfte *215 ff*, 227, 260
— förtjänst 216
— rekreation 216
— resa vidare 216
— uppgivet syfte 216
avtalsintresset 218 ff
— positiva 218 ff
— negativa 219 ff
avtalsslut 270
avtalsvillkor 49 ff, 87, *265 ff*
se även ansvarsfriskrivning, befordringsvillkor, biljettvillkor, General Conditions, ordningsstadga, standardavtal, tidtabellsvillkor
avtalsvite 223

bagage 99 f, 111 f
— skadat 100 f
— fördröjt 101 f, 181
— förkommet 100, 314[91]
— minskat 100
befordringsplikt 41
befordringsvillkor 64 ff, 86[48], 103, 105[126], 185[49], *265 ff*
se även avtalsvillkor
begränsningsregler *217 ff*
biljettvillkor 56, 85, 90, 91, 103, *207 ff*
båtbiljetten 272, *283 ff*, 288
flygbiljetten 273 ff, 283 ff
bussbiljetten 278
tågbiljetten 269[7], 282
bonus pater familias 199, 229
bumping 151, 155, 158

CAB 155
CIM 42, 43, 213
CITEJA-förslaget 69, 169, 177
CIV 42, 43, 213, 264
consequential loss 314 f
contemplation 236 f, 257
culpaansvar 182, 185, 187 f, 221
se även presumtionsansvar

dagtraktamente 127 f, 328
damages

actual 156
compensatory 156, 158, 257[49]
punitive 156, 158, 257[49]
DBC 79, 82 f, 104, 138
DC-10 97 f, 183 f, 341[51]
differentiering *121 ff, 249 ff,* 301, 320
direkt förlust 303 ff
diskriminering 155 f
dispositivt dröjsmålsansvar 55, 56, 168, 173
se även tvingande dröjsmålsansvar
dold kontroll 266
dröjsmål 120, 130
— exceptionellt 139
— rättsligt relevant 137
— väsentligt 225
dröjsmålsansvar 44 f, 55 f, 70 f, 73, 74
— geografiska begränsningar 173
se även dispositivt och tvingande dröjsmålsansvar
dröjsmålsbegreppet 120, 130, 136, *145 ff, 162 ff*
dröjsmålsorsaker 85, 86, 89, 120, 144

ekonomisering 249
ersättningar 126, 326
ersättningsavdelningen 81, 82, 104, 345
ersättningsnivån 79, 113, *262 f*
ersättningspraxis 77 ff
extra kostnader *124 f, 321 ff*

fel avgångstid 117
felbokning 193
feldebitering 193
Fixgeschäft 151
flyginställelse 86 f, 91 f, 93 f, 95 f
se även irregularität, annullering
force majeure 49 f, 93, *178 ff,* 222, 341
fransk orginaltext 24, 152 f, 162
se även orginalspråk
fraudulent misrepresentation 155 f
»full» ersättning 217
följdskador 303
se indirekta skador
förarbeten 25[18], 29, 30[26], 67, 73, 139, 162 ff, 177 f
fördröjd resa till resemålet 107, 109
fördröjd hemresa 108, 109
fördyrningskostnader *124 ff,* 204, 310, 321 f
förhandskontroll 266
förlorad arbetsförtjänst *126 f,* 155, 219, 327, 339
förlorad rekreation 129, *250 ff*
förlorade evenemang 129, 251
försäkring 18, 345
förutsebarhet 211, *235 ff*
förväntad fördel 253

General Conditions of Carriage 32 f, 71 f, 140 f, 267 f, *292 ff, 296 ff,* 308
General Conditions of Contract 32 f, 139, 140, 172, 229 f
godsbefordran 42, 52, 55, 57, 71, 175 f, 234, 263, 307, 313 f, 329
goodwill 235
Guatemalaprotokollet 75, 176, 210, 316

Haagkonferensen 73, 177
Haagreglerna 55, 213
handelsvinst 234, 240, 302, 307
handresgods 99 f
se även bagage
Helsingfors Stads Trafikverk 49 f
»hjälpmedel vid navigeringen» 26 ff
hävningsrätt 54[27], 148, 225 f, 286

IATA 32 f, 68 f, 72, 74, 210, 268 f, 292 f, 296, 329
icke-ekonomisk skada
se ideell skada
icke-uppfyllelse 42, 120, 130, *145 ff,* 159, 161, *162 ff*
ideell skada 128, *246 ff,* 330
ersättningsnivån 262
ekonomisering 249
incheckningsprocedur 198
indirekt skada *301 ff*
inexécution 152 f
inkorporering *267 ff*
insjötrafik 51
inställelse 186, 299
se annullering
internationell praxis 25, 35, 212
internationella standardavtal 23 f, *32 ff*
se General Conditions, avtalsvillkor
irregularitet 91

se annullering, inställelse, dröjsmål
ishinder 106, 109, 235

jämkning 165, *194 ff*
Järnvägsstyrelsen 77

kancellering 153, 166[87], 186, 235
Kkn 130, 198, 199, 200, 227, *334 ff*
sektionerna 334
plenum 338
KO 165
kombinationsregeln *241 ff*, 244
kommersiella fel 286
kompensationsavtal 152, 153, 183, 190 f, 223
— hypotetiskt 218 f
— rätt att göra 225 f
— skyldighet att göra 223 f
— överdyra 226, 326
se även kostnader för
konfirmerad platsreservering 156, 159
konsekvensskador 126 ff
se följdskador, indirekta skador
konsolidering 187
konsumenträtt 16, 296 ff
konsumenttjänstutredningen 255
konventionstolkning 22 ff, 43, 162 ff, 164
se även förarbeten
konvertering 16, 42[34], 163, 245
kostnader för kompenserande transport 125 ff, 323
KSL 165, 222, 290 f, 304, 320

Linja-autoliitto r.y. 49, 77
luftbefordring
— »bei der Luftbeförderung» 152
— vid luftbefordringen 170

marknadsföring 138
MD 165
medverkan *194 ff*, 266
mental distress 256 f
missad anslutningsförbindelse *86 ff*, *113 ff*, 311
se även anslutande förbindelse, kompensationsavtal
missad resa 98
missöden 117
Montrealprotokollen 73, 75, 164 f, 176, 195, 203, 211, 273
myndighetsingripande 183, 189
månadsbiljett 118

nationell rätt 22, 29 f, 32 ff, 210, 313
nautiskt fel 57
nedsättning av oskäligt skadestånd 243
negativa kontraktsintresset 219
no show 79, 149
»nordisk» lagstiftning 35
nordiska köplagsförslaget 223
Norges statsbanor 46
normalersättning 239, 262
normaltid 137
normalvillkor 45
näringsrättslig lagstiftning 46

ogiltighet *283 ff*, *292 ff*
oljeansvarighetslagen 26 ff
olägenhet 128 f, 251
omöjlighet 150, 161
onödiga kostnader *123 f*, 320 f
ordningsstadga 49
orginalspråk 24, 27, 34, 152 f, 160
oskäliga avtalsvillkor 165, 290

Pariskonferensen 68, 178
passagerartransporter 15, 164, 261, 309
personskador 130, 169, 175, 197, 203, 342, 343[2]
planeringsfel 198 f
platsbokning 80
positiva kontraktsintresset 218 f, 302
preskriptionsregler 148, 158
presumtionsansvar *175 ff*, *187 f*, 190, 346
lufträttens speciella *175 ff*
prioriteringsregler 155
prisnedsättning 98, 183, 255, 261, *333 ff*

»reasonability»-testet 235 ff
reguljära transporter 37 f, 61, 138
Reisevertragsgesetz 16[4], 248, 332[16]
reklamationspraxis 17, 19, *78 ff*, 103, *107 ff*, *113 ff*, 345
rekreationsvärde 249, *260 ff*, 313[88]
»remoteness»-testet 160
retard 152 f

resgods 99
se även bagage
reseavtal 16, 254, 257 f, *331 ff*
reseförsäkring 16, 345
restriktiv tolkning 266, 288
rättsjämförelse 25 f, 31, 35

självrisk *203 ff*, 272
skjutsväsendet *38 ff*
skyldighet att begränsa skadan *201 ff*
se även kompensationsavtal
skyldighet att undvika skadan *199 ff*
skälig tid 142 f
»skäliga avvikelser» 138, 142
standardformulär *267 ff*
Statsjärnvägarna 77, *122 ff*
strejk 184, 189
strikt ansvar 179

teknisk utveckling 37, 38 ff, 40 ff, 50 ff, 58 ff
tekniskt fel 185, 189, 336
tidsfaktorn 16, 144
tidsgaranterad transport 137, 142
tidtabellsvillkor 54, *279 ff*, 284, 294
Tokyoutkastet 57, 167
tolkningsmetoder *22 ff*
— betydelse 29 f
— intern 23 f
— nationalistisk 22 f
— subjektiv 28
trafikstadga *41 ff*
trafiktillstånd *47 ff*
transportkvalitet 139
transportmedelstyp 138
transportsträckans längd 138, 144
transportörens föreskrifter 199
travaux préparatoires
se förarbeten

tredje mans skada 130 f, 263 f, 330
tvingande dröjsmålsansvar 149, 290
geografiska begränsningar 285
indirekta skador 312
tidsmässiga begränsningar 286 ff
TYSE 304 f
tågförsening 113 f
tåginställelse 113 f

underlåten befordran 300
se även annullering, inställelse, icke-uppfyllelse, överbokning
Unmögligkeit 150 f, 161
»utan varsel» 283 ff, 293 f
utebliven förtjänst 126 ff, 327 ff
utlägg 302
se även extra kostnader
utomkontraktuell skadeståndsrätt 247
utvandring 51

Verzug 150, 161
vinst, se handelsvinst
vädret 182, 188, 336, 342[16]
väsentlighetskrav 225, 261, 286
Warszawakonventionen 22, 33, *67 ff*, *126 ff*, 169

yrkesmässig biltrafik 47 f

ångbåtstrafik 39, 50 f
årsdockning 189 f
återbetalning 41[18], 42, 94[79], 95[86], 114, 159, 257

ändringsförbehåll 289, *297 ff*, 299 f

öppen kontroll 266
överbokning *79 ff*, 84, 120, 148, 150 f, 153 f, 158 f, 161, 227, 331