

svar eller for at nedsætte dette efter §§ 20 og 21 er til Stede.

Af Henvisningen til § 20 fremgaar tilstrækkelig klart, at der maa være en Aarsagssammenhæng mellem Befordringen og Skadens Indtræden, saaledes at f. Eks. Slagsmaal mellem Passagererne ikke kan paadrage Befordrerens Ansvar, og ligesom man derfor har anset det for overflødigt yderligere at fremhæve dette ved Anvendelsen af Udtryk som: „som Følge af Befordringen“, har man været betænkelig herved, idet Bevisbyrden for Kausaliteten ikke maa lægges paa skadelidte.

Hvad angaar Ansvar for „Skade paa Person“, hvilket Udtryk i Lovgivningen bruges i Flæng med Udtryk som „Legemsbeskadigelse“, „Krænkelser af Legeme“ o. lign., er det uden Betydning, om Skaden er fremkaldt ved et egentlig mekanisk Indgreb eller beror paa et psykisk Choc, jfr. paa andre Omraader Domme i Ugeskrift for Retsvæsen 1921 S. 662, 1926 S. 1019, 1927 S. 768, 1931 S. 124, 1932 S. 973 og 1933 S. 116, men paa den anden Side er det selvfølgelig ikke enhver Følelse af Ubehag, fremkaldt ved Lufttrejsen, der omfattes af Udtrykket; medens saaledes Ansvar for Luftsygge vel kan anses for udelukket allerede ved Princippet i § 21, vil heller ikke f. Eks. Tab som Følge af en paadraget almindelig Forkølelse, ganske bortset fra Spørgsmaalet om Adækvans, kunne kræves erstattet. Der maa foreligge en virkelig Forringelse i den fysiologiske Tilstand, uden at dog Grænsen rent abstrakt lader sig angive med nogen større Skarphed.

En Begrænsning i Ansvarsregelen indeholdes endelig i, at Skaden skal hidrøre fra en Tildragelse, medens den rejsende er om Bord i Luftfartøjet, eller under Indstigningen og Udstigningen; Bevisbyrden herfor er hos den, der kræver Erstatningen, men „Udstigning“ vil f. Eks. ogsaa omfatte det Tilfælde, at den rejsende under en Ulykke nødsages til at springe ud fra Luftfartøjet med Faldskærm.

Forskellen i Affattelse over for Konventionens Art. 17 er afrent redaktionel Karakter.

ad § 18.

Her gengives i første og andet Stykke, ligeledes med visse redaktionelle Ændringer, den tilsvarende Ansvarsregel ved Tingsskade i Konventionens Art. 18.

Det skal dog bemærkes, at det Tidsrum, inden for hvilket de særlige Bestemmelser er anvendelige („Luftbefordringen“), bestemmes videre her end i § 17, hvilket begrundes med, at *Passageren* kan bevæge sig frit omkring, hvorfor Spørgsmaalet om Opfyldelse af Befordringsaftalen ikke kan siges at foreligge, hvis han endnu ikke er gaaet om Bord i Luftfartøjet eller har forladt det under et Ophold; ogsaa her er det den, der kræver Erstatningen, der har Bevisbyrden for, at den skadegørende Begivenhed ligger inden for dette Tidsrum, men denne Bevisbyrde lettes ved Regelen i Paragraffens 2. Stk., der opstiller en Formodning herfor, hvis Befordringsaftalen ogsaa omfatter Befordring til Lands eller til Vands, uden for Flyveplads ved Indladning, Udlevering eller Omladning, og Skaden er sket, efter at Godset er grebet af Befordringsaftalen, idet det i Henhold til denne er afleveret til Befordrerens eller hans Folk.

Medens Konventionen bortset fra Regelen i Art. 22, 3. Stk., intet indeholder om Ansvar for Rejsegods, som den rejsende selv beholder i sin Varetægt, har man i Udkastets § 18, 3. Stk., fundet det rimeligt direkte at fastslaa den deraf flydende Konsekvens, nemlig at Erstatningspligt for Befordrerens kun indtræder i Overensstemmelse med de almindelige Ansvarsregler og saaledes normalt er betinget af, at skadelidte kan godtgøre Brøde hos ham eller hans Folk.

ad § 19.

Om Forsinkelse, der foreligger overalt, hvor Luftfartøjet — efter at være startet — ikke kommer rettidigt frem, gælder tilsvarende Ansvarsbetingelser, jfr. Konventionens Art. 19.

Efter Udkastet er det ikke paabudt, at et bestemt Ankomsttidspunkt fastsættes, jfr. §§ 3, 4 og 8 p., men selv om et saadant