

Tidspunkt ikke er fastsat, kan Forsinkelse alligevel foreligge, hvis Befordringen ikke er tilendebragt inden *rimelig* Tid.

Den Skade, der kommer i Betragtning efter Udkastet, er efter dansk Rets almindelige Regler alene økonomisk Skade, og Spørgsmaalet om andre Virkninger af Forsinkelsen, f. Eks. vedrørende Adgangen til at hæve Kontrakten, omhandles ikke i Udkastet.

#### ad § 20.

Denne Paragraf gengiver med rent formelle Ændringer Konventionens Art. 20 og fastslaar dels, som ovenfor S. 21 fremhævet, at Ansvar efter §§ 17—19 er betinget af Skyld hos Befordreren — bortset fra det i Overensstemmelse med Principippet i D. L. 3—19—2 hjemlede Ansvar for Folks Brøde —, men dels ogsaa, at Bevisbyrden, bortset fra § 18, 3. Stk., er vendt om, saaledes at han for at *undgaa* Ansvar maa godtgøre, at intet kan lægges ham til Last.

Kun ved Befordring af Rejsegods eller Gods indfører Paragraffens 2. Stk. en fra Særetten hentet, hidtil i dansk Ret ukendt, Regel, hvorefter Befordreren — bortset fra Tilfælde af Forsæt eller grov Uagtsomhed hos ham eller hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste, § 25 — endvidere er fri for Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget af Fejl eller Forsømmelse ved Styningen, Føringen eller Navigeringen af Luftfartøjet, altsaa henholdsvis af Piloten, Kommandohaveren eller Navigatøren. Regelen danner formentlig et naturligt Modstykke til det strenge Ansvar for Befordreren for kommercielle Fejl. Ogsaa her maa det paahvile *Befordreren* at godtgøre, at Fritagelsesgrunden foreligger, og der kan vel i saa Henseende være Anledning til at skærpe Kravene til Bevisets Styrke over for Bestemmelsen i 1. Stk., ligesom det maa oplyses, at der i øvrigt er truffet alle nødvendige Foranstaltninger til Redning af Godset under eller efter Ulykken. Med dette sidste Forbehold er det Mening at udtrykke det i øvrigt selvfølgelig, at Regelen om Ansvarsfrihed ikke finder Anvendelse, hvor f. Eks.

Luftfartøjet styrter ned som Følge af en kun paa simpel Uagtsomhed beroende Navigeringsfejl, men hvor Skaden forvoldes ved en deraf følgende Ildsvaade, under hvilken de fornødne Redningsforanstaltninger er forsømt.

#### ad § 21.

I Overensstemmelse med det i Konventionens Art. 21 anerkendte *lex-fori-Princip*, jfr. § 33, skal herefter Spørgsmaalet om Betydningen af egen Skyld hos skadelidte af danske Domstole bedømmes efter dansk Rets almindelige Regler derom. Bevisbyrden maa paahvile Befordreren, jfr. Udkastets § 20.

Den her nævnte Adgang til at nedsætte Erstatningen eller lade den bortfalde maa staa aaben ogsaa i de i Udkastets §§ 3, 4, 9 og 25 nævnte Tilfælde, hvor Befordreren ellers ikke kan paaberaabe sig Konventionens Bestemmelser til sin Fordel.

#### ad § 22.

Som det allerede kendes ved andre Transportformer, jfr. Sølov § 220, Lov Nr. 117 af 11. Marts 1921 § 4, indfører denne Paragraf i Overensstemmelse med Konventionens Art. 22 Regler om Begrænsning i de Beløb, den erstatningspligtige ved Luftbefordringen vil have at udrede.

Denne Begrænsning gælder som ovenfor anført ikke, hvor Skaden er voldt ved Forsæt eller grov Uagtsomhed, jfr. § 25, eller hvor Billet eller behørigt Rejsegodsbevis eller Luftfragtbrev, jfr. §§ 3, 4 og 9, ikke foreligger, og det staaar Parterne frit for at vedtage et videregaaende Ansvar, derimod ikke et mindre Ansvar, se § 23.

Beløbene er fremkommet ved en tilnærmet Omregning af Konventionens Guldfrancssatser, jfr. Konventionens Art. 22, 4. Stk., og er angivet i *Kroner i Guldværdi*.

Dette sidste er fundet rimeligt ogsaa for rent indenlandsk Luftfart, uagtet noget kunde tale for i saadan Fart at afregne Erstatningen i Sedler efter Paalydende. Det synes imidlertid stødende, om en Dansker og en Udlænding fra et andet Land med Papirmøntfod, der begge under en