

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Ligesom Lov Nr. 123 af 7. Maj 1937 om Befordring med Luftfartøj bygger nærværende Forslag paa et Udkast, der er udarbejdet af de danske Medlemmer af den nordiske Luftprivatretskomité, og som indeholdes i den af disse under 8. Oktober 1936 afgivne Indberetning.

Ved Forslaget tilsigtes gennemført saadanne Bestemmelser, som dels vil gøre det muligt for Danmark at ratificere den i Rom den 29. Maj 1933 afsluttede Konvention angaaende Indførelse af visse ensartede Regler om Arrest i Luftfartøjer, og dels yderligere ogsaa for den rent indenrigske Luftfart vil medføre en Beskyttelse for de talrige Interesser hos Passagerer og Ladningsejere m. fl., der navnlig knytter sig til den regelmæssige Lufttrafik, mod Anvendelsen af de foreløbige Retsmidler, Arrest og Forbud.

Konventionen, hvis Tekst er optrykt som Bilag til Lovforslaget, er nu ratificeret af en Række europæiske Stater, bl. a. Belgien, Italien, Nederlandene, Polen og Tyskland, og er derefter traadt i Kraft den 13. August 1937. I Sverige har en Rigsdagsbeslutning fra indeværende Foraarsmølgjort, at Konventionen fra svensk Side ratificeres.

Saa lidt som Konventionen, jfr. Art. 2, 1ste Stykke, og Art. 7, berører Forslaget Kreditorernes Adgang til endelig Fyldestgørelse i Luftfartøjer ved Udlæg, Udpantning eller Konkurs i Overensstemmelse med Retsplejelovens og Konkurslovens almindelige Regler, eller Spørgsmaalet om Fartøjets Beslaglæggelse efter Straffeprocessens, Told- eller Politilovgivningens, Forskrifter.

For saa vidt Konventionens Art. 2, 2det Stykke, udtrykkeligt begrænser Adgangen til Udøvelse af Tilbageholdelsesret for en *Fordringshaver, der uden Brugerens Samtykke har taget Luftfartøjet i Besiddelse*, har man ment at kunne undlade Optagelsen af nogen tilsvarende Bestemmelse i Lovforslaget. Det fremgaar af Forarbejderne, at det ikke med de fremhævede Ord har været tilsigtet at udelukke Tilbageholdelsesretten ved Tilfældene af uanmodet Forretnings-

førelse, hvor den efter den almindelige europæiske Opfattelse anses begrundet i stiltiende Aftale, men alene, hvor Tilbageholdelsen skulde udøves til Sikkerhed for Krav paa Erstatning for Skade voldt ved Luftfartøjet. Om saadan Tilbageholdelsesret, hvor den skadegørende Genstand ved selve den skadegørende Begivenhed er kommet i skadelidtes Besiddelse, nu overhovedet kan anerkendes i dansk Ret, er ikke afgjort i Lovgivning eller Domspraksis; i Teorien har Spørgsmaalet været omtvistet, og det er herefter fundet rettest at holde det aabent, idet blot tilføjes, at det i Tilfælde af en bekræftende Besvarelse maa anses fuldt berettiget at slutte, at hvor Arrest ikke vilde kunne foretages, kan heller ikke Tilbageholdelsesretten bringes til Anvendelse.

I øvrigt fremtræder Forslagets Bestemmelser naturligvis med de almindelige Regler i Retsplejelovens femte Afsnit som Baggrund, og det har herefter ikke været nødvendigt at gentage Bestemmelserne i Konventionens Art. 5 og 6 om Anvendelsen af hurtig Rettergang i Arrestsager og om Ansvar for ulovlig Arrest.

Om Anvendelsesområdet for Forslagets Bestemmelser bemærkes, at Forslaget, skønt direkte foranlediget ved den internationale Konvention, i første Række omfatter *danske* Luftfartøjer og efter § 4 kun finder Anvendelse paa udenlandske Luftfartøjer, for saa vidt der efter Overenskomst med vedkommende Stat er truffet Bestemmelse derom, hvilket forudsættes at skulle ske over for de Stater, der har tiltraadt Konventionen om Arrest, saa snart denne er ratificeret fra dansk Side. Man har fundet det rimeligt her ikke at undergive danske Fartøjer i Danmark en ringere Behandling end den, Konventionen kræver for Fartøjer fra andre Konventionsstater, og et Forsøg paa ved danske Fartøjer at sondre imellem, om de anvendes i inden- eller udenrigsk Fart, er ikke fundet gennemførligt under Hensyn til den vekslende Brug, der af Luftfartsselskaberne kan gøres af de samme Maskiner. Paa ganske tilsvarende Maade er ogsaa den