

## Til kapitel 9.

### *Befordring med luftfartøj.*

I september måned 1955 afholdtes i Haag en diplomatisk luftretskonference, hvori 44 stater, deriblandt Danmark, deltog. Konferencen havde til formål at gennemføre en revision af den i Warszawa den 12. oktober 1929 undertegnede konvention om international luftbefordring, jfr. bilag 2. Arbejdet på denne revision blev påbegyndt kort tid efter, at ICAO var trådt i virksomhed efter den anden verdenskrig, og har foranlediget en indgående behandling i organisationens „Legal Committee“ af de problemer, konventionen tager stilling til. Oprindeligt var det hensigten at tilvejebringe en helt ny konvention til afløsning af Warszawa-konventionen; men i 1953 besluttede man at indskrænke sig til at foretage sådanne ændringer i konventionens tekst, som udviklingen siden 1929 havde nødvendiggjort. Det udkast, konferencen i Haag skulle tage stilling til, bestod derefter i en række forslag til ændringer af forskellige af konventionens artikler.

Den 28. september 1955 undertegnede en protokol, jfr. bilag 3, indeholdende de af konferencen vedtagne ændringer.

Warszawa-konventionens bestemmelser gennemførtes i Danmark ved lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj, og man har efter Haag-protokollens undertegnelse overvejet, hvorvidt den således ændrede konvention skulle gennemføres ved en ny selvstændig luftbefordringslov eller burde indføjes som et selvstændigt kapitel i den almindelige luftfartslov. Under de fællesnordiske forhandlinger, der er gået forud for udarbejdelsen af nærværende lovdokument, enedes man om at vælge sidstnævnte alternativ.

Idet der i øvrigt henvises til bemærkningerne til de enkelte paragraffer, skal der i det følgende kort redegøres for de væsentligste af de af Haag-protokollen foranledigede ændringer i bestemmelserne i luftbefordringsloven af 1937.

Bestemmelserne i §§ 84, 85 og 89 om det nødvendige indhold af billetter og andre transportdokumenter er væsentlig simplificeret, og virkningerne af, at sådanne dokumenter ikke er udstedt eller ikke er udstedt i overensstemmelse med forskrifterne, er mere begrænset end efter 1937-loven. Ifølge denne medfører de nævnte omstændigheder nemlig, at befordreren ikke kan påberåbe sig de bestemmelser i loven, som udelukker eller begrænser hans ansvar, medens de efter det foreliggende forslag alene afskærer ham fra at påberåbe sig reglerne om begrænsning af ansvaret.

Forslaget har slettet bestemmelsen i 1937-lovens § 20, stk. 2, hvorefter befordreren ved befordring af gods og bagage ikke er ansvarlig i tilfælde af, at han beviser, at skaden er forårsaget af fejl eller forsømmelse ved styringen, føringen eller navigeringen af luftfartøjet, og han og hans folk i øvrigt har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden.

De vigtigste af de foreslåede ændringer refererer sig til 1937-lovens §§ 22 og 25, henholdsvis om den almindelige ansvarsbegrænsning for befordreren og om de tilfælde, hvor der indtræder ubegrænset ansvar for denne. Endvidere er der i § 114 foreslået en bestemmelse omhandlende begrænsning af ansvaret for befordrerens folk.

I 1937-lovens § 22 har der hidtil i overensstemmelse med Warszawa-konventionens art. 22 været fastsat en begrænsning for personskade på 18 250 kr. for hver person. Dette beløb er i det foreliggende forslags § 111 i overensstemmelse med Haag-protokollens art. XI foreslået fordoblet til 36 500 kr., medens de øvrige erstatningsbeløb er uforandrede. Alle erstatningsbeløb beregnes i guld-værdi, medens dette efter § 33, stk. 2, i 1937-loven kun er tilfældet ved international luftbefordring.

Forslagets § 113 om ubegrænset ansvar for befordreren svarer til 1937-lovens § 25, men de subjektive betingelser for ansvars indtræden er ændret i overensstemmelse med Haag-protokollens art. XIII, således at det ubegrænsede ansvar kun indtræder, såfremt det bevises, at befordreren selv eller hans folk under udførelsen af deres tjeneste har forårsaget skaden enten med forsæt eller groft uagtsomt, vidende om at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Bestemmelsen i forslagets § 114 om begrænsning af det ansvar, befordrerens folk måtte ifalde, er ny. Den svarer til bestemmelsen i Haag-protokollens art. XIV.

### Til § 90.

Bestemmelsen er indholdsmæssigt uforandret i forhold til § 1 i den gældende luftbefordringslov nr. 123 af 7. maj 1937.

### Til § 91.

Ifølge § 2 i den gældende luftbefordringslov finder loven ikke anvendelse på luftbefordring, der udføres i henhold til internationale postoverenskomster. I overensstemmelse med Haag-protokollens art. II, er formuleringen „internationale postoverenskomster“ erstattet med „postbefordring“.

Bestemmelsen i § 91, stk. 2, svarer til Haag-protokollens art. XVI. Bestemmelsens rækkevidde