

Spørgsmålet om, hvem der har krav på erstatning, og hvad der kan kræves erstatning for, må afgøres efter bestemmelserne i § 15 i lov nr. 127 af 15. april 1930 om ikrafttræden af borgerlig straffelov m. m. En særlig regel herom i lighed med § 24 i den gældende luftbefordringslov har man anset for uforønden.

Udtrykket „under indstigning eller udstigning“ har givet anledning til fortolkningstvivl. „Under indstigning“ antages almindeligvis i litteraturen at omfatte tiden fra det øjeblik, passageren forlader lufthavnens bygninger for at gå til det ventende luftfartøj, indtil han er ombord i luftfartøjet. På tilsvarende måde antages „udstigning“ at omfatte tidsrummet fra den egentlige udstigning af luftfartøjet, indtil passageren er kommet ind i lufthavnens bygninger. Denne fortolkning forekommer reelt velbegrunder, idet passageren i det tidsrum, han befinder sig mellem lufthavnens bygninger og luftfartøjet, er udsat for en særlig risiko, som bør omfattes af befordrerens ansvar.

Til § 107.

Denne paragraf svarer til § 18 i den nugældende luftbefordringslov, idet man dog som i § 106 har foretaget en redaktionel ændring for at bringe teksten i bedre overensstemmelse med Warszawa-konventionens sprogbilag.

Til § 108.

Denne paragraf svarer til § 19 i den nugældende luftbefordringslov.

Til § 109.

I overensstemmelse med Haag-protokollens art. X er stk. 2 i § 20 i den nugældende luftbefordringslov udeladt, hvilket indebærer, at de for befordrerens lempeligere regler om ansvar for skade forårsaget af fejl eller forsømmelse ved styringen, føringen eller navigeringen af luftfartøjet ikke mere kommer til anvendelse.

I øvrigt har man ved den foreslåede formulering af § 109 søgt at nærme lovttekstens ordlyd til Warszawa-konventionens, bl. a. således at det utvetydigt fastslås, at bevisbyrden påhviler befordrerens.

Til § 110.

Også her har man foretaget en redaktionel ændring af lovtteksten, hvorved det i overensstemmelse med Warszawa-konventionens tekst præciseres, at bevisbyrden påhviler befordrerens.

Til § 111.

Ifølge Warszawa-konventionen var befordrerens ansvar for hver befordret passager begrænset til et

beløb af 125 000 Poincaré-francs (1 Poincaré-franc = 65½ milligram guld af finhed 900). Da dette beløb fandtes utilstrækkeligt, blev det ved Haag-protokollens art. XI forhøjet til det dobbelte, og man har i overensstemmelse hermed i det foreliggende lovforslag forhøjet det hidtil gældende maksimumsbeløb fra 18 250 kr. til 36 500 kr. De øvrige i denne paragraf omhandlede erstatningsbeløb er uforandrede i forhold til 1937-loven.

I paragraffens stk. 2 er formuleringen i 1937-lovens § 22, stk. 2: „den interesse, der er forbundet med befordringen“ i overensstemmelse med Warszawa-konventionens art. 22, stk. 2, som ændret ved Haag-protokollens art. XI, stk. 2. a), præciseret således: „den interesse, der er forbundet med godssets udlevering på bestemmelsesstedet“. Desuden er dette stykke suppleret med Haag-protokollens art. XI, stk. 2. b), angående erstatningens beregning i tilfælde, hvor kun en del af det befordrede gods er gået tabt, er beskadiget eller er blevet forsinket.

Paragraffens stk. 4 om idømmelse af sagsomkostninger ud over de anførte ansvarsgrænser svarer til bestemmelsen i Haag-protokollens art. XI, stk. 4. Bestemmelsen, der er usædvanlig i det danske retssystem, er efter aftale med de øvrige nordiske lande foreslået medtaget af hensyn til ønskeligheden af tilvejebringelse af en international retsenhed inden for dette område.

I paragraffens sidste stykke foreslås det i overensstemmelse med Haag-protokollens art. XI, stk. 5, at de omhandlede erstatningsbeløb skal beregnes i guldværdi (1 kr. i guld = 3 kr. 13 øre), og at erstatningsbeløbene størrelse skal variere i takt med svingningerne i kronens guldværdi. I udkastet til den nugældende luftbefordringslov var det foreslået, at erstatningsbeløbene skulle beregnes i guldværdi, uanset om der var tale om indenrigsk eller international luftbefordring, men ved den endelige redaktion af loven blev det bestemt, at guldværdi alene skulle lægges til grund ved international luftbefordring, jfr. 1937-lovens § 33, stk. 2. Denne ordning har medført, at værdien af det ved loven hjemlede erstatningskrav for passagerer i indenrigsk lufttrafik er blevet stadig ringere som følge af den faldende pengeværdi. Under de nordiske forhandlinger, der gik forud for nærværende lovforslag, blev spørgsmålet indgående behandlet, og der var enighed om, at en forskelsbehandling af international og indenrigsk luftbefordring i denne henseende ikke sagligt kunne begrundes. Dette gælder navnlig i de tilfælde, hvor samme transport for visse af passagerernes vedkommende må betegnes som indenrigsk luftbefordring, medens den i forhold til andre passagerer udgør en del af en international luftbefordring