

om, at § 32, stk. 2, i de nugældende nordiske luftfartslove ikke er ganske i overensstemmelse med Warszawa-konventionens art. 32, idet det efter de nordiske luftbefordringslove bl. a. kræves, at voldgiften skal foretages efter de af vedkommende stat fastsatte bestemmelser angående den i konventionen omhandlede luftbefordring. Efter Warszawa-konventionens art. 32 er det derimod tilstrækkeligt, at voldgiften afgøres efter bestemmelserne i konventionen. Spørgsmålet har næppe stor praktisk betydning, da lovene i de stater, der har tilsluttet sig konventionen, bør være i overensstemmelse med konventionen, men det synes alligevel rigtigst at bringe lovteksten helt på linje med konventionsteksten.

Til § 122.

Det forekommer ofte, at luftbefordringsdokumenter om befordring, der berører dansk territorium, udstedes uden for Danmark og på steder, hvor kendskabet til dansk lovgivning er meget begrænset. Det vil i sådanne tilfælde være uhensigtsmæssigt, om man, for så vidt angår de i § 92, stk. 1. c), § 93, stk. 1. c), og § 97. c) foreskrevne meddelelser, krævede en henvisning til dansk lovgivning, og det foreslås derfor, at det i disse tilfælde skal være tilstrækkeligt, at det af befordringsdokumentet fremgår, at befordringen kan være undergivet Warszawa-konventionens bestemmelser, som i reglen begrænser befordrerens ansvar. Samme regel foreslås indført, for så vidt angår befordringsdokumenter, der udstedes her i landet for international luftbefordring. Denne regel er især motiveret af hensynet til de herværende fremmede luftfartsselskaber.

For så vidt angår international luftbefordring, som falder uden for Warszawa-konventionen, har man ment at burde undlade at kræve den i stk. 1 omhandlede angivelse som betingelse for, at befordreren skulle kunne påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, idet det ofte forekommer, at luftbefordringsdokumenter om befordring, der berører dansk territorium, udstedes i lande, der ikke har tiltrådt Warszawa-konventionen. Sådanne dokumenter vil være udstedt i henhold til det pågældende lands lovgivning og vil normalt ikke indeholde den i stk. 1 nævnte henvisning til Warszawa-konventionen.

Til § 123.

Bestemmelsen svarer til § 34 i den gældende luftbefordringslov.

Til § 125.

Ifølge § 33 i den gældende luftbefordringslov skal loven ikke finde anvendelse på international luft-

befordring, som udføres direkte af en stat, som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 1929, såfremt denne stat har afgivet sådan erklæring, som omhandles i tillægsprotokollen til denne konventions art. 2. Da adskillige stater har afgivet en sådan erklæring, og da denne erklæring stadig må anses for gældende, selv om de pågældende stater har tilsluttet sig Haag-protokollen, er forholdet stadig aktuelt, og bestemmelsen er derfor foreslået medtaget i nærværende paragraf. Tilsvarende bestemmelse er foreslået fastsat med henblik på den mulighed, der ifølge Haag-protokollens art. XXVI hjemles stater for at undtage visse militære lufttransporter fra den reviderede konventions bestemmelser.

Til § 126.

Denne bestemmelse er nødvendig, idet man ikke med sikkerhed kan gå ud fra, at samtlige de stater, der er tilsluttet Warszawa-konventionen, også har tiltrådt Haag-protokollen.

Til kapitel 10.

Erstatning for skade.

Man må forudsætte, at de nugældende regler i luftfartslovens kap. 9 om erstatning for den som følge af et luftfartøjs benyttelse til luftfart indtrådte skade på person eller ting uden for luftfartøjet vil blive ændret som følge af en i Rom den 7. oktober 1952 om dette spørgsmål vedtagen konvention. Denne konvention er underskrevet fra dansk side, men endnu ikke ratificeret. Et af justitsministeriet nedsat udvalg har til overvejelse spørgsmålet om, hvilke lovgivningsforanstaltninger en ratifikation medfører.

Man har anset det for rigtigst, indtil klarhed herover foreligger, at de hidtil gældende erstatningsregler bliver gældende uændret, og disse er derfor med de fornødne redaktionelle ændringer optaget i forslaget.

Til kapitel 11.

Flugteulykker.

Dette kapitel indeholder 3 afsnit.

Det første vedrører eftersøgning af luftfartøjer og bygger på Chicagokonventionens art. 25, der