

Guadalajara-Konventionen.

Guadalajara-Konventionen har karakteren af et tillæg til Warszawa-Konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring.

Warszawa-Konventionen blev indgået den 12. oktober 1929 og er senere revideret ved en i Haag den 28. september 1955 oprettet protokol. Bestemmelser til gennemførelse af konventionen findes i luftfartslovens kapital 9, og såvel konventionen som protokollen er optrykt som bilag til forslaget til luftfartsloven (Folketingstidende 1959-60, tillæg A, sp. 1555-1578).

Warszawa-Konventionen indeholder en række bestemmelser om international luftbefordring. Konventionen giver imidlertid ikke regler for det tilfælde, at befordringen udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen. Bl. a. løser konventionen ikke spørgsmålet om, hvem der i dette tilfælde skal anses for befordrer i konventionens forstand — den, der har indgået befordringsaftalen, eller den, der rent faktisk udfører befordringen. Guadalajara-Konventionen har til formål at supplere Warszawa-Konventionen på dette punkt.

De nødvendige bestemmelser til gennemførelse af Guadalajara-Konventionen foreslås indsat i luftfartslovens kapital 9 (lovforslagets § 1, nr. 6, 8 og 9).

Guadalajara-Konventionen gælder ifølge art. 1 kun for befordringsaftaler, der omfattes af Warszawa-Konventionen, men man har ikke fundet anledning til at foretage en tilsvarende begrænsning af den danske lovgivning. Luftfartslovens kapitel 9, som bygger på Warszawa-Konventionen, gælder i princippet for al befordring, og ordningen bør være den samme for de nye regler, der følger af Guadalajara-Konventionen.

Herudover indeholder forslaget i § 1, nr. 3, 4, 5 og 7, ændringer med henblik på præcisering af de til Warszawa-Konventionens regler om befordringsdokumenter svarende bestemmelser i luftfartslovens kapital 9. Der henvises herom til bemærkningerne til de enkelte bestemmelser.

Endelig indeholder § 1, nr. 10-13, forslag, til ændringer i luftfartslovens §§ 134 og 139 med henblik på at gøre det muligt for andre landes myndigheder at deltage i her i landet foranstaltede havariundersøgelser i videre omfang end hidtil hjemlet.

Disse forslag er navnlig begrundet ved den i de senere år stedfundne udvikling henimod anvendelsen af større og mere komplicerede jettedrevne luftfartøjer.

*Til § 1.**Til nr. 1.*

Ifølge bestemmelsen i § 44, stk. 1, der svarer til Tokio-Konventionens art. 6.1., kan luftfartøjschefen, når det er nødvendigt af hensyn til luftfartøjets sikkerhed eller for at beskytte personer eller gods ombord eller for at opretholde orden og lydighed ombord, iværksætte forholdsregler, herunder anvende magt i det omfang, det efter omstændighederne kan anses for forsvarligt. Bestemmelsen betyder ikke i realiteten nogen ændring i forhold til de gældende bestemmelser i § 44, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt., hvorefter luftfartøjschefen kan skaffe sig lydighed ved magt, når det er nødvendigt for opretholdelse af orden ombord, og hvorefter han kan anvende ethvert middel, som er nødvendigt for at tilvejebringe orden og lydighed, såfremt luftfartøjet er i fare, eller der foreligger anden nødstilstand.

Bestemmelsen i forslaget § 44, stk. 2, svarer til Tokio-Konventionens art. 6.1., 1. pkt. Bestemmelsen i 1. pkt., hvorefter besætningsmedlemmerne uden opfordring skal yde luftfartøjschefen hjælp, svarer med enkelte redaktionelle ændringer til den gældende bestemmelse i § 44, stk. 2, 2. pkt. Bestemmelsen i 2. pkt., hvorefter også passagererne efter opfordring fra luftfartøjschefen kan yde hjælp, er derimod ny. Bestemmelsen, der ikke pålægger passagererne nogen pligt til at yde hjælp, fastslår ikke andet, end hvad der allerede følger af almindelige retsregler.

Bestemmelsen i forslaget § 44, stk. 3, der svarer til Tokio-Konventionens art. 6.2., 2. pkt., er ligeledes ny. Bestemmelsen, der går ud på, at besætningsmedlemmer og passagerer uden opfordring fra luftfartøjschefen kan iværksætte forebyggende forholdsregler, herunder anvende magt i det omfang, det efter omstændighederne kan anses for forsvarligt, når det er påtrængende nødvendigt af hensyn til luftfartøjets sikkerhed eller for at beskytte personer eller gods ombord, stemmer overens med, hvad der ville gælde efter almindelige retsregler. Det er en betingelse for bestemmelsens anvendelse, at det er påtrængende nødvendigt at iværksætte de pågældende forholdsregler, og bestemmelsen giver kun adgang til at anvende forholdsregler af forebyggende karakter. Det fremgår heraf, at bestemmelsen alene er et supplement til bestemmelserne i stk. 1 og 2 om luftfartøjschefens beføjelser; kan man afvente luftfartøjschefens indgriben, finder bestemmelsen ikke anvendelse.

I den gældende bestemmelse i § 44, stk. 3, er det fastsat, at dersom der tilføjes den, som har nægtet luftfartøjschefen lydighed, skade, kan han alene gøre ansvar gældende, hvis der er anvendt hårdere midler, end omstændighederne krævede. Også