

Tokio-Konventionen indeholder i art. 10 en bestemmelse om ansvarsfrihed for forholdsregler, der er iværksat i overensstemmelse med konventionen. Man har imidlertid ikke fundet anledning til at bibeholde bestemmelsen i § 44, stk. 3, eller at optage regler, svarende til Tokio-Konventionens art. 10, idet det må antages at følge af almindelige retsregler, at der ikke kan blive tale om ansvar, når den, der har iværksat forholdsreglerne, har haft rimelig grund til at antage, at betingelserne for deres anvendelse efter forslaget § 44, stk. 1-3, var opfyldt, og forholdsreglerne er holdt inden for rammerne af de nævnte bestemmelser, d. v. s. ikke går videre, end hvad der efter omstændighederne kan anses for forsvarligt.

#### Til nr. 2.

Ifølge den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 45, stk. 1, skal luftfartøjschefen, hvis der ombord bliver begået en grovere lovovertrædelse, til oplysning af sagen så vidt muligt træffe de foranstaltninger, som er nødvendige, og som ikke uden skade kan udsættes.

Luftfartøjschefen skal efter *stk. 2* så vidt muligt sørge for, at den skyldige ikke undviger, og han kan om fornødent tage ham i forvaring, indtil han kan overleveres til politiet i Danmark eller til vedkommende myndighed uden for riget. I overensstemmelse med Tokio-Konventionens art. 7.1.c. foreslås denne bestemmelse ændret således, at der er mulighed for at lade forvaringen vedvare, hvis den skyldige samtykker i at fortsætte rejsen under forvaring. Ændringen tager sigte på tilfælde, hvor luftfartøjet foretager mellemlanding. Der sker ikke herved nogen begrænsning i adgangen for landingsstatens myndigheder til selv at tage den skyldige i forvaring, jfr. konventionens art. 3.3.

Efter den gældende bestemmelse i *stk. 3* kan genstande, som må antages at have betydning som bevismidler, tages i forvaring af luftfartøjschefen, indtil de kan overgives til politi eller myndighed som nævnt i *stk. 2*. I overensstemmelse med Tokio-Konventionens art. 7.2., 8.2., og 9.2. og 3. foreslås bestemmelsen ændret således, at det pålægges luftfartøjschefen at give politiet eller den i *stk. 2* nævnte myndighed de fornødne oplysninger om lovovertrædelsen og overgive de bevismidler, som han har taget i forvaring.

Den foreslåede nye bestemmelse i *stk. 4* fastslår i overensstemmelse med Tokio-Konventionens art. 6.2., 1. pkt., at bestemmelsen i § 44, *stk. 2*, finder tilsvarende anvendelse. Dette betyder, at besætningsmedlemmer uden opfordring skal yde luftfartøjschefen hjælp, og at også passagererne efter opfordring fra luftfartøjschefen kan yde hjælp.

Heller ikke for så vidt angår forholdsregler efter § 45 har man anset det for påkrævet at give særlige bestemmelser om ansvarsfrihed, jfr. herved bemærkningerne ovenfor til forslaget under nr. 1.

Som det fremgår af det ovenfor anførte, kan der forekomme tilfælde, hvor luftfartøjschefen udleverer en person til landingsstatens myndigheder. Det bør tilføjes, at Tokio-Konventionen ikke tager stilling til, hvem der skal afholde eventuelle udgifter ved en sådan persons videre rejse. Efter Tokio-Konventionens art. 14.2. medfører udleveringen ikke, at den pågældende anses at have fået indrejsetilladelse. Herefter vil reglerne i punkt 3.25. i Chicago-Konventionens annex 9 kunne finde anvendelse. Disse regler går ud på, at hvis en person nægtes indrejse, er befordrerens ansvarlig for den pågældendes tilbagerejse til det sted, hvor han påbegyndte rejsen med befordrerens luftfartøj, eller andet sted, hvor han kan indrejse.

#### Til nr. 3, 4, 5 og 7.

Bestemmelserne i luftfartslovens kapitel 9 om kravene til befordringsdokumenternes indhold er indeholdt i § 92 (billetter), § 93 (rejsegodsbeviser) og § 97 (luftfragtbreve), der som kapitel 9 i øvrigt er udfærdiget på grundlag af Warszawa-Konventionen af 1929, således som denne er ændret ved Haag-Protokollen af 1955. Ifølge konventionens art. 3.1 c) skal billetten indeholde meddelelse om, at Warszawa-Konventionen vil kunne finde anvendelse, såfremt passagerens rejse afsluttes i eller medfører mellemlanding i et andet land end afganglandet, og at konventionen er bestemmende for og i de fleste tilfælde begrænser befordrerens ansvar i tilfælde af død eller skade på person og for tab af eller skade på rejsegods. Lignende bestemmelser er optaget i konventionens art. 4.1 c) og 8 c), for så vidt angår henholdsvis internationale rejsegodsbeviser og luftfragtbreve.

Det har vist sig, at den til den danske luftfartslov § 97 c) svarende bestemmelse i den norske lovgivning i nogle tilfælde har givet anledning til fortolkningstvivl.

De foreslåede ændringer til §§ 92, 93, 97 og tillige 122 tilsigter at bringe den danske lov i fuld overensstemmelse med de til grund herfor liggende konventionsbestemmelser, idet Warszawa-Konventionen klart kræver, at befordrerens tillige skal gøre udtrykkelig opmærksom på, at konventionen eller national lov i reglen begrænser befordrerens ansvar i de respektive henseender, medens det hidtil kunne være tvivlsomt, om befordreren efter den nationale lov har haft pligt til mere end at henvise til konventionen eller national lov.