

er i forhold til den nugældende lovs § 2 begrænset betydeligt, dels fordi det efter protokollen alene er bestemmelserne om befordringsdokumenter i §§ 92-98, der ikke finder anvendelse på de pågældende befordringer, dels fordi undtagelsesbestemmelsen er indskrænket til at omfatte befordringer, der udføres under usædvanlige forhold og falder uden for normal udøvelse af luftfartsvirksomhed.

Anvendelsen af udtrykket „luftfartsvirksomhed“ i stedet for det hidtil benyttede „lufttrafik“ tilsigter alene at skabe bedre overensstemmelse med det såvel i Warszawa-konventionen som i Haag-protokollen forekommende udtryk „exploitation aérienne“.

#### Til § 92.

I § 92 indeholdes kravene til billetens normale indhold. Bestemmelsen, der svarer til protokollens art. III, indebærer en væsentlig forenkling af formkravene i forhold til de hidtidige bestemmelser, der indeholdes i 1937-lovens § 3.

Bestemmelsen i stk. 2, der i 1937-loven har et sidestykke i § 11 om luftfragtbreve, fastslår i overensstemmelse med Haag-protokollens art. III b), at billetten kun gælder som prima-facie bevis for befordringsaftalens indgåelse og for vilkårene for befordringen.

Bestemmelsen i stk. 3 afviger fra den tilsvarende bestemmelse i § 3, stk. 2, i 1937-loven derved, at det fastsættes, at det alene er bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, befordrerens ikke vil kunne påberåbe sig i de tilfælde, hvor passageren med befordrerens samtykke er kommet om bord i luftfartøjet, uden at billet er udstedt. Samme regel er iøvrigt nu foreslået at skulle gælde i tilfælde hvor billetten ikke indeholder den under c) nævnte oplysning. Formuleringen „kommet om bord i luftfartøjet“ er nødvendiggjort af Haag-protokollens præcisering af tidspunktet for ansvarets indtræden.

#### Til § 93.

Denne paragraf svarer til Haag-protokollens art. IV og indeholder tilsvarende forenklede regler angående rejsegodsbevis som fastsat i § 92 angående passagerbilletter.

#### Til § 94.

Denne paragraf svarer til § 5 i den nugældende luftbefordringslov.

#### Til § 95.

I § 6 i den nugældende luftbefordringslov er det bestemt, at befordrerens underskrift skal påføres luftfragtbrevet ved godsets modtagelse. Da gennemførelsen af dette krav i visse tilfælde er stødt på praktiske vanskeligheder, er det i Haag-protokollens

art. V fastslået, at befordrerens underskrift skal påføres luftfragtbrevet, forinden godset tages om bord i luftfartøjet, og § 95 er udformet i overensstemmelse hermed.

I øvrigt svarer denne paragraf til § 6 i den nugældende luftbefordringslov.

#### Til § 96.

Denne paragraf svarer til § 7 i den nugældende luftbefordringslov.

#### Til § 97.

Denne paragraf, der svarer til Haag-protokollens art. VI, fastsætter tilsvarende forenklede regler angående indholdet af luftfragtbreve som fastsat i §§ 92 og 93 for henholdsvis passagerbilletter og rejsegodsbeviser.

#### Til § 98.

I lighed med § 92, stk. 3, og § 93, stk. 3, i nærværende udkast fastslår bestemmelsen en indskrænkning i befordrerens adgang til at påberåbe sig den almindelige ansvarsbegrænsning. Den nærmere formulering af betingelserne herfor er foretaget i overensstemmelse med Haag-protokollens art. VII.

#### Til § 99.

Bestemmelsen svarer til § 10 i den nugældende luftbefordringslov, idet dog udtrykket „andre“ i overensstemmelse med Haag-protokollens art. VIII er ændret til den mere præcise formulering „nogen, over for hvem denne (befordrerens) er ansvarlig“.

#### Til §§ 100-105.

Bestemmelserne svarer, bortset fra enkelte redaktionelle ændringer, til bestemmelserne i §§ 11-16 i den nugældende luftbefordringslov.

#### Til § 106.

Under de fællesnordiske forhandlinger, der gik forud for nærværende lovudkast, var der enighed om, at man burde ændre § 17 i 1937-loven, idet denne ikke synes helt at svare til Warszawa-konventionens tekst. Man har herefter foreslået formuleringen „lider han skade på person om bord i et luftfartøj eller under indstigning eller udstigning“ ændret til „lider han skade på legeme eller helbred som følge af en begivenhed, der er indtruffet om bord i luftfartøjet eller under indstigning eller udstigning“. Det fastslås herved, at det ikke er nødvendigt, at selve skaden er indtruffet, medens passageren befinder sig om bord i luftfartøjet eller under indstigning eller udstigning.