

og som sådan er undergivet Warszawa-konventionens bestemmelser. I overensstemmelse hermed foreslås det gennem indføjelse af et nyt sidste stykke, der træder i stedet for § 33, stk. 2, i 1937-loven, at tilvejebringe en fælles ordning for indenrigsk og international luftbefordring med hensyn til erstatningsansvarets maksimum. Endvidere foreslås det, at omregningen af erstatningsbeløb i tilfælde af søgsmål skal ske efter guldverdien på den dag, dommen afsiges, jfr. Haag-protokollens art. XI, stk. 5.

Til § 112.

I overensstemmelse med Haag-protokollens art. XII foreslås et nyt stk. 2 indføjet i paragraffen.

Til § 113.

I Warszawa-konventionens art. 25 er det bestemt, at befordrerer er ubetinget ansvarlig i tilfælde, hvor han har forårsaget skaden med forsæt eller ved en uagtsomhed, der efter loven i det land, hvor sagen anlægges, ligestilles med forsæt. Med befordrerens egen skyld sidestilles hans folks forhold, når de har handlet under udførelsen af deres tjeneste. Denne formulering har i praksis givet anledning til betydelige fortolkningsvanskeligheder, og en revision af denne bestemmelse var da også et af de vigtigste punkter på Haag-konferencens dagsorden. Efter indgående overvejelser vedtoges det at affatte bestemmelsen således, at det ubegrænsede ansvar indtræder, når der foreligger en handling eller undladelse, som er foretaget enten med den hensigt at fremkalde skade eller hensynsløst (recklessly/témérairement) og med viden om, at skade vil være den sandsynlige følge. For så vidt angår ansvaret for befordrerens folks brøde, skal tilsvarende regler finde anvendelse, jfr. Haag-protokollens art. XIII.

Ved udformningen af lovtæksten har man i overensstemmelse med, hvad der blev vedtaget under de forudgående nordiske samråd, undladt at medtage ordene „handling eller undladelse“, idet det anses for ønskeligt at overlade til domstolenes afgørelse, hvorvidt der i givet fald må siges at have foreligget en undladelse af en sådan art, at den kan begrunde ansvar.

Til § 114.

Spørgsmålet om, hvorvidt befordrerens folk kan pålægges erstatningsansvar, berøres ikke i Haag-protokollen, men overlades til de enkelte landes nationale lovgivning. Derimod fastslår art. XIV i Haag-protokollen, at de for befordrerer gældende begrænsninger i ansvaret også skal komme til anvendelse i forhold til befordrerens folk. Desuden fastslås det, at summen af de erstatningsbeløb, som

pålægges dem og befordrerer, ikke må overstige den for befordrerer fastsatte ansvarsgrænse, medmindre der foreligger forsæt eller grov hensynsløshed. En medvirkende årsag til den sidstnævnte bestemmelse er den betragtning, at befordrerer ofte må antages at være nødt til at skadesløsholde sine folk for erstatningsansvar, de måtte pådrage sig i tilfælde, hvor de ikke har handlet forsætligt eller groft uforvarsligt.

Til § 115.

Denne paragraf er i det hele i overensstemmelse med § 26 i den nugældende luftbefordringslov.

I paragraffens stk. 2 er reklamationsfristerne dog forlænget, jfr. Haag-protokollens art. XV, og samtidig er reklamationsfristens begyndelse i tilfælde af forsinkelse foreslået fastsat til „den dag, da godset blev stillet til rådighed for modtageren“, hvilken formulering ligger nærmere konventionens ordlyd „the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal“ end den nugældende lovtækt.

Til § 116.

Denne paragraf er i overensstemmelse med den tilsvarende paragraf i den nugældende luftbefordringslov.

Til § 117.

Paragraffens stk. 1 svarer til stk. 1 i den gældende lov.

Paragraffens stk. 2, der er nyt, er i overensstemmelse med Warszawa-konventionens art. 28. Det er medtaget, fordi man finder det uheldigt at lade spørgsmål om erstatning efter Warszawa-konventionens bestemmelser afgøre ved domstole i stater, der ikke er tilsluttet konventionen.

Til § 118.

Ifølge § 29 i den gældende luftbefordringslov bortfalder adgangen til erstatningsøgsmål under visse betingelser. Den foretagne ændring af formuleringen skyldes, at den hertil svarende art. 29 i Warszawa-konventionen, der ikke blev ændret på Haag-konferencen, benytter udtrykket „sous peine de déchéance“, der må forstås således, at ikke alene søgsmålsadgangen, men selve fordringen bortfalder.

Til §§ 119-120.

Disse paragraffer er ligegyldige med §§ 30-31 i den nugældende luftbefordringslov.

Til § 121.

Paragraffens stk. 1 svarer til stk. 1 i den gældende lov.

Der var under de fællesnordiske forhandlinger, der gik forud for nærværende lovudkast, enighed