

INDBERETNING

FRA

DE DANSKE MEDLEMMER AF DEN NORDISKE
LUFTPRIVATRETSKOMITÉ

MED TILHØRENDE

UDKAST

TIL

LOV OM BEFORDRING MED LUFTFARTØJ

OG

LOV OM FRIHED FOR ARREST OG FORBUD
MED HENSYN TIL LUFTFARTØJER

UDARBEJDET PAA GRUNDLAG AF DE I WARSZAWA DEN
12. OKTOBER 1929 OG I ROM DEN 29. MAJ 1933
UDFÆRDIGEDE KONVENTIONER



KØBENHAVN

A.-S. J. H. SCHULTZ BOGTRYKKERI

1936

EFTERHAANDEN som Luftfarten er kommet til at spille en stadig voksende Rolle i den internationale Samfærdsel, har en Række Problemer af saavel offentligretlig som privatretlig Art meldt sig med Krav paa Løsning. Blandt disse sidste har Opmærksomheden allerede gennem flere Aar i særlig Grad fæstnet sig ved Spørgsmaalet om Befordrerens Ansvar for befordrede Personer og betordret Gods ved internationale Transporter. Man har spurgt, efter hvilket Lands Lov skal dette Ansvar behandles? Efter Retsreglerne i det overfløjne Land? i det Land, hvor Bestemmelsesstedet ligger? i Fartøjets Hjemland? eller i det Land, hvor Befordringskontrakten er afsluttet? Eller skal det bestemmende være Hensynet til den Rejsende — ved Godsforsendelser Afsenderen —, saaledes at det i her omhandlede Henseende er dennes Hjemland, der er afgørende? Denne Uvished vilde man kunne fjerne ved gennem internationale Aftaler at fastlægge dette rent formelle Kompetencespørgsmaal, f. Eks. saaledes, at det altid blev Loven i Fartøjets Hjemland, der anvendtes, men man vilde ikke derved opnaa at fjerne den Forskellighed, der bestaar imellem de enkelte Landes materielle Retsregler; man vilde med andre Ord vedblivende ikke kunne undgaa, at ensartede Retstilfælde reelt blev behandlet paa forskellig Maade. Kun ved Indførelsen af materielt overensstemmende Retsregler vilde dette kunne forhindres.

For at drøfte disse Spørgsmaal, eventuelt søge tilvejebragt en Konvention til Fastlæggelse af de paagældende Retsregler, afholdtes i Paris 1925 efter Indbydelse af den franske Regering den 1. internationale Konference angaaende Luftprivatret, „La Conférence internationale de Droit Privé Aérien“.

Paa Konferencen udarbejdedes et Forslag til Konvention angaaende Befordrerens Ansvar ved internationale Befordringer med Luftfartøj, „Convention relative à la responsabilité du transporteur dans les transports internationaux par aéronefs“.

Konferencen henstillede samtidig, at der under Hensyn til Betydningen og den juridisk-tekniske Art af de luftprivatretlige Spørgsmaal nedsattes en særlig sagkyndig Komité til at fortsætte Konferencens Arbejde. Denne Komité, der skulde bestaa af et begrænset Antal Medlemmer og have sit Sæde i Paris, skulde bl. a. behandle Spørgsmaal om Skade, foraarsaget af Luftfartøj paa Personer og Ting uden for Fartøjet, tvungen Forsikring, Oprettelse af Luftfartøjsregistre, Ejendomsret til Luftfartøjer, middelbare Ejendomsrettigheder, Pant, Arrest, Leje af Luftfartøj, Sammenstød i Luften, Befalingshaverens retlige Stilling, Fragtbreve og ensartede Regler for Bestemmelse af Luftfartøjers Nationalitet.

Efter at den franske Regering havde gjort de paagældende Regeringer bekendt med Konferencens Henstilling, konstitueredes derefter paa et Møde i Paris den 17.—21. Maj 1926 den ommeldte Komité, der antog Navnet: Den internationale tekniske Komité

af sagkyndige paa Luftrettens Omraade, „Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens“ („C. I. T. E. J. A.“). Komitéen nedsatte 4 Underudvalg („Commissions“), der mellem sig fordelte de Spørgsmaal, som Konferencen havde ønsket behandlet af Komitéen.

I Overensstemmelse med et af forskellige Regeringer udtalt Ønske genoptog Komitéen Behandlingen af Spørgsmaalet om Befordrerens Ansvar ved de internationale Befordringer med Luftfartøj og det Konventionsudkast, der herom var udarbejdet paa Luftretskonferencen i Paris i 1925. Under dette Arbejde viste det sig hensigtsmæssigt at samle i een Konventionstekst saavel Bestemmelserne vedrørende Befordrerens Ansvar ved de internationale Befordringer som Bestemmelserne angaaende Fragtbrevet ved saadanne Befordringer. Efter at disse Spørgsmaal var blevet behandlet paa en Række Møder, der strakte sig over Aarene 1926, 1927 og 1928, lykkedes det paa et Møde i Madrid i 1928 at opnaa Enighed om et Konventionsudkast, som derefter tilstilledes den franske Regering med Anmodning om at foranledige indkaldt en 2. international Conference angaaende Luftprivatret.

En saadan afholdtes derefter i Warszawa den 4.—12. Oktober 1929. Følgende Stater var her repræsenteret: Belgien, Brasilien, Bulgarien, Danmark, England, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Italien, Japan, Jugoslavien, Kina, Letland, Luxemburg, Mexiko, Nederlandene, Nordamerikas Forenede Stater, Norge, Polen, Rumænien, Rusland, Schweiz, Spanien, Sverige, Tjekkoslaviet, Tyskland, Ungarn, Venezuela, Ægypten og Østrig. Yderligere var repræsenteret Folkenes Forbund samt Den internationale Luftfartskommission, „Commission Internationale de Navigation Aérien“, („C. I. N. A.“).

Paa Konferencen lykkedes det at tilvejebringe Enighed om den som Bilag til nærværende Indberetning optrykte Konvention angaaende Indførelse af visse ensartede Regler om international Luftbefordring, „Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport Aérien International“. Konventionen er senere ratificeret eller tiltraadt af Belgien, Brasilien, Danzig, England med forskellige Kolonier og Territorier, Frankrig, Den irske Fristat, Italien, Jugoslavien, Letland, Lichtenstein, Mexico, Nederlandene, Nordamerikas Forenede Stater, med Forbehold ad Art. 2 efter Tillægsprotokollen til Konventionen, Polen, Rumænien, Rusland, Schweiz, Spanien, Tjekkoslaviet, Tyskland og Ungarn.

Konventionen er traadt i Kraft den 13. Februar 1933, efter at den var blevet ratificeret af 5 Stater, jfr. Art. 37.

Under Henvisning til det Samarbejde, der gennem Aarene har fundet Sted imellem de nordiske Lande paa Luftrettens og Sørettens Omraade, indbød den svenske Regering de øvrige nordiske Landes Regeringer til en Drøftelse af de nordiske Landes Stilling saavel til Warszawa-Konventionen som til tvende paa en efterfølgende 3. international Luftretskonference i Rom i Maj 1933 vedtagne Konventioner angaaende Indførelse af visse ensartede Regler henholdsvis om Arrest i Luftfartøjer og vedrørende Skade, forårsaget af Luftfartøjer paa Personer og Ting uden for Fartøjet.

De øvrige nordiske Landes Regeringer modtog den svenske Regerings Indbydelse, og paa Møder mellem Delegerede for Danmark, Finland, Norge og Sverige, der paabegyndtes i Stockholm i Februar 1935, og fortsattes i April—Maj s. A. i København, enedes de Delegerede om at indstille, at de nordiske Landes Regeringer ratificerer Warszawa-Konventionen. De Delegerede drøftede derefter, om man skulde foreslaa Konventionens Bestemmelser gjort gældende alene for den i Konventionen omhandlede internationale Luftfart, eller om man i Overensstemmelse med et paa Warszawa-Konferencen udtalt Ønske tillige skulde foreslaa Bestemmelserne gjort gældende ogsaa for den indenrigske Luftbefordring, for hvilken saadanne Bestemmelser ikke findes i de nugældende nordiske

Luftfartslove, idet regelmæssig Lufttrafik ved disse Loves Udfærdigelse endnu kun var paa Begynderstadiet. Under Hensyn til det upraktiske i at have særlige Bestemmelser kun gældende for den internationale Luftbefordring, samt til, at Luftfartens nuværende Udvikling gør det tiltrængt ogsaa at have Bestemmelser vedrørende indenrigsk Luftbefordring, enedes de danske, finske og svenske Delegerede om at anbefale, at Konventionens Bestemmelser ved Lov gjordes anvendelige for saavel indenrigsk som international Befordring, derunder ogsaa for saadan international Befordring, som falder uden for Konventionens Bestemmelser. I Overensstemmelse hermed udarbejdedes paa Mødet Udkast til en saadan Lov, hvis Tekst — bortset fra de sproglige Forskelligheder — i alt væsentlig er ens i dansk, svensk og finsk Affattelse, medens man i det norske Lovudkast under Hensyn til den ringe Betydning, indenrigsk Luftfart hidtil har haft i Norge, har indskrænket sig til at optage Konventionens Ansvarsbestemmelser. For saa vidt angaar international Luftbefordring, indeholder det norske Udkast dog Hjemmel for Kongen til at udfærdige yderligere Forskrifter, og den reelle Forskel overfor Tilstanden i de øvrige nordiske Lande kan herefter forventes at blive af forholdsvis ringe Betydning. I Forbindelse med Udkastene blev der paa Mødet udarbejdet en Oversættelse af Warszawa-Konventionen, der er vedføjet den ovennævnte Gengivelse af Konventionens franske Tekst; Teksten er — bortset fra sproglige Forskelligheder — omtrent enslydende i dansk, norsk og svensk-finsk Affattelse.

Med Hensyn til Rom-Konventionen angaaende Luftfartøjernes Ansvar for Skade paa Personer og Ting uden for Fartøjet mente de Delegerede ikke for Tiden at kunne anbefale en Ratifikation, bl. a. fordi Konventionens Bestemmelser om Ansvarsforsikring og andre Garantier for Dækning af de i denne Konvention omhandlede Skader var ret uklare og efter nordisk Opfattelse næppe kunde anses for tilstrækkelig fyldestgørende. Paa „C. I. T. E. J. A.“s Møde i Haag i 1935 har man vel søgt, saavidt muligt, at afhjælpe disse Mangler, men da det endnu ikke med Bestemthed kan siges, hvilken Stilling de forskellige Stater vil indtage til „C. I. T. E. J. A.“s Forslag, og den nævnte Konvention hidtil kun er ratificeret af Rumænien og Spanien, hvorfor den endnu ikke er traadt i Kraft, jfr. Art. 24, finder man det rimeligt endnu i nogen Tid at afvente, hvad der yderligere maatte passere.

Endelig drøftede man paa Mødet Stillingen til den anden Rom-Konvention: angaaende Arrest i Luftfartøjer. Der blev udarbejdet en Oversættelse af Konventionen til Dansk, Norsk og Svensk, der i Forbindelse med Konventionens franske Tekst er optrykt nedenfor, samt et paa Konventionens Bestemmelser baseret Udkast til „Lov om Frihed for Arrest og Forbud med Hensyn til Luftfartøjer“. Der synes i og for sig ikke at være noget til Hinder for, at denne Konvention ratificeres. Der blev imidlertid, særlig fra norsk Side, udtalt Tvivl om, hvorvidt de herhenhørende Bestemmelser er tilstrækkeligt paa-krævede; og da Konventionen hidtil kun er ratificeret af tre Stater, nemlig Rumænien, Spanien og Tyskland, saaledes at den endnu ikke er traadt i Kraft, jfr. Konventionens Art. 11, mente saavel den norske som de svenske Delegerede, at Spørgsmaalet om Ratifikation af denne Konvention og Gennemførelsen af de i den Anledning fornødne Lovbestemmelser kunde bero, indtil det viser sig, om Konventionen finder mere almindelig Tilslutning, særlig i Stater, med hvilke de nordiske Lande har betydelig Lufttrafik. Til dette Standpunkt mener de danske Delegerede at maatte slutte sig.

I Norge er Udkastet til „Lov om befordring med luftfartøj“ i uforandret Skikkelse gennemført som Lov Nr. 6 af 12. Juni 1936, men endnu ikke sat i Kraft; i de øvrige tre nordiske Lande har Behandlingen af det tilsvarende svenske Udkast i lagrådet i Juni 1936 foranlediget en Brevveksling mellem de Delegerede, paa Grundlag af hvilken den endelige Affattelse af de danske, finske og svenske Udkast har fundet Sted.

Udkast til Lov om Befordring med Luftfartøj og til Lov om Frihed for Arrest og Forbud med Hensyn til Luftfartøjer med tilhørende Bemærkninger forelægges da herved tilligemed Forslag til saadanne Ændringer i Lovgivningen i øvrigt, som Udkastene giver Anledning til.

De Delegerede i det nordiske Samarbejde har været: for Danmark de danske Medlemmer af „C. I. T. E. J. A.“: Overformynder *L. Ingerslev* og Ekspeditionssekretær i Ministeriet for offentlige Arbejder *Knud Gregersen*, siden Mødet i København med fg. Fuldmægtig i Justitsministeriet, Dr. juris *Carl Popp-Madsen* som Sekretær; for Finland: Hovrättsråd, Dr. juris *Rudolf Beckman*: for Norge: Høiesterettsdommer *Edvin Alten*: for Sverige: President i Svea Hovrätt, tidligere Justitsminister, Dr. juris *Birger Ekeberg*, Hovrättsråd, Dr. juris *Hugo Wikander* og — som Sekretær — Hovrättsassessor *Erik Hagbergh*.

De danske Motiver er paa Grundlag af Forhandlingerne udarbejdede af Dr. *Popp-Madsen* og derefter gennemgaaet af de danske Delegerede.

København, den 8. Oktober 1936.

L. Ingerslev.

Knud Gregersen.

Carl Popp-Madsen.

I.

Udkast til Lov om Befordring med Luftfartøj.

Lovens Anvendelsesomraade.

§ 1.

Denne Lov gælder Befordring med Luftfartøj af Rejsende, Rejsegods eller Gods, naar Befordringen udføres mod Betaling eller af et Lufttrafikforetagende, selv om Befordringen er vederlagsfri.

§ 2.

Denne Lov finder ikke Anvendelse paa Luftbefordring, der udføres i Henhold til internationale Postoverenskomster, ej heller paa Befordring, der udføres af et Lufttrafikforetagende som første Forsøg med Henblik paa Oprettelse af en regelmæssig Luftrute, eller paa Befordring, der udføres under usædvanlige Forhold og falder udenfor normal Udøvelse af Lufttrafik.

Befordringsdokumenter.

I. Billet.

§ 3.

Ved Befordring af Rejsende skal Befordreren udstede en Billet, som skal indeholde følgende Angivelser:

- a. Sted og Dato for Udstedelsen;
- b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
- c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordreren kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer;
- d. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;
- e. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

Er Billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne Indhold, eller er den gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov. Har Befordreren modtaget den Rejsende, uden at der udstedes Billet, har han dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

II. Rejsegodsbevis.

§ 4.

Ved Befordring af Rejsegods, som den Rejsende overgiver i Befordrerens Vare-tægt (indskrevet Rejsegods), skal Befordreren udstede et Rejsegodsbevis.

Rejsegodsbeviset udfærdiges i to Eksemplarer, det ene for den Rejsende, det andet for Befordrerens. Beviset skal indeholde følgende Angivelser:

- a. Sted og Dato for Udstedelsen;
- b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
- c. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;
- d. Billettens Nummer;
- e. at Rejsegodset udleveres til Bevisets Indehaver;
- f. Stykkernes Antal og Vægt;
- g. det Beløb, der er angivet i Henhold til § 22, 2. Stk.;
- h. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

Er Rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har Beviset ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov. Hvis Befordrerens modtager Rejsegodset, uden at der udstedes Rejsegodsbevis, eller indeholder Beviset ikke de Angivelser, der nævnes under d., f. og h., har Befordrerens dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

III. Luftfragtbrev.

§ 5.

Ved Godsbefordring kan Befordrerens kræve, at Afsenderen udfærdiger og afgiver til ham et Dokument, betegnet som Luftfragtbrev, og Afsenderen kan kræve, at Befordrerens modtager dette Dokument.

Er Luftfragtbrev ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov med de Undtagelser, der følger af § 9.

§ 6.

Luftfragtbrevet udfærdiges af Afsenderen i tre Eksemplarer og afleveres sammen med Godset. Det første Eksempel skal paategnes „For Befordrerens“ og underskrives af Afsenderen. Det andet Eksempel skal paategnes „For Modtageren“; det underskrives baade af Afsenderen og Befordrerens og skal følge med Godset. Det tredje Eksempel underskrives af Befordrerens og tilbageleveres Afsenderen efter Godsets Modtagelse.

Befordrerens Underskrift skal paaføres ved Godsets Modtagelse; den kan erstattes af Stempel. Afsenderens Underskrift kan være trykt eller erstattes af Stempel.

Har Befordrerens udfærdiget Luftfragtbrevet efter Afsenderens Anmodning, anses han, hvis ikke andet bevises, for at handle paa Afsenderens Vegne.

§ 7.

Omfatter Befordringen flere Stykker Gods, skal Afsenderen paa Befordrerens Begæring udfærdige særskilte Luftfragtbreve.

§ 8.

Luftfragtbrevet skal indeholde følgende Angivelser:

- a. Sted og Dato for Udfærdigelsen;
- b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
- c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordrerens kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer;

- d. Afsenderens Navn og Adresse;
- e. den første Befordrers Navn og Adresse;
- f. hvis Modtageren opgives, hans Navn og Adresse;
- g. Godsets Art;
- h. Stykketal, Indpakningsmaade, Stykkernes særlige Mærker eller Numre;
- i. Godsets Vægt, Mængde, Rumindhold eller Dimensioner;
- j. Godsets og Indpakningens synlige Tilstand;
- k. Fragten, hvis den er fastsat, Dato og Sted for Betalingen, og hvem der skal betale Fragten;
- l. hvis Godset sendes mod Efterkrav, det Vederlag for Godset og de Omkostninger, der skal opkræves;
- m. det Beløb, der er angivet i Henhold til § 22, 2. Stk.;
- n. Antal Eksemplarer af Luftfragtbrevet;
- o. de Dokumenter, der er overgivet Befordreren, og som skal følge med Luftfragtbrevet;
- p. Befordringstiden og en kort Angivelse af den Vej, der skal følges (via), hvis der er truffet Aftale derom;
- q. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

§ 9.

Har Befordreren modtaget Godset, uden at der udfærdiges Luftfragtbrev, eller indeholder Luftfragtbrevet ikke alle de Angivelser, der nævnes i § 8 a.—i. og q., kan han ikke paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Lov, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

§ 10.

Afsenderen er ansvarlig for Skade, som Befordreren eller andre lider som Følge af, at Oplysninger angaaende Godset, som han har anført i Luftfragtbrevet, ikke har det foreskrevne Indhold eller iøvrigt er ufuldstændige eller urigtige.

§ 11.

Saafermt ikke andet godtgøres, gælder Luftfragtbrevet som Bevis for Befordringsaftalens Afslutning, for Godsets Modtagelse og for Vilkaarene for Befordringen.

Luftfragtbrevets Angivelser af Godsets Vægt, Dimensioner, Indpakning og Stykketal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre Oplysninger om Godsets Mængde eller Rumindhold samt Oplysninger om dets Tilstand gælder derimod ikke som Bevis mod Befordreren, medmindre denne i Afsenderens Nærværelse har undersøgt dem og har bekræftet dette ved Paategning paa Luftfragtbrevet, eller Angivelsen angaar Godsets synlige Tilstand.

Ret til at raade over Godset og Udlevering af Godset.

§ 12.

Mod Opfyldelse af sine Forpligtelser efter Befordringsaftalen kan Afsenderen, saafremt det kan ske uden Skade for Befordreren eller andre Afsendere, raade over Godset ved at tage det tilbage paa Afgangs- eller Bestemmelsesflyvepladsen, standse det i Tilfælde af Landing undervejs, lade det udlevere paa Bestemmelsesstedet eller undervejs til en anden end den i Luftfragtbrevet angivne Modtager eller kræve det tilbagesendt til Afgangsflyvepladsen; Afsenderen skal dog erstatte de dermed forbundne Omkostninger. Kan Afsenderens Ordre ikke udføres, skal Befordreren straks underrette ham herom.

Udfører Befordrerens Afsenderens Ordre, uden at dennes Eksemplar af Luftfragtbrevet forevises, er Befordreren ansvarlig for Skade, som derved maatte paaføres rette Indehaver af Luftfragtbrevet, dog med Regres til Afsenderen.

Afsenderens Ret ophører samtidig med, at Modtagerens Ret indtræder efter § 13. Nægter Modtageren at tage imod Fragtbrevet eller Godset, eller kan han ikke antræffes, genindtræder Afsenderen i sin Ret til at raade over Godset.

§ 13.

Naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstedet, kan Modtageren, bortset fra de i § 12 nævnte Tilfælde, kræve, at Befordreren udleverer Luftfragtbrevet og Godset til ham mod Betaling af de skyldige Beløb og mod Opfyldelse af de Befordringsvilkaar, der er angivet i Luftfragtbrevet.

Befordreren skal, saasnart Godset er kommet frem, underrette Modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

§ 14.

Indrømmer Befordreren, at Godset er gaaet tabt, eller er det ikke ankommet senest syv Dage, efter at det skulde være kommet frem, kan Modtageren gøre de af Fragtaftalen flydende Rettigheder gældende mod Befordreren.

§ 15.

Enhver Aftale, der indeholder Afvigelser fra Bestemmelserne i §§ 12, 13 og 14, er ugyldig, medmindre den er anført i Luftfragtbrevet.

§ 16.

Afsenderen er forpligtet til at give de Oplysninger og til at vedlægge Luftfragtbrevet de Dokumenter, som er nødvendige til Opfyldelse af Told-, Akcise- eller Politiforskrifter, forinden Godset kan udleveres til Modtageren. Afsenderen er ansvarlig overfor Befordreren for Skade, som maatte følge af, at disse Oplysninger eller Dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, medmindre Befordreren eller hans Folk har gjort sig skyldige i Fejl eller Forsømmelse.

Befordreren er ikke forpligtet til at undersøge, om disse Oplysninger og Dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

Befordrerens Ansvar.

§ 17.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Person om Bord i et Luftfartøj eller under Indstigning eller Udstigning, er Befordreren ansvarlig derfor, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

§ 18.

Bliver indskrevet Rejsegods eller Gods beskadiget, eller gaar det tabt indenfor den Tid, det er i Befordrerens Varetaegt, enten paa Flyveplads eller om Bord i Luftfartøj eller paa et hvilket som helst andet Sted, naar Landing sker uden for Flyveplads, er Befordreren ansvarlig derfor, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

Omfatter Befordringsaftalen ogsaa Befordring til Lands eller til Vands udenfor Flyveplads ved Indladning, Udlevering eller Omladning, formodes enhver Rejsegodset eller Godset tilføjjet Skade at være indtruffet indenfor den i 1. Stk. angivne Tid, hvis ikke andet bevises.

For Rejsegods, som den Rejsende ikke har overgivet i Befordrerens Varetægt, afgøres Befordrerens Ansvar med den af § 22, 3. Stk. følgende Begrænsning efter Lovgivningens almindelige Regler.

§ 19.

For Skade, som følger af Forsinkelse ved Luftbefordring af Rejsende, indskrevet Rejsegods eller Gods, er Befordreren ansvarlig, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

§ 20.

Befordreren er fri for Ansvar, saafremt det maa antages, at Skaden ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller hans Folk i deres Tjeneste.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods er Befordreren endvidere fri for Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget af Fejl eller Forsømmelse ved Styringen, Føringen eller Navigeringen af Luftfartøjet, og han og hans Folk iøvrigt har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden.

§ 21.

Har den skadelidte ved egen Skyld medvirket til Skaden, kan Erstatningen nedsættes eller helt bortfalde efter de herom iøvrigt gældende Regler.

§ 22.

Ved Befordring af Rejsende er Befordrerens Ansvar for hver enkelt begrænset til et Beløb af 18250 Kr. i Guldværdi. Fastsættes Erstatningen i Form af en periodisk Ydelse, maa dennes kapitaliserede Værdi ikke overstige denne Grænse. Aftale kan dog træffes om en højere Ansvarsgrænse.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 37 Kr. i Guldværdi pr. kg. Har Afsenderen ved Godsets Aflevering til Befordreren særlig angivet den Interesse, der er forbundet med Befordringen, og betalt det Fragttillæg, som maatte være fastsat, gælder det angivne Beløb som Grænse for Befordrerens Ansvar, medmindre han beviser, at det overstiger Afsenderens virkelige Interesse.

For Rejsegods, som den Rejsende ikke har overgivet i Befordrerens Varetægt, er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 730 Kr. i Guldværdi for hver Rejsende.

§ 23.

Forbehold, der tilsigter at fritage Befordreren for Ansvar eller at fastsætte en lavere Ansvarsgrænse end bestemt i denne Lov, er ugyldige.

§ 24.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Person, afgøres Spørgsmaalet om, hvem der er erstatningsberettiget, og hvad der kan gives Erstatning for, efter Bestemmelserne i § 15 i Lov Nr. 127 af 15. April 1930 om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m.

§ 25.

Befordreren kan ikke paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Lov, som udelukker eller begrænser hans Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget med Forsæt eller ved grov Uagtsomhed af ham selv eller af hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste.

§ 26.

Modtages indskrevet Rejsegods eller Gods uden Forbehold fra Modtagerens Side, formodes Godset at være udleveret i god Stand og i Overensstemmelse med Befordringsdokumentet, hvis ikke andet bevises.

Er Godset beskadiget eller delvis gaaet tabt, skal Meddelelse derom gives til Befordreren umiddelbart efter, at Skaden er opdaget, og senest inden tre Dage for Rejsegods og syv Dage for Gods regnet fra Modtagelsen. Ved Forsinkelse skal Meddelelse derom afgives inden fjorten Dage fra den Dag at regne, da Udleveringen har fundet Sted.

Meddelelsen skal ske ved Paategning paa Befordringsdokumentet eller ved en Skrivelse, der afsendes inden Fristernes Udløb.

§ 27.

Gives Meddelelse om Skaden ikke inden de i § 26 fastsatte Frister, er ethvert Krav mod Befordreren bortfaldet, medmindre han har handlet svigagtigt.

§ 28.

Erstatningssøgsmålet skal anlægges ved Retten enten paa det Sted, hvor Befordreren bor eller har sit Hovedkontor, eller har den Forretningsafdeling, hvorigennem Befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller endelig paa Bestemmelsesstedet.

§ 29.

Adgangen til Erstatningssøgsmaal bortfalder, saafremt Sag ikke er rejst inden to Aar, regnet fra Luftfartøjets Ankomst til Bestemmelsesstedet eller fra den Dag, da Luftfartøjet skulde være ankommet, eller da Befordringen blev afbrudt.

§ 30.

Skal en Befordring, der efter Befordringsaftalen er at anse som een Befordring, udføres af flere efter hinanden følgende Befordrere, er enhver af dem, naar han modtager de Rejsende, det indskrevne Rejsegods eller Godset, ansvarlig for den Del af Befordringen, som det paahviler ham at udføre.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods kan Afsenderen tillige holde sig til den første Befordrer og den til dets Udlevering berettigede til den sidste, selv om Skaden eller Forsinkelsen har fundet Sted, medens Godset var i en anden Befordrers Varetægt. Er herefter to Befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

Sammensat Befordring.

§ 31.

Udføres Befordringen delvis med Luftfartøj og delvis med andet Befordringsmiddel, gælder Lovens Bestemmelser kun Luftbefordringen.

Vilkaarene for de andre Befordringsmaader kan optages i Luftbefordringsdokumentet.

Særlige Bestemmelser.

§ 32.

Ugyldige er Forbehold i Befordringsaftalen og Aftaler forud for Skaden, hvorved Parterne fraviger Bestemmelserne om den Lov, der skal anvendes, eller om Værnetinget.

Voldgiftsaftaler forud for Skaden er kun gyldige med Hensyn til Godsbefordring og kun, forsaavidt Voldgiften skal foretages paa et af de Steder, der er lovligt Værneting efter § 28, og i en Stat, der har tiltraadt den i Warszawa den 12. Oktober 1929 afsluttede Konvention om international Luftbefordring, og efter de i vedkommende Stat angaaende den i Konventionen omhandlede Luftbefordring fastsatte Bestemmelser.

§ 33.

Bestemmelserne i denne Lov omfatter ogsaa international Luftbefordring; Bestemmelserne i § 24 dog kun, forsaavidt Forholdet efter almindelige Regler skal bedømmes efter dansk Ret. Har en Stat, som har sluttet sig til den i § 32 nævnte Konvention, afgivet saadan Erklæring, som omhandles i Tillægsprotokollen til Konventionen, finder Loven dog ikke Anvendelse paa international Luftbefordring, som udføres direkte af vedkommende Stat.

§ 34.

Forsaavidt angaar indenrigsk Luftfart, kan Ministeren for offentlige Arbejder udfærdige Forskrifter, der lempet Kravene i § 3, 1. Stk., § 4, 2. Stk. og § 8 angaaende Indholdet af Billet, Rejsegodsbevis og Luftfragtbrev.

§ 35.

Tidspunktet for denne Lovs Ikrafttræden fastsættes ved kongelig Anordning.

Bemærkninger

til

Udkast til Lov om Befordring med Luftfartøj.

Lovens Anvendelsesomraade.

ad § 1.

Medens Konventionens Art. 1 alene tager Sigte paa *international* Luftbefordring i den i Art. 1, 2. Stk., nærmere angivne Forstand, omfatter Udkastet med de af §§ 33 og 34 flydende Begrænsninger saavel indenrigsk som *international* Befordring med Luftfartøj af Rejsende, Rejsegods eller Gods, som udføres af et egentligt Lufttrafikforetagende (derunder ogsaa Enkeltmands erhvervsmæssigt drevne Virksomhed), hvad enten Befordringen sker mod eller uden Vederlag, samt Luftbefordring, som udføres af andre, naar det sker mod Vederlag, jfr. Konventionens Art. 1, 1. Stk. *Udenfor* falder saaledes det Tilfælde, at en Sportsflyver medtager Passagerer m. v. uden Vederlag, samt endvidere alle Tilfælde, hvor Transporten sker uden Befordringsaftale, f. Eks. hvor vedkommende Foretagendes eget Personale, Mekanikere o. l., medtages i Anledning af deres Tjeneste — ikke blot, naar Tjenesten skal udføres i Luftfartøjet, men ogsaa, naar de paagældende medtages for at forrette Tjeneste andetsteds.

Endelig bemærkes, at kun *Lufttransporten* omfattes af Udkastets Bestemmelser, jfr. § 31, sammenholdt med § 18, 2. Stk.

ad § 2.

Selvom Betingelserne for at bringe Udkastets Bestemmelser til Anvendelse iøvrigt er til Stede, tages her Forbehold, dels hvor Befordringen sker i Henhold til internationale Postoverenskomster, dels hvor den er af mere ekstraordinær Karakter.

Den første Begrænsning svarer til den i Konventionens Art. 2, 2. Stk., indeholdte, kun at man i Udkastet har valgt det formentlig vidererækkende Udtryk: *Postoverenskomster* i Stedet for *Postkonventioner* for at fastslaa, at ikke blot egentlige, traktatmæssige Vedtagelser mellem de respektive Landes Regeringer, men ogsaa Aftaler mellem Landenes Postvæsen indbyrdes omfattes af Bestemmelsen.

Den anden Begrænsning svarer til Bestemmelsen i Konventionens Art. 34. Ved Udtrykkene „Befordring, der udføres under usædvanlige Forhold og falder udenfor normal Udøvelse af Lufttrafik“, tænkes f. Eks. paa videnskabelige Ekspeditioner og Redningsekspeditioner.

En til Konventionens Art. 2, 1. Stk. svarende Bestemmelse har man anset det for upaakrævet at optage i Udkastet. Med Henblik paa Bestemmelsen i Tillægsprotokollen, der hjemler Staterne Adgang til at undtage fra Konventionen *international* Luftbefordring, der udføres direkte af Staten, er der i § 33 taget det herefter fornødne Forbehold med Hensyn til Lovens Anvendelse paa saadan *international* Luftbefordring. Det skal dog bemærkes, at hidtil kun Nordamerikas Forenede Stater har gjort Brug af den paagældende Bestemmelse.

Befordringsdokumenter.

I de følgende Paragraffer indeholdes Regler om de Dokumenter, henholdsvis Billet, Rejsegodsbevis og Luftfragtbrev, der skal foreligge som Grundlag for de i § 1

angivne tre Former for Befordring: af Rejsende, af Rejsegods, d. v. s. saadant, der følger med den Rejsende, men som overgives i Befordrerens Varetægt — i Modsætning til de Effekter, som den Rejsende beholder hos sig, jfr. §§ 18, 3. Stk. og 22, sidste Stykke —, og af (andet) Gods.

Bestemmelserne herom er i væsentlig Grad bygget paa de allerede i Jernbaneretten gældende Regler, jfr. Bekendtgørelse Nr. 149 af 28. April 1934.

I. Billet.

ad § 3.

Kravene til Billettens normale Indhold stemmer med Konventionens Art. 3, idet dog § 34 tillader Ministeren for offentlige Arbejder at fastsætte Lempelser, forsaavidt *indenrigsk* Luftfart angaar. Ved sammensat Befordring kan i Henhold til § 31, 2. Stk., jfr. Konventionens Art. 31, 2. Stk., ogsaa Vilkaarene for de andre Befordringsmaader optages i Billetten.

Virkningerne af, at Forskrifterne ikke er iagttaget, er ligeledes de i Konventionen fastsatte, hvorved bemærkes, at medens den Omstændighed, at Billetten ikke har det foreskrevne Indhold, eller at den er gaaet tabt, er uden Indflydelse paa Befordringsaftalens Gyldighed og Lovens Anvendelse paa Befordringen, vil en Undladelse af at udstede Billet vel ligeledes lade Aftalens Gyldighed uberørt, men afskære Befordrerens fra at paaberaabe sig de Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar, jfr. herom nedenfor ad § 25, medens han omvendt maa finde sig i, at Loven anvendes *imod* ham.

Hvad der maa kræves, for at Billet overhovedet kan siges at foreligge, er lige saa lidt afgjort i Udkastet som i Konventionen, men under alle Omstændigheder maa der foreligge et Dokument, der oplyser, hvilken Ret til Befordring der tilkommer Indehaveren (d. v. s. Bestemmelsessted for Rejsen maa være angivet), og mod hvem Retten kan gøres gældende (d. v. s. Dokumentet maa indeholde Oplysning om Befordrerens).

II. Rejsegodsbevis.

ad § 4.

Denne Paragraf stemmer ligeledes med den tilsvarende Art. 4 i Konventionen, idet den forskellige Udtryksform i 1. Stk. alene er af sproglig Art, jfr. dog § 34, hvorefter Ministeren for offentlige Arbejder kan lempe Kravene til Indholdet af Rejsegodsbeviset, forsaavidt angaar *indenrigsk* Luftfart. Ved sammensat Befordring kan Vilkaarene for de andre Befordringsmaader optages i Rejsegodsbeviset, jfr. § 31, 2. Stk.

Beviset udfærdiges i to Eksemplarer og har efter 2. Stk., Rubr. e, Karakteren af Legitimationspapir, saaledes at Befordrerens frigøres ved i god Tro at udlevere Rejsegodset til Indehaveren, jfr. for Jernbanebefordring den tilsvarende Bestemmelse i § 15, 3. Stk., i Bekendtgørelse Nr. 149 af 28. April 1934.

Virkningerne af, at Rejsegodsbevis ikke er udstedt, ikke har det foreskrevne Indhold eller er gaaet tabt, bestemmes paa lignende Maade som i § 3 med Hensyn til Billet, dog at den Virkning, at Befordrerens ikke kan paaberaabe sig de Bestemmelser, der udelukker eller begrænser hans Ansvar, ikke blot indtræder, hvor han modtager Rejsegodset, *uden* at der udstedes Bevis, men ogsaa, hvor det udstedte Bevis ikke oplyser Billettens Nummer, Stykkernes Antal og Vægt, eller ikke angiver, at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i Loven.

III. Luftfragtbrev.

ad § 5.

Da Anvendelsen af Luftfragtbrev efter Udkastets følgende Bestemmelser er af afgørende Betydning for begge Parter, gør Paragraffens første Stykke — i Overensstemmelse med Konventionens Art. 5, 1. Stk. — det til en Pligt for Afsenderen paa Befordrerens Begæring at udfærdige og til ham afgive saadant Dokument, medens han omvendt faar Ret til at kræve, at Befordrerens modtager Dokumentet.

Gennemførelsen heraf søges sikret ved Reglerne i §§ 9 og 10, jfr. § 5, 2. Stk., hvor-

efter Befordringsaftalen vel er gyldig og undergivet Lovens Bestemmelser, uanset at Luftfragtbrev ikke er udfærdiget, eller ikke har det i § 8 foreskrevne Indhold, eller er gaaet tabt, men hvor paa den ene Side *Befordrer*en under de i § 9 anførte Betingelser ikke kan paaberaabe sig Lovens Regler om Ansvarsbegrænsning m. v., jfr. nedenfor ad § 25, medens paa den anden Side § 10 gør *Afsender*en ubetinget ansvarlig for Skade voldt ved (urigtige eller) ufuldstændige Oplysninger i Fragtbrevet, hvilket sidste ogsaa maa omfatte det Tilfælde, at Luftfragtbrev overhovedet ikke er udstedt.

ad § 6.

De heri indeholdte Regler svarer til Konventionens Art. 6; det er af praktiske Grunde, at Luftfragtbrevet udfærdiges i tre Originaleksemplarer til Brug for *Befordrer*en, *Modtager*en og *Afsender*en, men det er til det sidste, som underskrives af *Befordrer*en og tilbageleveres efter Godsets Modtagelse, at Hovedinteressen knytter sig, idet *Afsender*ens Adgang til at raade over Godset under *Befordring*en vil være knyttet til hans fortsatte Ihændehaveelse af dette Dokument, jfr. § 12, 2. Stk., der saaledes faar en tilsvarende Betydning som Fragtbrevsduplikatet i Jernbaneretten, jfr. Bekendtgørelse Nr. 149 af 28. April 1934 § 32, 2. Stk., og ligesom dette vil omfattes af Bestemmelserne i Lov om Køb Nr. 102 af 6. April 1906 § 16 og Lov om Forsikringsaftaler Nr. 129 af 15. April 1930 § 56 in fine.

ad § 7.

Anvendelsen af særskilte Luftfragtbreve, naar *Befordring*en omfatter flere Stykker Gods, har særlig Interesse, naar *Befordring*en udføres med forskellige Luftfartøjer.

ad § 8.

Kravene til Luftfragtbrevets Indhold er her udformet i Overensstemmelse med Konventionens Art. 8; det bemærkes, at medens Undladelsen af at opfylde Kravene kun medfører Retsvirkninger for *Befordrer*en, forsaavidt angaar Angivelserne under Litra a.—i. inklusive og q., vil Undladelsen af

at medtage de iøvrigt nævnte Angivelser kunne bevirke, at *Afsender*en, forsaavidt Skade kan forvoldes derved, undergives den strenge Ansvarsregel efter § 10. For *indenrigsk* Luftfart kan *Minister*en for offentlige Arbejder dog efter § 34 lempe Kravene. Ved sammensat *Befordring* kan ogsaa Vilkaarene for de andre *Befordrings*maader optages i Luftfragtbrevet, jfr. § 31, 2. Stk.

Om de enkelte Litra bemærkes:

Formuleringen af § 8 f. er valgt for at muliggøre, at Fragtbrevet udstedes til Ordre eller til Ihændehaveeren, jfr. Sølov § 134; nogen særlig Trang hertil har dog efter hidtidige Erfaringer ikke vist sig.

Oplysningen under § 8 g. vil bl. a. være af Betydning af Hensyn til Iagttagelsen af Forbud mod Ind- eller Udførsel af visse Varer, jfr. ogsaa § 16.

I § 8 l. er Ordet „Vederlag“ anvendt i Stedet for „Købesum“ dels for at udtrykke, at *Efterkrav*et muligt kun angaar et enkelt Afdrag paa Købesummen, og dels fordi Reglen ogsaa gælder Udlejning — ikke blot Salg.

§ 8 n. har Hensyn til, at Luftfragtbrevet vel efter § 6 skal udfærdiges i tre Eksemplarer, men meget vel kan udfærdiges i flere, uden at dog Udkastet eller Konventionen indeholder nærmere Regler derom.

Det maa dog følge af Reglen i § 12, 2. Stk., at der kun bør udfærdiges eet Eksempplar til *Afsender*en, eller at hans Dispositionsadgang, hvis der er udfærdiget flere, betinges af, at han kan forevise samtlige disse.

ad § 9.

Om den her foreskrevne Virkning af, at der ikke foreligger behørigt affattet Luftfragtbrev, jfr. Konventionens Art. 9, henvises til Bemærkninger ovenfor ad §§ 5 og 8 og nedenfor ad § 25.

ad § 10.

Det strenge Ansvar for *Afsender*en uden Hensyn til Skyld hos ham, jfr. Konventionens Art. 10, har et Sidestykke i gældende Ret i Sølovens § 115 og for Jernbane-

befordringens Vedkommende i Bekendtgørelse Nr. 149 af 28. April 1934 § 22; det omfatter al adækvat Skade, som de urigtige eller mangelfulde Oplysninger har medført, uden nogen Begrænsning af Ansvarrets Størrelse, saaledes som foreskrevet i Udkastets § 22 med Hensyn til Befordrerens Ansvar.

Reglen maa anvendes analogt paa Skade, der forvoldes ved en Passagers urigtige eller mangelfulde Oplysninger om medtaget Rejsegods.

Et Supplement til § 10 indeholdes i § 16, jfr. nedenfor.

ad § 11.

Medens efter Sølovens § 144 Konnossementet simpelthen er gjort til Grundlag for Retsforholdet mellem Skipperen og Ladningsmodtageren, saaledes at Bestemmelser i Fragtkontrakten, der ikke er optaget i Konnossementet, ikke kan gøres gældende mod Ladningsmodtageren, medmindre Konnossementet henviser til dem, bestemmer Konventionens Art. 11 — og i Overensstemmelse hermed Udkastets § 11 — kun, at Luftfragtbrevet gælder *som prima-facie-Bevis* for Befordringsaftalens Afslutning og Indhold og for Godsets Modtagelse. Efter 2. Stk. anses derhos Luftfragtbrevets Angivelser om Forhold, der af Befordrerens let vil kunne kontrolleres, nemlig om Vægt, Dimensioner, Indpakning og Stykketal, for rigtige, indtil andet bevises, hvorimod en tilsvarende Betydning kun kan tillægges Angivelserne om Mængden, Rumindholdet eller Godsets Tilstand, hvis Befordrerens i Afsenderens Nærværelse har foretaget en Undersøgelse og bekræftet dette paa Fragtbrevet, eller Angivelsen angaar Godsets synlige Tilstand. Ogsaa i sidste Fald maa det dog antages, at Modbevis kan føres.

Ret til at raade over Godset og Udlevering af Godset.

ad § 12.

I denne Paragraf gengives med en redaktionel Ændring i sidste Stykke Be-

stemmelserne i Konventionens Art. 12 vedrørende Raadigheden over Godset *under Forsendelsen*, og ligesom ved Jernbanebefordringen, Bekendtgørelse Nr. 149 af 28. April 1934 § 32, tilkommer denne Raadighed principielt *Afsenderen*.

Som ovenfor ad § 6 anført vil hans Adgang hertil dog i Realiteten være begrænset til de Tilfælde, hvor han stadig kan forevise sit Eksempplar af Luftfragtbrevet, idet ellers Befordrerens ved at følge hans Ordre vil blive ansvarlig overfor den rette Indehaver af Dokumentet for Skade, som derved maatte være paaført denne; formentlig maa dette Ansvar i og for sig kunne begrænses som i § 22 angivet, saa meget mere som det Forhold, at Godset er udleveret til en uberettiget, egentlig omfattes af Ordene i § 18 („gaar det tabt“), men det bemærkes herved, at Befordrerens Handlemaade i disse Tilfælde praktisk set altid vil rammes af § 25, der for sit Omraade udelukker Ansvarsbegrænsningen.

Hvis Modtageren ved Godsets Ankomst til Bestemmelsesstedet imidlertid nægter at modtage Fragtbrevet eller Godset, eller han ikke kan findes, bliver Afsenderen paa ny raadig over Godset, uden at det i Udkastet, saa lidt som i Konventionen, er afgjort, om det hertil er fornødent, at han har Afsendereksemplet af Fragtbrevet i Hænde.

ad § 13.

Bortset fra det i § 12, sidste Stykke, omhandlede Tilfælde og fra det, hvor Afsenderen efter § 12, 1. Stk., lovlig har truffet Bestemmelse om Godsets Tilbagesendelse eller Udlevering til en anden end den i Luftfragtbrevet angivne Modtager, er det, naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstedet, denne sidste, der optræder som berettiget over for Befordrerens, idet han mod at opfylde Fragtaftalen fra sin Side kan kræve Luftfragtbrevet og Godset udleveret, ligesom han — i Mangel af modstaaende Aftale — har Krav paa Underretning fra Befordrerens om Godsets Ankomst, jfr. Konventionens Art. 13, 1. og 2. Stk.; om saadan

Underretningspligt for Befordrerens bliver der naturligvis ikke Tale, hvis Luftfragtbrevet er udstedt til Ihændeleveren, jfr. ovenfor ad § 8 f.

ad § 14.

I denne Paragraf, der svarer til Konventionens Art. 13, 3. Stk., suppleres den foregaaende Bestemmelse med Reglen om, at det ligeledes er *Modtageren*, der kan gøre de af Fragtaftalen flydende Rettigheder gældende mod Befordrerens, hvis denne indrømmer, at Godset er gaaet tabt, eller hvis der er gaaet syv Dage, efter at Godset skulde være kommet frem, uden at dette er sket.

Den her foreskrevne korte Frist er fastsat under Hensyn til de særlige Krav til hurtig Udførelse af Befordringsaftalen ved Luftfart.

Benytter Modtageren sig imidlertid ikke af denne Adgang, maa det i Analogi med § 12, sidste Stykke, antages, at Afsenderen ogsaa her kan gøre Retten gældende, naar det, f. Eks. gennem en Forespørgsel, viser sig, at Modtageren ikke vil benytte den, eller naar Modtageren overhovedet ikke har kunnet findes.

Bestemmelsen i Konventionens Art. 14, der er indsat efter engelsk Ønske, er efter nordisk Retsopfattelse formentlig selvfølgelig og er derfor ikke optaget i Lovudkastet, ligesaa lidt som Bestemmelsen i Konventionens Art. 15, 1. Stk. Det bemærkes, at de foregaaende Paragraffer alene fastslaar, hvem der er *legitimeret overfor Befordrerens*, og saaledes ikke berører de materielle Regler, f. Eks. Spørgsmaalet om Sælgerens Standsningsret efter Købelovens §§ 39—41 eller om Ejendomsforbehold efter Konkurslovens § 16, saa lidt som Spørgsmaalet f. Eks. om ekstinktive Erhvervelser ved Dobbelt salg eller ved Køberens Videreoverdragelse i Henhold til den ugyldige Salgsaftale.

ad § 15.

Ved denne Paragraf, der svarer til Konventionens Art. 15, 2. Stk., fastslaaes, at Aftaler, der fraviger Bestemmelserne i §§ 12—14, ikke er gyldige, medmindre de

er optaget i Luftfragtbrevet, medens det Spørgsmaal, i hvilken Udstrækning de anførte Bestemmelser overhovedet kan fraviges ved Parternes Aftale, lades aabent. Eksempelvis kan her anføres, at medens man utvivlsomt ved Aftale kan forkorte 7-Dages Fristen i § 14, vil man ikke kunne fravige Reglerne i Udkastets § 12, 2. Stk.

ad § 16.

Ligesom i Konventionens Art. 16 paalægges det her Afsenderen at give saadanne Oplysninger og vedlægge Luftfragtbrevet saadanne Dokumenter, som er nødvendige til Opfyldelse af de Told- eller Politiforskrifter o. l., der maa iagttages, før Godset kan udleveres Modtageren. Befordrerens er ikke forpligtet til at undersøge, om disse Oplysninger og Dokumenter er rigtige eller fuldstændige, og Afsenderen er, medmindre Befordrerens eller hans Folk har gjort sig skyldige i Fejl eller Forsømmelse — uden Hensyn til Skyld, jfr. ogsaa § 10 — ansvarlig for Skade, der forvoldes ved Mangler i saa Henseende.

Befordrerens Ansvar.

Medens allerede § 36 i Lov Nr. 175 af 1. Maj 1923 om Luftfart har bestemt, at Ejeren, henholdsvis den, for hvis Regning Luftfartøjet benyttes, er forpligtet til at erstatte Skade, der som Følge af Fartøjets Benyttelse til Luftfart sker paa Person eller Ting *udenfor Fartøjet*, jfr. dog § 37, saaledes at Ansaret kun bortfalder, saafremt det oplyses, at den skadelidte selv ved Forsæt eller grov Uagtsomhed har hidført Skaden, savnes der i dansk Ret positive Lovregler om Ansvar for Skade paa Person eller Ting, *som befordres med Luftfartøjet*. I disse Tilfælde vil Ansaret for Befordrerens derfor, bortset fra særlig Aftale, være at bedømme efter de almindelige Erstatningsregler og saaledes normalt være betinget af, at skadelidte godtgør, at Skaden kan henføres til et Forhold, der kan lægges Befordrerens eller hans Folk under Udførelsen af deres Hverv til Last. Vel kan der nu intet

erindres imod, at Ansvarsreglerne er strengere, hvor det drejer sig om Skade paa Trediemand, end hvor det gælder Personer, der selv har udsat deres Ejendom eller sig selv for den Risiko, som Luftbefordringen indebærer, men simpelthen at henvise til vore almindelige Ansvarsregler med Hensyn til den sidste Gruppe Tilfælde stemmer kun daarligt overens med dansk Lovgivnings Stilling til andre Transportformer.

Tilføjes der ved Jernbanedrift en Rejsende Skade paa Person eller paa Haandbagage eller andre Ejendele, som han personlig fører med sig, er Jernbanen, indenfor visse Grænser, efter Lov Nr. 117 af 11. Marts 1921 §§ 1 og 5, ubetinget pligtig at betale Erstatning, selv om Skaden er hændelig, naar det dog ikke godtgøres, at den er hidført forsætlig eller ved Uagtsomhed af skadelidende selv eller en Banen uvedkommende Trediemand; for Skade paa Gods, der befordres med Statsbanerne, fastsætter § 37 i Bekendtgørelse Nr. 149 af 28. April 1934 som almindelig Regel, at Banerne er „ansvarlig for den Skade, som opstaar ved Godsets hele eller delvise Tab eller Beskadigelse fra det Øjeblik, det er modtaget til Befordring, og til Aflevering har fundet Sted“, medmindre det kan godtgøres, at „Skaden enten er foranlediget ved Fejl fra den, som har haft Ret til at raade over Godset, eller ved en Ordre fra ham, for hvilken Jernbanen intet Ansvar bærer, eller ved Godsets egen naturlige Beskaffenhed (særligt indre Fordærv, Svind eller sædvanlig Lækage) eller ved tvingende Magt (vis major).“

En lignende Regel, der dog nu i Almindelighed ikke forstaas saaledes, at kun vis major diskulperer, men hvor dog Bevisbyrden for Skyld er vendt om, findes for Søtransport i Sølovens § 142, og i Automobilloven, jfr. Bekendtgørelse Nr. 131 af 14. April 1932 § 38. I sidstnævnte Lovbestemmelse henvises der ved *vederlagsfri* Befordring vel til de almindelige Erstatningsregler, saaledes at det paahviler skadelidte at godtgøre Brøde hos Befordrer, men for Skade paa Personer eller Gods,

der befordres med Motorkøretøjet for *Be-taling*, indtræder Ansvar, „medmindre det enten oplyses, at den skadelidende forsætligt har hidført Skaden, eller det fremgaar af Omstændighederne, at denne ikke kunde være afværget ved den Agtpaagivenhed og Omhu, der udkræves ved Benyttelsen af Motorkøretøjer saavel i Henseende til Driften som i Henseende til Materiellet. Oplyses det, at den skadelidende ved Uagtsomhed har hidført eller medvirket til Skaden, kan Erstatningen dog nedsættes eller endog helt bortfalde.“

Det er en lignende Skærpelse af Ans-varet gennem en Culparegel med omvendt Bevisbyrde, jfr. § 20, der nu for Luftbefordringens Vedkommende i Overensstemmelse med Konventionens Regler foreslaas gennemført for nærværende Udkasts Omraade, dels ved Skade paa Person, § 17, eller Ting, § 18, cfr. dog 3. Stk., og dels for Skade, der følger af Forsinkelse, § 19. I denne paa Grund af Bevisreglen reelt meget følelige Udvidelse af Befordrerens legale Ansvar er der dog ved § 20, 2. Stk., gjort en Indskrænkning, idet Befordrer, forsaavidt angaar Skade paa indskrevet Rejsegods eller Gods er fri for Ansvar, hvis Skaden skyldes Navigeringsfejl m. v., hvorhos der for samtlige Skader i § 22 fastsættes visse Maksima for Erstatningerne; dog bestemmes det i § 25, at denne Befordrerens Ansvarsfrihed eller Begrænsning af hans Ansvar ikke skal komme til Anvendelse, hvis Skaden er foraarsaget med Forsæt eller ved grov Uagtsomhed af Befordrer eller hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste. Disse Regler er præceptive i skadelidtes Favør, jfr. § 23.

Om de enkelte Paragraffer bemærkes følgende:

ad § 17.

Herefter er Befordrer indenfor den i § 22, 1. Stk., fastsatte Grænse ansvarlig for Skade af den i § 24 omhandlede Art, som forvoldes ved, at en Rejsende bliver dræbt eller lider Skade paa Person indenfor det i Paragraffen omhandlede Tidsrum, alt medmindre Befordrer kan godtgøre, at Betingelserne for at fritage ham for An-

svar eller for at nedsætte dette efter §§ 20 og 21 er til Stede.

Af Henvisningen til § 20 fremgaar tilstrækkelig klart, at der maa være en Aarsagssammenhæng mellem Befordringen og Skadens Indtræden, saaledes at f. Eks. Slagsmaal mellem Passagererne ikke kan paadrage Befordreren Ansvar, og ligesom man derfor har anset det for overflødigt yderligere at fremhæve dette ved Anvendelsen af Udtryk som: „som Følge af Befordringen“, har man været betænkelig herved, idet Bevisbyrden for Kausaliteten ikke maa lægges paa skadelidte.

Hvad angaar Ansaret for „Skade paa Person“, hvilket Udtryk i Lovgivningen bruges i Flæng med Udtryk som „Legemsbeskadigelse“, „Krænkelse af Legeme“ o. l., er det uden Betydning, om Skaden er fremkaldt ved et egentlig mekanisk Indgreb eller beror paa et psykisk Choc, jfr. paa andre Omraader Domme i Ugeskrift for Retsvæsen 1921 S. 662, 1926 S. 1019, 1927 S. 768, 1931 S. 124, 1932 S. 973 og 1933 S. 116, men paa den anden Side er det selvfølgelig ikke enhver Følelse af Ubehag, fremkaldt ved Luftrejsen, der omfattes af Udtrykket; medens saaledes Ansvar for Luftsygge vel kan anses for udelukket allerede ved Princippet i § 21, vil heller ikke f. Eks. Tab som Følge af en paadraget almindelig Forkølelse, ganske bortset fra Spørgsmaalet om Adækvans, kunne kræves erstattet. Der maa foreligge en virkelig Forringelse i den fysiologiske Tilstand, uden at dog Grænsen rent abstrakt lader sig angive med nogen større Skarphed.

En Begrænsning i Ansvarsreglen indeholdes endelig i, at Skaden skal hidrøre fra en Tildragelse, medens den rejsende er om Bord i Luftfartøjet, eller under Indstigningen og Udstigningen; Bevisbyrden herfor er hos den, der kræver Erstatningen, men „Udstigning“ vil f. Eks. ogsaa omfatte det Tilfælde, at den Rejsende under en Ulykke nødsages til at springe ud fra Luftfartøjet med Faldskærm.

Forskellen i Affattelse overfor Konventionens Art. 17 er af rent redaktionel Karakter.

ad § 18.

Her gengives i første og andet Stykke, ligeledes med visse redaktionelle Ændringer, den tilsvarende Ansvarsregel ved Tingsskade i Konventionens Art. 18.

Det skal dog bemærkes, at det Tidsrum, indenfor hvilket de særlige Bestemmelser er anvendelige („Luftbefordringen“), bestemmes videre her end i § 17, hvilket begrundes med, at *Passageren* kan bevæge sig frit omkring, hvorfor Spørgsmaalet om Opfyldelse af Befordringsaftalen ikke kan siges at foreligge, hvis han endnu ikke er gaaet om Bord i Luftfartøjet eller har forladt det under et Ophold; ogsaa her er det den, der kræver Erstatningen, der har Bevisbyrden for, at den skadegørende Begivenhed ligger inden for dette Tidsrum, men denne Bevisbyrde lettes ved Reglen i Paragraffens 2. Stk., der opstiller en Formodning herfor, hvis Befordringsaftalen ogsaa omfatter Befordring til Lands eller til Vands, udenfor Flyveplads ved Indladning, Udlivering eller Omladning, og Skaden er sket, efter at Godset er grebet af Befordringsaftalen, idet det i Henhold til denne er afleveret til Befordreren eller hans Folk.

Medens Konventionen bortset fra Reglen i Art. 22, 3. Stk. intet indeholder om Ansvar for Rejsegods, som den Rejsende selv beholder i sin Varetagt, har man i Udkastets § 18, 3. Stk. fundet det rimeligt direkte at fastslaa den deraf flydende Konsekvens, nemlig at Erstatningspligt for Befordreren kun indtræder i Overensstemmelse med de almindelige Ansvarsregler og saaledes normalt er betinget af, at Skadelidte kan godtgøre Brøde hos ham eller hans Folk.

ad § 19.

Om Forsinkelse, der foreligger overalt, hvor Luftfartøjet — efter at være startet — ikke kommer rettidigt frem, gælder tilsvarende Ansvarsbetingelser, jfr. Konventionens Art. 19.

Efter Udkastet er det ikke paabudt, at et bestemt Ankomsttidspunkt fastsættes, jfr. §§ 3, 4 og 8 p., men selv om et saadant

Tidspunkt ikke er fastsat, kan Forsinkelse alligevel foreligge, hvis Befordringen ikke er tilendebragt inden *rimelig Tid*.

Den Skade, der kommer i Betragtning efter Udkastet, er efter dansk Rets almindelige Regler alene økonomisk Skade, og Spørgsmaalet om andre Virkninger af Forsinkelsen, f. Eks. vedrørende Adgangen til at hæve Kontrakten, omhandles ikke i Udkastet.

ad § 20.

Denne Paragraf gengiver med rent formelle Ændringer Konventionens Art. 20 og fastslaaer dels, som ovenfor S. 21 fremhævet, at Ansaret efter §§ 17—19 er betinget af Skyld hos Befordrerens — bortset fra det i Overensstemmelse med Princippet i D. L. 3—19—2 hjemlede Ansvar for Folks Brøde —, men dels ogsaa, at Bevisbyrden, bortset fra § 18, 3. Stk., er vendt om, saaledes at han for at *undgaa* Ansvar maa godtgøre, at intet kan lægges ham til Last.

Kun ved Befordring af Rejsegods eller Gods indfører Paragraffens 2. Stk. en fra Sørensen hentet, hidtil i dansk Ret ukendt, Regel, hvorefter Befordrerens — bortset fra Tilfælde af Forsæt eller grov Uagtsomhed hos ham eller hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste, § 25 — endvidere er fri for Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget af Fejl eller Forsømmelse ved Styringen, Føringen eller Navigeringen af Luftfartøjet, altsaa henholdsvis af Piloten, Kommandohaveren eller Navigatøren. Reglen danner formentlig et naturligt Modstykke til det strenge Ansvar for Befordrerens for kommercielle Fejl. Ogsaa her maa det paahvile *Befordrerens* at godtgøre, at Fritagelsesgrunden foreligger, og der kan vel i saa Henseende være Anledning til at skærpe Kravene til Bevisets Styrke overfor Bestemmelsen i 1. Stk., ligesom det maa oplyses, at der iøvrigt er truffet alle nødvendige Foranstaltninger til Redning af Godset under eller efter Ulykken. Med dette sidste Forbehold er det Meningen at udtrykke det iøvrigt selvfølgelig, at Reglen om Ansvarsfrihed ikke finder Anvendelse, hvor f. Eks.

Luftfartøjet styrter ned som Følge af en kun paa simpel Uagtsomhed beroende Navigeringsfejl, men hvor Skaden forvoldes ved en deraf følgende Ildsaaede, under hvilken de fornødne Redningsforanstaltninger er forsømt.

ad § 21.

I Overensstemmelse med det i Konventionens Art. 21 anerkendte *lex-fori*-Princip, jfr. § 33, skal herefter Spørgsmaalet om Betydningen af egen Skyld hos skadelidte af danske Domstole bedømmes efter dansk Rets almindelige Regler derom. Bevisbyrden maa paahvile Befordrerens, jfr. Udkastets § 20.

Den her nævnte Adgang til at nedsætte Erstatningen eller lade den bortfalde maa staa aaben ogsaa i de i Udkastets §§ 3, 4, 9 og 25 nævnte Tilfælde, hvor Befordrerens ellers ikke kan paaberaabe sig Konventionens Bestemmelser til sin Fordel.

ad § 22.

Som det allerede kendes ved andre Transportformer, jfr. Sølov § 220, Lov Nr. 117 af 11. Marts 1921 § 4, indfører denne Paragraf i Overensstemmelse med Konventionens Art. 22 Regler om Begrænsning i de Beløb, den erstatningspligtige ved Luftbefordringen vil have at udrede.

Denne Begrænsning gælder som ovenfor anført ikke, hvor Skaden er voldt ved Forsæt eller grov Uagtsomhed, jfr. § 25, eller hvor Billet eller behørigt Rejsegodsbevis eller Luftfragtbrev, jfr. §§ 3, 4 og 9, ikke foreligger, og det staaar Parterne frit for at vedtage et videregaaende Ansvar, derimod ikke et mindre Ansvar, se § 23.

Beløbene er fremkommet ved en tilnærmet Omregning af Konventionens Guldfrancsatser, jfr. Konventionens Art. 22, 4. Stk., og er angivet i *Kroner i Guldværdi*.

Dette sidste er fundet rimeligt ogsaa for rent indenlandsk Luftfart, uagtet noget kunde tale for i saadan Fart at afregne Erstatningen i Sedler efter Paalydende. Det synes imidlertid stødende, om en Dansker og en Udlænding fra et andet Land med Papirmøntfod, der begge under en

Rejse med dansk Luftfartøj, henholdsvis til dansk og fremmed Bestemmelsessted, kommer til Skade i Danmark, skulde behandles forskelligt, saaledes at Udlændingen, der i Henhold til Konventionen har Krav paa Betaling efter Guldværdi, fik betydelig større Erstatning end den danske Rejsende, der maatte nøjes med at faa Erstatningen udbetalt i Sedler efter Paalydende.

Ganske særligt ved Fastsættelse af et Maksimum for Ansaret, som ellers ikke anvendes i dansk Erstatningsret, jfr. ovenfor, er det anset ønskeligt, at Erstatningsberegningen kan ske efter saa fastliggende en Maalestok som muligt.

Ved Skade paa Person (derunder ved Død) er Grænsen 18 250 Kr. for hver enkelt Rejsende. En samlet Begrænsning af Ansaret fremkommer derefter alene ved Bestemmelsen af det Antal Passagerer, Luftfartøjet kan medtage, men til Gengæld maa Grænsen for den enkelte — bortset fra særlig Aftale — nøje fastholdes: at f. Eks. flere ved det samme Dødsfald har mistet deres Forsørger, berettiger ikke til en Overskridelse, og hvor Erstatningen efter Lov Nr. 127 af 15. April 1930 om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m. § 15, 2. Stk., er fastsat til et løbende Underholdsbidrag, maa dettes Kapitalværdi holdes indenfor Grænsen.

Ved indskrevet Rejsegods og Gods er Grænsen 37 Kr. pr. kg., og Aftale om et videregaaende Ansvar sker her ved, at Afsenderen ved Godsets Aflevering til Befordrerens angiver en særlig Interesse og betaler det derfor eventuelt fastsatte Fragttillæg.

Om denne Interesse skal være af økonomisk Art, afgøres ikke i Udkastet, men Beløbet skal efter § 8 m. optages i Luftfragtbrevet. Ligesom en Undladelse heraf er uden Indflydelse paa *Fragtbrevets* Gyldighed, jfr. § 9, vil Undladelsen ikke anfægte *Deklarationens Gyldighed*, men alene medføre Vanskelighed med Hensyn til Beviset for, at Aftale om Forøgelse af Ansaret overhovedet er indgaaet.

Hvad enten Afsenderen har angivet en særlig Interesse eller ikke, staar det under alle Omstændigheder Befordrerens frit for at

godtgøre, at det paastaaede Beløb enten overstiger Afsenderens virkelige Interesse eller det Tab, der er lidt, idet der netop kun er Tale om en Grænse opad for Ansaret.

For Rejsegods, som den Rejsende selv beholder i sin Varetsægt, er Grænsen 730 Kr. pr. Rejsende. Det erindres herved, at Ansvarsbegrænsningen ved disse Genstande ikke som Modstykke i Udkastet har nogen Skærpelse af *Ansvarsbetingelserne*, idet disse kun angaar Rejsende, Gods og Rejsegods, der overgives i Befordrerens Varetsægt, saaledes at man, forsaavidt angaar Rejsegods, som den Rejsende selv beholder i sin Varetsægt, og som iøvrigt ikke omhandles i Konventionen, er henvist til de almindelige Erstatningsregler, jfr. ovenfor S. 22.

ad § 23.

Udover det om denne Paragraf ovenfor S. 21 anførte skal blot endnu fremhæves, at Ugyldigheden naturligvis ogsaa vil ramme Aftaler, der gaar ud paa at ændre den fastsatte *Bevisbyrdefordeling* til Skade for den eventuelt erstatningsberettigede, medens der intet er til Hinder for en forligsmæssig Ordning vedrørende Erstatningens Størrelse, naar Skaden er indtraadt.

Man har forudsat som selvfølgelig og derfor ikke medtaget i Udkastet, hvad der udtrykkeligt fastslaaes i Konventionens Art 23, at Befordringsaftalen dog er gyldig og undergivet Konventionens (Udkastets) Bestemmelser, uanset at et i Aftalen optaget Forbehold efter § 23 bliver ugyldigt, og det, selv om Aftalen muligvis slet ikke vilde være blevet indgaaet af Befordrerens, hvis han havde regnet hermed.

Andre Begrænsninger i Aftalefriheden indeholdes i § 32.

ad § 24.

Medens Konventionens Art. 24 dels udtrykkeligt fastslaaer, at Erstatningssøgemaal i de i Art. 17—19 nævnte Tilfælde kun kan rejses paa de Vilkaar og med de Begrænsninger, der er fastsat i Konventionen, og dels overlader Spørgsmaalet om, hvem der er erstatningsberettiget, og hvad

der kan gives Erstatning for, til de enkelte Landes Lovgivninger, har man anset det for uforment at optage Bestemmelser om det første Punkt i Udkastet, medens man iøvrigt, da det staar fast, at efter dansk Ret ved Tingsbeskadigelse kun økonomisk Skade godtgøres, alene har ment at burde fastslaa, hvem der er erstatningsberettiget, og hvad der gives Erstatning for, ved Dødsfald eller Skade paa Person.

Besvarelsen af begge disse Spørgsmaal sker gennem en Henvisning til § 15 i Lov Nr. 127 af 15. April 1930 om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m.

Herefter vil Erstatningskravet for Personskade tilkomme „den forurettede“, saaledes at det blot kan *overgaa* til andre efter Reglerne i § 15, 3. Stk. Ved Dødsfald bestemmes den berettigede som „den, som derved har mistet en Forsørger“, og i Overensstemmelse med Praxis, vil ogsaa Tilfælde af faktisk „Forsørgelse“, hvor ingen Retspligt hertil bestod, omfattes deraf.

Om Arten af den Skade, der kommer i Betragtning, bemærkes, at medens der ved Legemskrænkelser — foruden det dokumenterede Formuetab — kan ydes Godtgørelse, dels for Tab af mere ubestemte Goder i den ydre Verden („Ulempe“, „Forstyrrelse eller Ødelæggelse af Stilling og Forhold“), og dels for rent sjælelige Lidelser („Lidelse“, „Lyde og Vansir“ og „Tort“ — forsaavidt denne sidste overhovedet kan være forvoldt ved Handlingen), er Kravet ved Død begrænset til (det økonomiske) Tab af Forsørger og andre materielle Goder af mere ubestemt Art; for de efterladtes Sorg ydes ingen Kompensation. Derimod vil — ud over hvad Loven direkte udtaler — den, der har baaret Udgifterne ved Begravelsen, kunne kræve disse erstattede, jfr. Domme i Ugeskrift for Retsvæsen 1929 S. 688, 1931 S. 690 og 1932 S. 331.

Det bemærkes, at de ovennævnte Regler kun finder Anvendelse ved indenrigsk Luftfart og ved saadan international Luftbefordring, hvor Forholdet efter almindelige Regler skal bedømmes efter dansk Ret, jfr. § 33. Der er saaledes intet til Hinder

for, at den kompetente danske Domstol i et internationalt Forhold tilkender Godtgørelse for Sorg over en Persons Død, hvis nemlig vedkommende Forhold efter almindelig dansk international Privatreth vil være at bedømme f. Eks. efter fransk Ret.

ad § 25.

Efter Konventionens Art. 25 afskæres Befordrerens fra at paaberaabe sig Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar, hvis Skaden er foraarsaget af ham selv eller af hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste med Forsæt eller ved en „Uagtsomhed, der efter Loven i det Land, hvor Sagen anlægges, ligestilles med Forsæt.“

I Overensstemmelse med, hvad der fra flere Sider blev forudsat under Forhandlingerne om Konventionen, er dette sidste i Udkastets § 25 gengivet ved Forsæt eller *grov* Uagtsomhed, uagtet dansk Ret ellers ikke plejer at tillægge Sondringen mellem culpa lata og culpa levis nogen Betydning ved Spørgsmaalet om, *hvorvidt* Ansvar er paadraget, cfr. dog Lov Nr. 175 af 1. Maj 1923 om Luftfart § 36, 2. Stk. Det vil være naturligt at drage ret snævre Grænser for den „grove Uagtsomhed“, saaledes at der skal stærke Grunde til, før den tør anses at foreligge.

Virkningen af, at Forsæt eller grov Uagtsomhed foreligger, er altsaa den samme, som angivet i §§ 3, sidste Stykke, 4, sidste Stykke, og 9, jfr. foran, nemlig at Befordrerens afskæres fra at „paaberaabe sig de Bestemmelser . . . , som udelukker eller begrænser hans Ansvar“, uden at det dog i Konventionen — og derfor heller ikke i Udkastet — nærmere angives, hvilke Bestemmelser der derved sigtes til.

Det kan dog anses for utvivlsomt, at § 25 har Hensyn til Bestemmelsen i § 20, 2. Stk. — saaledes at Navigationsfejl under de angivne Omstændigheder ikke diskulperer — og til Bestemmelsen i § 22 om Ansvarsbegrænsningen, men der ses ikke at være Anledning til at blive staaende herved; medens saaledes § 21, § 26 1. Stk., og § 28 ikke berøres af § 25, maa det under

Konventionens Tavshed antages, at Reglerne om Reklamation i § 26, 2. og 3. Stk., og § 27 og om Forældelse i § 29 som særlige Beskyttelsesregler for den ansvarlige er uanvendelige i Tilfælde af Forsæt eller grov Uagtsomhed. Det skal endnu kun betones, at Følgen heraf ikke er, at Forholdet i her omhandlede Henseende bedømmes efter dansk Rets almindelige Regler; det er med de anførte Begrænsninger stadig Udkastets Regler, der skal anvendes, hvilket har Betydning, hvor disse stiller Befordrerens *duarligere* end efter almindelig gældende Ret, saaledes med Hensyn til Bevisbyrden.

ad § 26.

I denne Paragraf, der gengiver Konventionens Art. 26, 1.—3. Stk., og som kun omhandler Befordring af (indskrevet) Rejsegods eller Gods, fastsætter 1. Stk., at Modtagelse af Godset uden Forbehold fra Modtagerens Side skaber Formodning for, at det er udleveret i god Stand og i Overensstemmelse med Befordringsdokumentet. Skal denne Præsumption undgaas, er det ikke tilstrækkeligt, at der tages Forbehold, men det maa yderligere kræves, at Forbeholdet tages som i Paragraffens 3. Stk. angivet, altsaa ved Paategning paa Befordringsdokumentet eller iøvrigt i skriftlig Form.

Under alle Omstændigheder tilstedes dog Modbevis ført, saafremt Modtageren blot holder sig Fristerne i § 26, 2., jfr. 3. Stk. (se dog § 27) efterrettelig.

Efter § 26 er han, naar det ikke drejer sig om Totaltab, hvor Spørgsmaalet om Reklamation ikke opstaar, men han vil paaberaabe sig, at Godset er beskadiget eller delvis gaaet tabt, eller at det er kommet for sent frem, pligtig at reklamere i den i § 26, 3. Stk., angivne Form, saaledes at Meddelelsen om det paaberaabte Forhold skal være *afsendt* inden en Frist, der regnes fra Modtagelsen. Naar Fristen ved Forsinkelse er fastsat til fjorten Dage mod tre og syv Dage ved Beskadigelse henholdsvis af Rejsegods og Gods, beror dette paa, at Modtageren findes at have et rimeligt Krav paa forinden Reklamationen at kunne

faa fastslaaet ved Brevveksling eller lignende, hvorvidt hans egen eventuelle Medkontrahent, f. Eks. en Køber, vil paaberaabe sig mulig Forsinkelse overfor ham.

ad § 27.

Her fastsættes i Overensstemmelse med Konventionens Art. 26, 4. Stk., den Virkning af en forsømt Reklamation, at ethvert Krav mod Befordrerens normalt bortfalder. Dette gælder dog ikke, hvor Skaden er foraarsaget under de i § 25 anførte Omstændigheder, foran S. 25; at § 27 udtrykkeligt fastslaaer, at Retten mod Befordrerens bevares uanset manglende Reklamation, naar han har handlet svigagtigt, faar heretter blot Betydning, hvor Skaden er *forvoldt* ved *simpel* Uagtsomhed af Befordrerens eller hans Folk i deres Tjeneste, men hvor dens Indtræden *svigagtigt forvoldes*.

En Regel svarende til Konventionens Art. 27, der er indsat efter Ønske fra engelsk Side, er som selvfølgelig efter dansk Retsopfattelse ikke optaget i Udkastet.

ad § 28.

Ved den her optagne Værnetingsbestemmelse fastsættes dels de danske Domstoles internationale Kompetence, hvor det drejer sig om international Luftbefordring, og dels, i *hvilken* Retskreds her i Landet, Sag kan rejses; i sidstnævnte Henseende bemærkes, at det alene er den lokale Afgrænsning, der foretages; om Sagen bør behandles ved Underret eller Landsret, eventuelt Sø- og Handelsretten, maa afgøres efter de almindelige Regler i Lov om Rettens Pleje, jfr. Bekendtgørelse Nr. 250 af 1. Oktober 1932.

Er herefter en dansk Domstol kompetent, bliver *lex fori* at anvende, ikke blot — hvad der tør anses for selvfølgeligt, jfr. Konventionens Art. 28, 2. Stk. — med Hensyn til Rettergangsmaaden, men ogsaa, for saa vidt de materielle Regler — her altsaa Bestemmelserne i nærværende Udkast — angaar, alene med Undtagelse af Udkastets § 24, jfr. § 33 og Bemærkningerne ovenfor ad § 24.

Disse Regler om Værnetinget og om den

kompetente Lov er præceptive i den Forstand, at de ikke kan fraviges ved Forbehold i Befordringsaftalen eller iøvrigt ved Aftaler forud for Skaden, jfr. § 32.

Det tilføjes iøvrigt, at Betydningen af Konventionens Art. 28 maa blive, at Danmark maa være forpligtet til ikke at indgaa Traktater med Ikke-Konventionsstater om Fuldbyrkelse her i Landet af Domme i Luftbefordringssager, hvorimod det positive Spørgsmaal om Anerkendelse og Fuldbyrkelse af Domme fra andre Konventionsstater ikke er omhandlet i Konventionen.

ad § 29.

Til Afværgelse af den her i Overensstemmelse med Konventionens Art. 29, 1. Stk., hjemlede korte Forældelse kræves, at Sag er rejst inden de to Aar; hertil hører, at Forligsindkaldelse eller Stævning er indleveret til Berammelse, jfr. Retsplejelovens § 279, 1. Stk., eller at der mod den ansvarlige er foretaget andre Retsskridt, f. Eks. Arrest.

Det erindres derhos, at § 29 maa antages at være uanvendelig, hvor Skaden er sket under de i § 25 omhandlede Betingelser; her vil alene de sædvanlige Forældelsesregler kunne paaberaabes, jfr. herved § 16 i Lov Nr. 127 af 15. April 1930 om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m. Det sidste gælder ogsaa, hvor Kravet ikke rejses mod *Befordrer*en, men mod *Afsender*en efter Udkastets §§ 10 eller 16.

ad § 30.

Hvis en Befordring, der efter Befordringsaftalen er at anse som een Befordring, skal udføres af flere Befordrere efter hinanden, gælder Udkastets Bestemmelser — uagtet Aftalen kun er indgaaet med den første af dem — ogsaa i Forhold til hver af de følgende for den Del af Befordringens Vedkommende, som det paa-hviler ham at udføre.

Hvad enten det drejer sig om Befordring af Rejsende, Rejsegods eller Gods, vil derfor i Tilfælde af Skade Krav efter Udkastet kunne rejses mod den Befordrer, paa hvis Strækning den skadegørende Begivenhed er indtruffet.

Om overhovedet nogen anden kan gøres ansvarlig, beror ved Personbefordring udelukkende paa Indholdet af den med den første Befordrer truffene Aftale, og man har derfor fundet det uforment at optage en Udtalelse derom i Udkastet, saaledes som sket i Konventionens Art. 30, 2. Stk.

Ved Befordring af Rejsegods eller Gods har man derimod under Hensyn til de Vanskeligheder, der kan være forbundet med Beviset for, paa hvilken Strækning Skaden er indtraadt, fundet det rimeligt præceptivt at fastslaa, at Afsenderen og den til Godsets Udlevering berettigede, jfr. §§ 12 og 13, foruden til den, paa hvis Strækning Skaden er voldt, altid kan holde sig henholdsvis til første og sidste Befordrer.

Der vil saaledes altid være een, og bortset fra Bevisvanskeligheder to, som Ansaret efter Udkastet kan gøres gældende mod, og efter § 30 in fine hæfter disse to solidarisk.

Udkastet indeholder ingen Bestemmelser om Spørgsmaalet om Regres mellem de forskellige Befordrere.

Sammensat Befordring.

ad § 31.

Om denne Paragraf, ved hvis 1. Stk. erindres Reglen i § 18, 2. Stk., kan iøvrigt henvises til Bemærkningerne ovenfor ad §§ 1, 3, 4 og 8.

Det tilføjes, at der ikke her er Plads for den i Konventionens Art. 31, 1. Stk. in fine, indeholdte Begrænsning, da Udkastet ikke blot omfatter den i Konventionen omhandlede Luftfart, jfr. nedenfor ad § 33.

Særlige Bestemmelser.

ad § 32.

Med Hensyn til den i første Stykke indeholdte Begrænsning i Aftalefriheden, der gaar ud over, hvad man iøvrigt i dansk Ret vilde antage, idet den ogsaa omfatter Tilfælde, hvor Vedtagelsen om en anden kompetent Lov ikke vilde medføre Tilsidesættelsen af præceptive Forskrifter, kan i

det Hele henvises til Bemærkningerne ovenfor ad §§ 23 og 28; ligesom ad § 23 tør det formentlig antages — skønt Konventionens Art. 32 ikke har nogen Bestemmelse derom, — at Ugyldigheden af disse Vedtagelser er uden Indflydelse paa Gyldigheden af Befordringsaftalen iøvrigt og paa Udkastets Anvendelse derpaa. Kun ved Godsbefordring har man, i andet Stykke, ment at kunne tillade Parterne en vis Selvstændighed, for saa vidt de ved Forhaandsaftale kan erstatte Behandlingen ved de ordinære Domstole med en Voldgift, og — indenfor de i Konventionens Art. 28 fastsatte Regler om Værnetinget —, kan vælge det Land, i hvilket — og dermed den Lov, efter hvilken — Afgørelsen skal træffes.

ad § 33.

Om denne Paragraf henvises til Bemærkningerne ovenfor ad §§ 1, 2 og 24.

Udkastets Bestemmelser gøres herved anvendelige — foruden paa indenrigsk Luftfart — paa al international Luftbefordring, der opfylder de i §§ 1 og 2 omhandlede Betingelser, men uden Hensyn til, om den omfattes af Konventionens Art. 1, Stk. 2 og 3. Det er herefter tænkeligt, at Spørgsmaal om Lufttrafik med en Stat, der ikke har tiltraadt Konventionen, og som i Danmark vil blive paadømt i Overensstemmelse med Konventionens, i Udkastet optagne materielle Regler, i den fremmede Stat vil faa en afvigende Behandling; men dels er dette paa Grund af den almindelige Tilslutning til Konventionen næppe af synderlig praktisk Betydning, og dels vilde en Begrænsning af Udkastets Bestemmelser til den indenrigske og den konventionsmæssige internationale Luftbefordring efterlade et Hul i den danske Lovgivning, hvad der formentlig bør undgaas.

Reglen i Konventionens Art. 33, der er

indsat efter engelsk Ønske, indeholder efter nordisk Opfattelse ikke noget udover, hvad der er selvfølgeligt, og er derfor ikke medtaget i Udkastet.

ad § 34.

Det er fundet rimeligt, at Ministeren for offentlige Arbejder ad administrativ Vej ved særlig Bekendtgørelse kan lempe Kravene til Indholdet af Billet, Rejsegodsbevis og Luftfragtbrev, hvor det alene drejer sig om indenrigsk Luftfart.

Særlig forsaa vidt angaar saadan Personbefordring, der har Forlystelses- og ikke egentlige Transportformaal (Rundflyvninger) vil dette formentlig være naturligt, og Kravene til Billetten vil da kunne reduceres helt ned til det i Bemærkningerne ad § 3 angivne Minimum.

Bestemmelsen i Konventionens Art. 34 er optaget i Udkastets § 2, jfr. Bemærkningerne hertil overfor S. 16.

ad § 35.

Naar man her lader Lovens Ikrafttræden bero paa kongelig Anordning, staar det i Forbindelse med, at Bestemmelserne først bør bringes til Anvendelse, naar Warszawa-Konventionen er ratificeret.

Der er ikke, se derimod Lov Nr. 175 af 1. Maj 1923 om Luftfart § 50, taget Forbehold om, at Loven ikke skal gælde for Færøerne, der med Luftfartens stigende Udvikling ogsaa over de nordlige Have formentlig ikke i Længden kan holdes udenfor Luftfartslovgivningen.

Bestemmelsen i Konventionens Art. 35 om, at der ved Beregningen af Tidsfrister ved Dage skal forstaas løbende Dage og ikke Arbejdsdage, er efter dansk Opfattelse selvfølgeligt og er derfor ikke medtaget i Udkastet.

Paralleltekster.

•

(Dansk Tekst.)

Udkast
til
LOV
om Befordring med Luftfartøj.

Lovens Anvendelsesomraade.

§ 1.

Denne Lov gælder Befordring med Luftfartøj af Rejsende, Rejsegods eller Gods, naar Befordringen udføres mod Betaling eller af et Lufttrafikforetagende, selv om Befordringen er vederlagsfri.

§ 2.

Denne Lov finder ikke Anvendelse paa Luftbefordring, der udføres i Henhold til internationale Postoverenskomster, ej heller paa Befordring, der udføres af et Lufttrafikforetagende som første Forsøg med Henblik paa Oprettelse af en regelmæssig Luftrute, eller paa Befordring, der udføres under usædvanlige Forhold og falder udenfor normal Udøvelse af Lufttrafik.

(Jfr. § 31.)

Befordringsdokumenter.

I. Billet.

§ 3.

Ved Befordring af Rejsende skal Befordrerens udstede en Billet, som skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udstedelsen;
b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordrerens kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer.

d. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;

e. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

Er Billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne Indhold, eller er den gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne

(Finsk Tekst.)

Förslag
till
L A G
om befordran med luftfartyg.

Lagens tillämpningsområde.

1 §.

Denna lag gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställles vederlagsfritt.

2 §.

Å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, äger denna lag icke tillämpning, ej heller å befordran, som verkställles av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, eller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

(Jfr. 31 §.)

Befordringshandlingar.

I. Biljett.

3 §.

Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett, innehållande följande uppgifter:

a. ort och dag för utfärdandet;
b. avgångsort och bestämmelseort;
c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;

d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt

e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är biljett ej utfärdad, har den ej förskrivit innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag.

(Norsk Tekst.)

Utkast
til
LOV
om befordring med luftfartøi.

§ 1.

Denne lov gjelder befordring av reisende, reisegods eller gods med luftfartøi, når befordringen utføres mot betaling eller av et luftfartsforetagende selv om befordringen er vederlagsfri.

Loven kommer ikke til anvendelse når et luftfartsforetagende utfører en luftbefordring som første forsøk med sikte på opprettelse av en regelmessig luftrute, og heller ikke når befordringen ellers utføres under usedvanlige forhold og faller utenfor almindelig luftfartsvirksomhet.

Ved sammensatt befordring, som delvis utføres med luftfartøi og delvis med annet befordringsmiddel, gjelder bestemmelse i denne lov bare luftbefordringen.

(Svensk Tekst.)

Förslag
till
LAG
om befordran med luftfartyg.
Härigenom förordnas som följer:

Lagens tillämpningsområde.

1 §.

Denna lag gäller befordran med luftfartyg av passagerare, resgods eller gods, vilken utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställas vederlagsfritt.

2 §.

Å luftbefordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran, äger denna lag icke tillämpning, ej heller å befordran, som verkställas av lufttrafikföretag såsom första försök i syfte att upprätta reguljär luftbefordringslinje, eller å befordran, som utföres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

(Jfr. 31 §.)

Befordringshandlingar.*I. Biljett.*

3 §.

Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett, innehållande följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;
- d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt
- e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag.

Lov. Har Befordrerens modtaget den Rejsende, uden at der udstedes Billet, har han dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

II. Rejsegodsbevis.

§ 4.

Ved Befordring af Rejsegods, som den Rejsende overgiver i Befordrerens Varetægt (indskrevet Rejsegods), skal Befordrerens udstede et Rejsegodsbevis.

Rejsegodsbeviset udfærdiges i to Eksemplarer, det ene for den Rejsende, det andet for Befordrerens. Beviset skal indeholde følgende Angivelser:

- a. Sted og Dato for Udstedelsen;
- b. Afgangssted og Bestemmellessted;
- c. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;
- d. Billettens Nummer;
- e. at Rejsegodset udleveres til Bevisets Indehaver;
- f. Stykkernes Antal og Vægt;
- g. det Beløb, der er angivet i Indhold til § 22, 2. Stk.;
- h. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

Er Rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har Beviset ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov. Hvis Befordrerens modtager Rejsegodset, uden at der udstedes Rejsegodsbevis, eller indeholder Beviset ikke de Angivelser, der nævnes under d., f. og h., har Befordrerens dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

III. Luftfragtbrev.

§ 5.

Ved Godsbefordring kan Befordrerens kræve, at Afsenderen udfærdiger og afgiver til ham et Dokument, betegnet som Luftfragtbrev, og Afsenderen kan kræve, at Befordrerens modtager dette Dokument.

Er Luftfragtbrev ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne Indhold,

Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

II. Resgodsbevis.

4 §.

Vid befordran av resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (inskrivet resgods), skall denne utfärda resgodsbevis.

Resgodsbevis skall upprättas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;
- d. biljettens nummer;
- e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;
- f. kollinas antal och vikt;
- g. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket; samt
- h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är resgodsbevis ej utfärdadt, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de i andra stycket under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han dock ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

III. Flygfraktsedel.

5 §.

Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkom-

Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

II. Resgodsbevis.

4 §.

Vid befordran av resgods, som passageraren lämnat i fraktförarens vård (inskrivet resgods), skall denne utfärda resgodsbevis.

Resgodsbevis skall upprättas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföraren. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;
- d. biljettens nummer;
- e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;
- f. kollinas antal och vikt;
- g. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket; samt
- h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare beforderingsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna lag. Har fraktföraren mottagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de i andra stycket under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han likväl ej åberopa de bestämmelser, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

III. Flygfraktsedel.

5 §.

Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en beforderingshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra, att sådan handling mottages av fraktföraren.

Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkom-

eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Lov med de Undtagelser, der følger af § 9.

§ 6.

Luftfragtbrevet udfærdiges af Afsenderen i tre Eksemplarer og afleveres sammen med Godset. Det første Eksempel skal paategnes „For Befordrerens“ og underskrives af Afsenderen. Det andet Eksempel skal paategnes „For Modtageren“; det underskrives baade af Afsenderen og Befordrerens og skal følge med Godset. Det tredje Eksempel underskrives af Befordrerens og tilbageleveres Afsenderen efter Godsets Modtagelse.

Befordrerens Underskrift skal paaføres ved Godsets Modtagelse; den kan erstattes af Stempel. Afsenderens Underskrift kan være trykt eller erstattes af Stempel.

Har Befordrerens udfærdiget Luftfragtbrevet efter Afsenderens Anmodning, anses han, hvis ikke andet bestemmes, for at handle paa Afsenderens Vegne.

§ 7.

Omfatter Befordringen flere Stykker Gods, skal Afsenderen paa Befordrerens Begæring udfærdige særskilte Luftfragtbreve.

§ 8.

Luftfragtbrevet skal indeholde følgende Angivelser:

- a. Sted og Dato for Udfærdigelsen;
- b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
- c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordrerens kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer;
- d. Afsenderens Navn og Adresse;
- e. den første Befordrerens Navn og Adresse;
- f. hvis Modtageren opgives, hans Navn og Adresse;
- g. Godsets Art;
- h. Stykketal, Indpakkingsmaade, Stykkernes særlige Mærker eller Numre;
- i. Godsets Vægt, Mængde, Rumindhold eller Dimensioner;

mit, være befordringsavtalet endock gældende och, med det undantag som følger av 9 §, underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen „för fraktföraren“ och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas „för mottagaren“; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställs av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

7 §.

Avser befordringen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren det begär, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;
- d. avsändarens namn och adress;
- e. den första fraktförarens namn och adress;
- f. om viss mottagare anges, hans namn och adress;
- g. godsets art;
- h. stykketal, förpackningssätt och kollins särskilda märken eller nummer;
- i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

mit, vare befodringsavtalet ändock gällande och, med det undantag som följer av 9 §, underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Flygfraktsedeln skall upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset. Det första exemplaret skall förses med beteckningen „för fraktföraren“ och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas „för mottagaren“; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställs av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande; den kan ersättas med stämpel. Avsändarens underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

7 §.

Avser befodrningen flera kolli, skall avsändaren, där fraktföraren det begär, upprätta särskilda flygfraktsedlar.

8 §.

Flygfraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring;
- d. avsändarens namn och adress;
- e. den förste fraktförarens namn och adress;
- f. om viss mottagare angives, hans namn och adress;
- g. godsets art;
- h. stycketal, förpackningssätt och kollinas särskilda märken eller nummer;
- i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller mått;

j. Godsets og Indpakningens synlige Tilstand;

k. Fragten, hvis den er fastsat, Dato og Sted for Betalingen, og hvem der skal betale Fragten;

l. hvis Godset sendes mod Efterkrav, det Vederlag for Godset og de Omkostninger, der skal opkræves;

m. det Beløb, der er angivet i Henhold til § 22, 2. Stk.;

n. Antal Eksemplarer af Luftfragtbrevet;

o. de Dokumenter, der er overgivet Befordreren, og som skal følge med Luftfragtbrevet;

p. Befordringstiden og en kort Angivelse af den Vej, der skal følges (via), hvis der er truffet Aftale derom;

q. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som fastsættes i denne Lov.

§ 9.

Har Befordreren modtaget Godset, uden at der udfærdiges Luftfragtbrev, eller indeholder Luftfragtbrevet ikke alle de Angivelser, der nævnes i § 8 a.—i. og q., kan han ikke paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Lov, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

§ 10.

Afsenderen er ansvarlig for Skade, som Befordreren eller andre lider som Følge af, at Oplysninger angaaende Godset, som han har anført i Luftfragtbrevet, ikke har det foreskrevne Indhold eller i øvrigt er ufuldstændige eller urigtige.

§ 11.

Saafermt ikke andet godtgøres, gælder Luftfragtbrevet som Bevis for Befordringsaftalens Afslutning, for Godsets Modtagelse og for Vilkaarene for Befordringen.

Luftfragtbrevets Angivelser af Godsets Vægt, Dimensioner, Indpakning og Stykketal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre Oplysninger om Godsets Mængde eller Rumindhold samt Oplysninger om dets Tilstand gælder derimod ikke som Bevis mod Befordreren, medmindre denne i Afsenderens Nærværelse har under-

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

9 §.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i 8 § a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

10 §.

Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan i följd av att uppgifter rörande godset, vilka han upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

11 §.

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flyg-

j. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag och ort för betalningen, så ock av vem den skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav, vederlaget för godset, så ock kostnad som skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet med 22 § andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfraktsedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till fraktföraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad uppgift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna lag.

9 §.

Har fraktföraren mottagit godset utan att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller fraktsedeln icke de i 8 § a.—i. och q. föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

10 §.

Avsändaren svare för skada, som tillskyndas fraktföraren eller annan i följd av att uppgifter rörande godset, vilka han upptagit i flygfraktsedeln, ej hava föreskrivet innehåll eller eljest äro ofullständiga eller oriktiga.

11 §.

Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flyg-

søgt dem og har bekræftet dette ved Paa-tegning paa Luftfragtbrevet, eller Angivelsen angaar Godsets synlige Tilstand.

Ret til at raade over Godset og Udlevering af Godset.

§ 12.

Mod Opfyldelse af sine Forpligtelser efter Befordringsaftalen kan Afsenderen, saafremt det kan ske uden Skade for Befordreren eller andre Afsendere, raade over Godset ved at tage det tilbage paa Afgangs- eller Bestemmelsesflyvepladsen, standse det i Tilfælde af Landing undervejs, lade det udlevere paa Bestemmelsesstedet eller undervejs til en anden end den i Luftfragtbrevet angivne Modtager eller kræve det tilbagesendt til Afgangsflyvepladsen; Afsenderen skal dog erstatte de dermed forbundne Omkostninger. Kan Afsenderens Ordre ikke udføres, skal Befordreren straks underrette ham herom.

Udfører Befordreren Afsenderens Ordre, uden at dennes Eksemplar af Luftfragtbrevet forevises, er Befordreren ansvarlig for Skade, som derved maatte paaføres rette Indehaver af Luftfragtbrevet, dog med Regres til Afsenderen.

Afsenderens Ret ophører samtidig med, at Modtagerens Ret indtræder efter § 13. Nægter Modtageren at tage imod Fragtbrevet eller Godset, eller kan han ikke antræffes, genindtræder Afsenderen i sin Ret til at raade over Godset.

§ 13.

Naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstedet, kan Modtageren, bortset fra de i § 12 nævnte Tilfælde, kræve, at Befordreren udleverer Luftfragtbrevet og Godset til ham mod Betaling af de skyldige Beløb og mod Opfyldelse af de Befordringsvilkaar, der er angivet i Luftfragtbrevet.

Befordreren skal, saasnart Godset er kommet frem, underrette Modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

§ 14.

Indrømmer Befordreren, at Godset er gaaet tabt, eller er det ikke ankommet

fraktsedeln eller ock oppgiften avser godsets synlige tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande.

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet äge avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande till avgångsflygplatsen; gälde dock kostnad som därav kommer. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphøre, då efter vad i § 13 stadgas mottagarens rätt inträder. Vågrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

13 §.

När godset framkommit till bestämmelseorten äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

Så snart godset framkommit, skall fraktföraren, där ej annat avtalats, underrätta mottagaren därom.

14 §.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom

fraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Rätt att förfoga över godset och godsets utlämnande.

12 §.

Mot uppfyllande av sina förpliktelser på grund av beforderingsavtalet äge avsändaren, där det kan ske utan skada för fraktföraren eller annan avsändare, förfoga över godset genom att återtaga det å avgångs- eller bestämmelseflygplatsen, stoppa det vid landning under resan, på bestämmelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller begära dess återsändande til avgångs-flygplatsen; gälde dock kostnad som därav kommer. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

Utför fraktföraren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehavaren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

Avsändarens rätt upphöre, då efter vad i 13 § stadgas mottagarens rätt inträder. Vägrar mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

13 §.

När godset framkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i 12 § stadgas, av fraktföraren utfå flygfraktsedeln och godset, därest han gäldar vad denne äger fordra och i övrigt fullgör de beforderingsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underrätta mottagaren därom.

14 §.

Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom

senest syv Dage, efter at det skulde være kommet frem, kan Modtageren gøre de af Fragtaftalen flydende Rettigheder gældende mod Befordrerens.

§ 15.

Enhver Aftale, der indeholder Afvigelser fra Bestemmelserne i §§ 12, 13 og 14, er ugyldig, medmindre den er anført i Luftfragtbrevet.

§ 16.

Afsenderen er forpligtet til at give de Oplysninger og til at vedlægge Luftfragtbrevet de Dokumenter, som er nødvendige til Opfyldelse af Told-, Akcise- eller Politiforskrifter, forinden Godset kan udleveres til Modtageren. Afsenderen er ansvarlig overfor Befordrerens for Skade, som maatte følge af, at disse Oplysninger eller Dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, medmindre Befordrerens eller hans Folk har gjort sig skyldige i Fejl eller Forsømmelse.

Befordrerens er ikke forpligtet til at undersøge, om disse Oplysninger og Dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

Befordrerens Ansvar.

§ 17.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Person om Bord i et Luftfartøj eller under Indstigning eller Udstigning, er Befordrerens ansvarlig derfor, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

§ 18.

Bliver indskrevet Rejsegods eller Gods beskadiget, eller gaar det tabt indenfor den Tid, det er i Befordrerens Varetægt, enten paa Flyveplads eller om Bord i Luftfartøj eller paa et hvilket som helst andet Sted, naar Landing sker udenfor Flyveplads, er Befordrerens ansvarlig derfor, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, vare ej gällande, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

16 §.

Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln föga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet.

17 §.

Drabbas passagerare, ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, av skada å person, vare fraktföraren, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas, därför ansvarig.

18 §.

Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods, medan det är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, vare fraktföraren, med nedan stadgade undantag, därför ansvarig.

sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befodringsavtalet.

15 §.

Förbehåll, som innefattar avvikelser från bestämmelserna i 12, 13 eller 14 §, vare ej gällande, med mindre det intagits i flygfraktsedeln.

16 §.

Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln foga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

Fraktförarens ansvarighet.

§ 2.

Blir en reisende drept eller skadet på legeme eller helbred, er fraktføreren ansvarlig såfremt den hendelse som har forårsaket skaden er inntruffet ombord på luftfartøiet eller under innstigningen eller utstigningen.

§ 3.

Blir innskrevet reisegods eller gods skadet eller går det tapt mens det er i fraktførerens varetekt på flyveplass, ombord i luftfartøi eller, ved landing utenfor flyveplass, på hvilket som helst annet sted, er fraktføreren ansvarlig for skaden.

17 §.

Drabbas passengerare, ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, av skada å person, vare fraktföraren, såvitt ej annat följer av vad nedan stadgas, därför ansvarig.

18 §.

Förkommer, minskas eller skadas innskrivet resgods eller gods, medan det är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig, vare fraktföraren, med nedan stadgade undantag, därför ansvarig.

Omfatter Befordringsaftalen ogsaa Befordring til Lands eller til Vands udenfor Flyveplads ved Indladning, Udlevering eller Omladning, formodes enhver Rejsegods eller Gods tilføjet Skade at være indtruffet indenfor den i 1. Stk. angivne Tid, hvis ikke andet bevises.

For Rejsegods, som den Rejsende ikke har overgivet i Befordrerens Varetægt, afgøres Befordrerens Ansvar med den af § 22, 3. Stk. følgende Begrænsning efter Lovgivningens almindelige Regler.

§ 19.

For Skade, som følger af Forsinkelse ved Luftbefordring af Rejsende, indskrevet Rejsegods eller Gods, er Befordrerens ansvarlig, medmindre andet fremgaar af Bestemmelserne i de følgende Paragraffer.

(Jfr. § 30.)

§ 20.

Befordrerens er fri for Ansvar, saafremt det maa antages, at Skaden ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse af ham selv eller hans Folk i deres Tjeneste.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods er Befordrerens endvidere fri for Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget af Fejl eller Forsømmelse ved Styringen, Føringen eller Navigeringen af Luftfartøjet, og han og hans Folk i øvrigt har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden.

§ 21.

Har den skadelidte ved egen Skyld medvirket til Skaden, kan Erstatningen nedsættes eller helt bortfalde efter de herom iøvrigt gældende Regler.

Har på grund af befordringsavtalet vid lastning, utlämnande eller omlastning befordran verkställt till lands eller sjöledes utanför flygplats, ligge å fraktföraren att visa att skada, som drabbat resgodset eller godset, ej uppkommit under den i första stycket avsedda tiden.

19 §.

För skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods vare fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

(Jfr. 30 §.)

20 §.

Fraktföraren vare fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Samma lag vare där vid befordran av inskrivet resgods eller gods skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget och fel och försummelse i annat hänseende ej föreligger.

21 §.

Har den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, varde ersättningen jämkad efter ty skäligt prövas.

Omfatter fraktavtalen også befordring til lands eller til vanns utenfor en flyveplass ved innlastning, utlevering eller omlasting, skal skaden formodes å være inntruffet i det tidsrum som nevnes i første ledd, hvis ikke annet bevises.

§ 4.

Fraktøren er ansvarlig for skade som følge av forsinkelse ved luftbefordring av reisende, innskrevet reisegods eller gods.

§ 5.

Skal en befordring, som efter fraktavtalen utgjør en enhet, utføres av flere fraktførere efter hverandre, er enhver fraktfører som mottar den reisende, det innskrevne reisegods eller godset, ansvarlig for den del av befordringen som det påhviler ham å utføre.

Ved befordring av innskrevet reisegods eller gods kan avsenderen også holde sig til den første fraktfører og den som har rett til å kreve utlevering, til den siste fraktfører, selv om skaden eller forsinkelsen er inntruffet mens godset var i en annen fraktførers varetekt.

§ 6.

Fraktføreren er fri for ansvar såfremt det må antas at skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av fraktføreren selv eller av hans folk i tjenesten.

Ved befordring av innskrevet reisegods eller gods er fraktføreren også fri for ansvar såfremt skaden er forårsaket ved feil eller forsømmelse i styringen, føringen eller navigeringen av luftfartøiet.

§ 7.

Har den skadelidende ved egen skyld medvirket til skaden, kan erstatningen nedsettes eller helt bortfalle efter de ellers gjeldende regler.

Har på grund av beforderingsavtalet vid lastning, avlämnande eller omlastning befordran verkställt till lands eller sjöledes utanför flygplats, ligge å fraktföraren att visa att skada, som drabbat resgodset eller godset, ej uppkommit under den i första stycket avsedda tiden.

19 §.

För skada i följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare, inskrivet resgods eller gods vare fraktföraren ansvarig, där ej nedan annorlunda stadgas.

(Jfr. 30 §.)

20 §.

Fraktföraren vare fri från ansvarighet, där antagas må, att skadan icke orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten.

Samma lag vare, där vid befordran av inskrivet resgods eller gods skadan tillkommit genom fel eller försummelse vid styrningen, förandet eller navigeringen av luftfartyget och fel eller försummelse i annat hänseende ej föreligger.

21 §.

Har den, som lidit skadan, genom eget vållande därtill medverkat, varde ersättningen jämkad efter ty skäligt prövas.

(Jfr. §§ 26 og 27.)

§ 22.

Ved Befordring af Rejsende er Befordrerens Ansvar for hver enkelt begrænset til et Beløb af 18250 Kr. i Guldværdi. Fastsættes Erstatningen i Form af en periodisk Ydelse, maa dennes kapitaliserede Værdi ikke overstige denne Grænse. Aftale kan dog træffes om en højere Ansvarsgrænse.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 37 Kr. i Guldværdi pr. kg. Har Afsenderen ved Godsets Aflevering til Befordreren særlig angivet den Interesse, der er forbundet med Befordringen, og betalt det Fragttillæg, som maatte være fastsat, gælder det angivne Beløb som Grænse for Befordrerens Ansvar, medmindre han beviser, at det overstiger Afsenderens virkelige Interesse.

For Rejsegods, som den Rejsende ikke har overgivet i Befordrerens Varetagt, er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 730 Kr. i Guldværdi for hver Rejsende.

§ 23.

Forbehold, der tilsigter at fritage Befordreren for Ansvar eller at fastsætte en lavere Ansvarsgrænse end bestemt i denne Lov, er ugyldige.

(Jfr. 26 och 27 §§.)

22 §.

Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till etthundranittiofyratusenfemhundra mark. Bestämmas ersättning att utgå i form av ränta, må dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Avtal må dock träffas om högre gräns för ansvarigheten.

Beträffande inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till fyrahundra mark för kilogram. Har avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gälle det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

För resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, vare ansvarigheten begränsad till sjutusenåttahundra mark för envar passagerare.

23 §.

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, vare ogiltigt.

§ 8.

Blir innskrevet reisegods eller gods utlevert uten at mottageren tar forbehold, formodes godset å være utlevert i god stand overensstemmende med befordringsdokumentet, hvis ikke annet bevises.

Er godset skadet eller delvis tapt, skal skriftlig meddelelse gis til fraktføreren umiddelbart etter at skaden er oppdaget, eller senest innen en frist av tre dager for reisegods og syv dager for gods, regnet fra mottagelsen. I tilfelle av forsinkelse skal meddelelsen gis senest fjorten dager regnet fra den dag da godset skulde ha vært utlevert.

Blir meddelelsen ikke avsendt innen de fastsatte frister, er ethvert krav mot fraktføreren tapt medmindre han har handlet svikaktig.

§ 9.

Ved befordring av reisende er fraktførerens ansvar for hver enkelt begrenset til 18,250 kroner i gullverdi, hvis ikke en høyere ansvarsgrense er avtalt.

Ved befordring av innskrevet reisegods og gods er fraktførerens ansvar begrenset til 37 kroner i gullverdi pr. kg. Har avsenderen ved avleveringen av godset til fraktføreren oppgitt en særlig interesse som knytter sig til befordringen, og betalt det frakttilllegg som måtte være fastsatt, gjelder det oppgitte beløp som grense for fraktførerens ansvar, medmindre at han beviser at det overstiger avsenderens virkelige interesse.

For reisegods som den reisende beholder i sin varetekt, er fraktførerens ansvar begrenset til 730 kroner i gullverdi for hver reisende.

§ 10.

Ethvert forbehold som tilsikter å frita fraktføreren for ansvar eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i § 9, er ugyldig.

(Jfr. 26 och 27 §§.)

22 §.

Vid befordran av passagerare vare fraktförarens ansvarighet för envar av dem begränsad till adertontusentvåhundrafemtio kronor. Bestämmas ersättningen att utgå i form av ränta, må dennas kapitaliserade värde icke överskrida sagda gräns. Avtal må dock träffas om högre gräns för ansvarigheten.

Beträffande inskrivet resgods eller gods vare fraktförarens ansvarighet begränsad till trettiosju kronor för kilogram. Har avsändaren vid godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift, gälla det uppgivna beloppet såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

För resgods, som passageraren icke lämnat i fraktförarens vård, vare ansvarigheten begränsad till sjuhundratrettio kronor för envar passagerare.

23 §.

Förbehåll, som innefattar inskränkning i fraktförarens ansvarighet eller bestämmer lägre gräns därför än i 22 § sägs, vare ogiltigt.

§ 24.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Person, afgøres Spørgsmaalet om, hvem der er erstatningsberettiget, og hvad der kan gives Erstatning for, efter Bestemmelserne i § 15 i Lov Nr. 127 af 15. April 1930 om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. m.

§ 25.

Befordrerens kan ikke paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Lov, som udelukker eller begrænser hans Ansvar, saafremt Skaden er foraarsaget med Forsæt eller ved grov Uagtsomhed af ham selv eller af hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste.

§ 26.

Modtages indskrevet Rejsegods eller Gods uden Forbehold fra Modtagerens Side, formodes Godset at være udleveret i god Stand og i Overensstemmelse med Befordringsdokumentet, hvis ikke andet bevises.

Er Godset beskadiget eller delvis gaaet tabt, skal Meddelelse derom gives til Befordrerens umiddelbart efter, at Skaden er opdaget, og senest inden tre Dage for Rejsegods og syv Dage for Gods regnet fra Modtagelsen. Ved Forsinkelse skal Meddelelse derom afgives inden fjorten Dage fra den Dag at regne, da Udleveringen har fundet Sted.

Meddelelsen skal ske ved Paategning paa Befordringsdokumentet eller ved en Skrivelse, der afsendes inden Fristernes Udløb.

§ 27.

Gives Meddelelse om Skaden ikke inden de i § 26 fastsatte Frister, er ethvert Krav mod Befordrerens bortfaldet, medmindre han har handlet svigagtigt.

§ 28.

Erstatningssøgsmaalet skal anlægges ved Retten enten paa det Sted, hvor Befordrerens bor eller har sit Hovedkontor, eller har den Forretningsafdeling, hvorigennem Befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller endelig paa Bestemmelsesstedet.

24 §.

Där passagerare drabbats av skada å person, skall enligt de i strafflagen stadgade grunder bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas.

25 §.

Har skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

26 §.

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset, där ej annat styrkes, anses utlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då utlämnande skedde.

Anmärkning skall göras genom anteckning på fraktförarens exemplar av befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid, som i andra stycket sägs.

27 §.

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

28 §.

Talan om ansvarighet skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

§ 11.

Fraktføreren kan ikke påberope sig de bestemmelser som utelukker eller begrenser hans ansvar, såfremt skaden er forårsaket med forsett eller ved grov uaktsomhet av fraktføreren selv eller av hans folk i tjenesten.

(Jfr. § 8, 1ste og 2net ledd.)

§ 12.

Erstatningssøksmål må reises enten på fraktføreren bopel eller på det sted hvor bedriften har sit hovedsete eller den forretningsavdeling som har sluttet fraktavtalen, eller på bestemmelsesstedet.

24 §.

Där passagerare drabbats av skada å person, skall enligt de i strafflagen stadgade grunder bestämmas vem ersättningen skall tillkomma och vad därunder skall räknas.

25 §.

Har skada med uppsåt eller grov vårdslöshet orsakats av fraktföraren själv eller av hans folk i tjänsten, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna lag, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

26 §.

Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning, skall godset, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

Om skada eller minskning skall anmärkning göras hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnande skedde.

Anmärkning skall göras genom anteckning på fraktförarens exemplar av befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

27 §.

Har ej anmärkning enligt 26 § framställts inom tid som där sägs, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

28 §.

Talan om ansvarighet skall föras vid rätten i den ort, där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämelseorten.

(Jfr. § 32.)

§ 29.

Adgangen til Erstatningssøgemaal bortfalder, saafremt Sag ikke er rejst inden to Aar, regnet fra Luftfartøjets Ankomst til Bestemmelsesstedet eller fra den Dag, da Luftfartøjet skulde være ankommet, eller da Befordringen blev afbrudt.

§ 30.

Skal en Befordring, der efter Befordringsaftalen er at anse som een Befordring, udføres af flere efter hinanden følgende Befordrere, er enhver af dem, naar han modtager de Rejsende, det indskrevne Rejsegods eller Godset, ansvarlig for den Del af Befordringen, som det paahviler ham at udføre.

Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods kan Afsenderen tillige holde sig til den første Befordrer og den til dets Udlevering berettigede til den sidste, selv om Skaden eller Forsinkelsen har fundet Sted, medens Godset var i en anden Befordrers Varetægt. Er herefter to Befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

Sammensat Befordring.

§ 31.

Udføres Befordringen delvis med Luftfartøj og delvis med andet Befordringsmiddel, gælder Lovens Bestemmelser kun Luftbefordringen.

Vilkaarene for de andre Befordringsmaader kan optages i Luftbefordringsdokumentet.

Særlige Bestemmelser.

§ 32.

Ugyldige er Forbehold i Befordringsaftalen og Aftaler forud for Skaden, hvorved Parterne fraviger Bestemmelserne om den Lov, der skal anvendes, eller om Værnetinget.

Voldgiftsaftaler forud for Skaden er kun gyldige med Hensyn til Godsbefordring og kun, forsaavidt Voldgiften skal foretages

(Jfr 32 §.)

29 §.

Varder ej talan om ansvarighet anhängiggjord inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, vare rätten till talan förlofad.

30 §.

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, vare envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgodset eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den första fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att skadan eller dröjsmålet inträffat, medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, svare de en för båda och båda för en.

Sammansatt befordran.

31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, vare denna lag tillämplig allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

Särskilda bestämmelser.

32 §.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i denne lag stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, vare det förbehåll utan verkan.

Skiljeavtal rörande skada, som i denna lag avses, vare, där avtalet träffats innan skadan timade, ej gällande, med mindre

§ 13.

Voldgift om erstatning for skade på person eller innskrevet reisegods kan ikke avtales før skade er indtruffet.

§ 14.

Erstatningskravet faller bort hvis ikke søksmål er reist innen en frist av to år regnet fra luftfartøiets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag da det skulde ha kommet frem, eller da befordringen blev avbrutt.

(Jfr. § 5.)

(Jfr. § 1, 3dje ledd.)

(Jfr. § 13.)

(Jfr 32 §.)

29 §.

Varder ej talan om ansvarighet anhängiggjord inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts, vare rätten till talan förklarad.

30 §.

Skall befordran, som enligt vad därom avtalats är att anse såsom en enhet, utföras av flera fraktförare var efter annan, vare envar av dem, sedan han mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, ansvarig för den del av befordringen, vars utförande ankommer på honom.

Vid befordran av inskrivet resgods eller gods må avsändaren jämväl hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste, ändå att skadan eller dröjsmålet inträffat, medan godset var i annan fraktförares vård. Äro två fraktförare ansvariga efter vad nu sagts, svare de en för båda och båda för en.

Sammansatt befordran.

31 §.

Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, vare denna lag tillämplig allenast beträffande luftbefordringen.

Villkor, som avser befordringen med annat befordringsmedel, må intagas i luftbefordringshandlingen.

Särskilda bestämmelser.

32 §.

Göres i befordringsavtal eller eljest innan skada timat, med avvikelse från vad i denna lag stadgas, förbehåll om tillämplig lag eller om domstols behörighet, vare det förbehåll utan verkan.

Skiljeavtal rörande skada, som i denna lag avses, vare, där avtalet träffats innan skadan timade, ej gällande, med mindre

paa et af de Steder, der er lovligt Værneting efter § 28, og i en Stat, der har tiltraadt den i Warszawa den 12. Oktober 1929 afsluttede Konvention om international Luftbefordring, og efter de i vedkommende Stat angaaende den i Konventionen omhandlede Luftbefordring fastsatte Bestemmelser.

§ 33.

Bestemmelserne i denne Lov omfatter ogsaa international Luftbefordring; Bestemmelserne i § 24 dog kun, forsaavidt Forholdet efter almindelige Regler skal bedømmes efter dansk Ret. Har en Stat, som har sluttet sig til den i § 32 nævnte Konvention, afgivet saadan Erklæring, som omhandles i Tillægsprotokollen til Konventionen, finder Loven dog ikke Anvendelse paa international Luftbefordring, som udføres direkte af vedkommende Stat.

§ 34.

Forsaavidt angaar indenrigsk Luftfart kan Ministeren for offentlige Arbejder udfærdige Forskrifter, der lempet Kravene i § 3, 1. Stk., § 4, 2. Stk. og § 8 angaaende Indholdet af Billet, Rejsegodsbevis og Luftfragtbrev.

§ 35.

Tidspunktet for denne Lovs Ikrafttræden fastsættes ved kongelig Anordning.

avtalet angår befordran av gods och skiljemannaförfarandet skall, inom stat som är ansluten till den i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses, äga rum inom en i 28 § nämnd domstols domvärjo.

33 §.

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, vad i 24 § stadgas dock allenast där enligt i allmänhet gällande regler finsk lag skall komma till användning. Har stat, som är ansluten till den i 32 § omförmälda konventionen, avgivit sådan förklaring, som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skall lagen ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten.

Vid internationell luftbefordran skola de i 22 § angivna penningbeloppen avse mark i guld.

34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran, äger Regeringen meddela bestämmelser, avvikande från vad i 3 § första stycket, 4 § andra stycket samt 8 § stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

Denna lag träder i kraft den dag Regeringen bestämmer.

avtalet angår befordran av gods och skiljemannaförfarandet skall, inom stat som är ansluten till den i Warschau den 12 oktober 1929 avslutade konventionen om internationell luftbefordran och med tillämpning av vad lagen i sådan stat stadgar om luftbefordran som i konventionen avses, äga rum antingen där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet slutits, eller ock på bestämmelseorten.

§ 15.

Denne lov gjelder også internasjonal luftbefordring.

For sådan befordring kan Kongen utferdige ytterligere forskrifter i henhold til overenskomst med fremmed stat.

33 §.

Bestämmelserna i denna lag skola äga tillämpning jämväl å internationell luftbefordran, vad i 24 § stadgas dock allenast där enligt i allmänhet gällande regler svensk lag skall komma til användning. Har stat, som är ansluten till den i 32 § omförmälda konventionen, avgivit sådan förklaring, som avses i tilläggsprotokollet till samma konvention, skall lagen ej äga tillämpning å internationell luftbefordran, som utföres omedelbart av den staten.

Vid internationell luftbefordran skola de i 22 § angivna penningbeloppen avse kronor i guld.

34 §.

Såvitt angår inrikes luftbefordran, äger Konungen meddela bestämmelser avvikande från vad i 3 § första stycket, 4 § andra stycket samt 8 § stadgas angående biljett, resgodsbevis och flygfraktsedel.

§ 16.

Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen bestemmer.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

**Konvention angaaende Indførelse
af visse ensartede Regler om international Luftbefordring,
udfærdiget i Warszawa 12. Oktober 1929.**

(Fransk Tekst.)

(Dansk Tekst.)

CONVENTION**pour l'Unification de certaines Règles
relatives au Transport Aérien international.****CHAPITRE PREMIER.****Objet — Définitions.****Article premier.**

1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2) Est qualifié «transport international», au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté,

KONVENTION**angaaende Indførelse af visse ensartede
Regler om international Luftbefordring.****KAPITEL I.****Genstand og Definitioner.****Artikel 1.**

1. Denne Konvention gælder al international Befordring af Rejsende, Rejsegods eller Gods, som udføres med Luftfartøj mod Betaling. Den gælder ogsaa vederlagsfri Befordring med Luftfartøj, naar Befordringen udføres af et Lufttrafikforetagende.

2. Som international anses i denne Konvention Befordringen, naar Afgangsstedet og Bestemmelsesstedet efter Befordringsaftalen — uanset om Befordringen afbrydes, eller Skifte af Luftfartøj finder Sted — ligger indenfor to af de høje kontraherende Parters Territorier. Ligger Afgangsstedet og Bestemmelsesstedet indenfor en enkelt kontraherende Parts Territorium, anses Befordringen for international, saafremt Mellemlanding skal finde Sted indenfor et Territorium, der er undergivet en anden Stats Suverænitet, Overhøjhed, Mandat eller Myndighed, selv om denne Stat staar udenfor Konventionen. Befordring, der uden saadan Mellemlanding foretages mellem Territorier, der er undergivet den samme høje kontraherende Parts Suverænitet, Overhøjhed, Mandat eller Myndighed, anses ikke som international i denne Konvention.

3. En Befordring, der skal udføres af flere Luftbefordrere efter hinanden, anses ved Anvendelsen af denne Konvention som een Befordring, naar den af Parterne er betragtet som en Enhed, uanset om der er afsluttet en enkelt eller flere Aftaler. Befordringen taber ikke sin internationale Karakter, fordi en eller flere af Aftalerne i sin Helhed skal fuldbyrdes indenfor et Territorium, der er undergivet samme høje kontraherende Parts Suverænitet, Overhøjhed, Mandat eller Myndighed.

(Norsk Tekst.)

KONVENSJON

**om innførelse af visse ensartede regler
om internasjonal luftbefordring.**

KAPITEL I.**Gjenstand og definisjoner.****Art. 1.**

1. Denne konvensjon gjelder al internasjonal befordring av reisende, reisegods eller gods, som utføres med luftfartøi mot betaling. Den gjelder også vederlagsfri befordring med luftfartøi når den utføres av et luftfartsforetagende.

2. Som internasjonal ansees befordringen i denne konvensjon, når avgangsstedet og bestemmelsesstedet efter fraktavtalen ligger innenfor to av de høie kontraherende parters territorium, uansett om befordringen avbrytes eller skifte av luftfartøi foretas. Ligger avgangsstedet og bestemmelsesstedet innenfor én kontraherende parts territorium, ansees befordringen for internasjonal, såfremt mellemlanding skal foretas på et territorium som er undergitt en annen stats suverenitet, overhöihet, mandat eller myndighet, selv om denne stat står utenfor konvensjonen. Befordring som uten sådan mellemlanding foretas mellem territorier som er undergitt den samme høie kontraherende parts suverenitet, overhöihet, mandat eller myndighet, regnes ikke for internasjonal i denne konvensjon.

3. En befordring som skal utføres av flere luftfraktførere efter hverandre, ansees ved anvendelsen av denne konvensjon for én befordring når den av partene er betraktet som en enhet, uansett om der er sluttet en enkelt eller flere avtaler. Befordringen taper ikke sin internasjonale karakter av den grunn at en eller flere av avtalene i sin helhet skal oppfylles innenfor et territorium som er undergitt den samme høie kontraherende parts suverenitet, overhöihet, mandat eller myndighet.

(Svensk og finsk Tekst.)

KONVENTION

**rörande fastställande av vissa gemensamma
bestämmelser i fråga om internationell
luftbefordran.**

KAPITEL I.**Föremål och definitioner.****Artikel 1.**

1. Denna konvention gäller all internationell befordran av personer, resgods eller gods, vilken utføres med luftfartyg mot vederlag. Den äger tillämpning jämväl å vederlagsfri befordran, som med luftfartyg utføres av lufttrafikföretag.

2. Såsom internationell anses i denna konvention befordran, då enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten — oavsett om befordringsavbrott eller ombyte av fartyg förekommer eller ej — ligga på två höga fördragsslutande parters territorier. Äro både avgångsorten och bestämmelseorten belägna på en enda hög fördragsslutande parts territorium, anses befordringen jämväl såsom internationell, såframt mellanlandning skall äga rum på territorium, som är underkastat annan stats suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, ändå att denna stat icke är fördragsslutande. Befordran, som utan sådan mellanlandning företages mellan territorier underkastade en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet, anses icke såsom internationell i denna konvention.

3. Befordran, som skall utföras av flera luftfraktförare var efter annan, anses, vare sig beträffande befordringen slutits ett enda eller flera avtal, vid tillämpning av denna konvention såsom en enhet, där den av parterna så betraktats; befordringen förlorar icke på den grund sin internationella karaktär, att ett eller flera av avtalene skola i sin helhet fullgöras inom territorium, som är underkastat en och samma höga fördragsslutande parts suveränitet, överhöghet, mandat eller myndighet.

au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

Article 2.

1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1^{er}.

2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II.

Titres de transport.

Section I. — Billet de passage.

Article 3.

1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section II. — Bulletin de bagages.

Article 4.

1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le

Artikel 2.

1. Konventionen gælder ogsaa Befordring, der udføres af Stat, Kommune eller andre offentlige Institutioner, paa de Vilkaar, der er fastsat i Artikel 1.

2. Konventionen gælder ikke Befordring, der udføres i Henhold til internationale Postkonventioner.

KAPITEL II.

Befordringsdokumenter.

1. Afsnit. Billet.

Artikel 3.

1. Ved Befordring af Rejsende skal Befordrerens udstede en Billet, som skal indeholde følgende Angivelser:

- a. Sted og Dato for Udstedelsen;
- b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
- c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordrerens kan dog forbeholde sig Ret til nødvendige Forandringer, uden at Befordringen af den Grund mister sin internationale Karakter;
- d. Befordrerens eller Befordrerens Navn og Adresse;
- e. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som denne Konvention fastsætter.

2. Er Billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne Indhold, eller er den gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Konvention. Har Befordrerens modtaget den Rejsende, uden at der udstedes Billet, har han dog ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Konvention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

2. Afsnit. Rejsegodsbevis.

Artikel 4.

1. Ved Befordring af Rejsegods, som den Rejsende ikke beholder i sin Varetægt,

Art. 2.

1. Konvensjonen gjelder også befordring som utføres av en stat, kommune eller offentlige innretning, under de vilkår som er fastsatt i art. 1.

2. Konvensjonen gjelder ikke befordring som utføres i henhold til internasjonale postkonvensjoner.

KAPITEL II.

Befordringsdokumenter.

Avsnitt I. Billett.

Art. 3.

1. Ved befordring av reisende er fraktføreren forpliktet til å utstede en billett som skal inneholde følgende opplysninger:

- a. sted og dag for utstedelsen;
- b. avgangssted og bestemmelssted;
- c. de fastsatte mellemlandinger; fraktføreren kan dog forbeholde sig rett til nødvendige forandringer, uten at befordringen av den grunn taper sin internasjonale karakter;
- d. fraktførerens eller fraktførernes navn og adresse;
- e. at befordringen er undergitt de ansvarsregler som denne konvensjon fastsetter.

2. Om billett ikke utstedes, eller om billetten ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i denne konvensjon. Har fraktføreren tatt imot en reisende uten å utstede billett, har han dog ikke rett til å påberope sig de bestemmelser i konvensjonen som utelukker eller begrenser hans ansvar.

Avsnitt II. Reisegodsbevis.

Art. 4.

1. Ved befordring av reisegods, som den reisende ikke beholder i sin varetekt,

Artikel 2.

1. Konventionen gäller, under de i art. 1 angivna förutsättningar, jämväl befordran, som utföres av stat, kommun, annan sådan menighet eller offentlig inrättning.

2. Konventionen gäller icke befordran, som utföres i enlighet med internationella postkonventioner.

KAPITEL II.

Befordringshandlingar.

Avdelning I. Biljett.

Artikel 3.

1. Vid befordran av passagerare skall fraktföraren utfärda biljett innehållande följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring, utan att befordringen på den grund förlorar sin internationella karaktär;
- d. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress; samt
- e. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

2. Är biljett ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändock gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Har fraktföraren mottagit passageraren utan att biljett utfärdats, äge han dock ej åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Avdelning II. Resgodsbevis.

Artikel 4.

1. Vid befordran av annat resgods än det, som passageraren behåller

voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3) Il doit contenir les mentions suivantes:

- a) le lieu et la date de l'émission;
- b) les points de départ et de destination;
- c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs;
- d) le numéro du billet de passage;
- e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;
- f) le nombre et le poids des colis;
- g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22 alinéa 2;
- h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III. -- Lettre de transport aérien.

Article 5.

1) Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé: „lettre de transport aérien“; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

er Befordrerens forpligtet til at udstede et Rejsegodsbevis.

2. Rejsegodsbeviset udfærdiges i to Eksemplarer, det ene for den Rejsende, det andet for Befordrerens.

3. Beviset skal indeholde følgende Angivelser:

- a. Sted og Dato for Udstedelsen;
- b. Afgangssted og Bestemmelsessted;
- c. Befordrerens eller Befordrernes Navn og Adresse;
- d. Billettens Nummer;
- e. at Rejsegodset udleveres til Indehaveren af Beviset;
- f. Stykkernes Antal og Vægt;
- g. Det Beløb, der er angivet i Henhold til Artikel 22, 2. Stk.;
- h. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som denne Konvention fastsætter;

4. Er Rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har Beviset ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Konvention. Har Befordrerens modtaget Rejsegods, uden at der udstedes Rejsegodsbevis, eller indeholder Beviset ikke de Angivelser, der nævnes under d., f. og h., har Befordrerens dog ikke Ret til at paabe-
raabe sig de Bestemmelser i denne Konvention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

3. Afsnit. Luftfragtbrev.

Artikel 5.

1. Ved Godsbefordring kan Befordrerens kræve, at Afsenderens udfærdiger og afgiver til ham et Dokument, betegnet som Luftfragtbrev, og Afsenderens kan kræve, at Befordrerens modtager dette Dokument.

2. Er Luftfragtbrev ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne Indhold, eller er det gaaet tabt, er Befordringsaftalen dog gyldig og undergivet Bestemmelserne i denne Konvention med de Undtagelser, der følger af Artikel 9.

er fraktföreren forpliktet til å utstede reisegodsbevis.

2. Reisegodsbeviset utstedes i to eksemplarer, det ene for den reisende, det annet for fraktföreren.

3. Beviset skal inneholde følgende opplysninger:

- a. sted og dag for utstedelsen;
- b. avgangssted og bestemmelssted;

c. fraktförereis eller fraktförernes navn og adresse;

d. billettens nummer;

e. at reisegodset utleveres til innehavere av beviset;

f. kollienes antall og vekt;

g. det beløp som er opgitt i henhold til art. 22, 2net ledd;

h. at befordringen er undergitt de ansvarsregler som denne konvensjon fastsetter.

4. Om reisegodsbevis ikke utstedes, eller om beviset ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i denne konvensjon. Har fraktföreren tatt imot reisegods uten å utstede bevis, eller inneholder beviset ikke de opplysninger som er nevnt under d, f og h, har han dog ikke rett til å påberope sig de bestemmelser i konvensjonen som utelukker eller begrenser hans ansvar.

Avsnitt III. Luftfraktbrev.

Art. 5.

1. Ved godsbefordring kan fraktföreren kreve at avsenderen skal utferdige og overgi ham et dokument betegnet som luftfraktbrev, og avsenderen kan kreve at fraktföreren skal ta imot dette dokument.

2. Om luftfraktbrev ikke utstedes, eller om det ikke har det foreskrevne innhold eller mistes, er fraktavtalen allikevel gyldig og underkastet bestemmelsene i denne konvensjon med de undtagelser som følger av art. 9.

i sin vård, skall fraktföreren utfärda resgodsbevis.

2. Resgodsbeviset utfärdas i två exemplar, det ena för passageraren, det andra för fraktföreren.

3. Beviset skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;

c. fraktförarens eller fraktförarnas namn och adress;

d. billettens nummer;

e. att resgodset utlämnas till innehavaren av beviset;

f. kollinas antal och vikt;

g. belopp, som uppgivits i enlighet med art. 22 andra stycket; samt

h. att befordringen utföres under den ansvarighet, som stadgas i denna konvention.

4. Är resgodsbevis ej utfärdat, har beviset ej föreskrivet innehåll eller har det förkommit, vare befordringsavtalet ändå gällande och underkastat bestämmelserna i denna konvention. Har fraktföreren motagit resgodset utan att resgodsbevis utfärdats eller innehåller beviset icke de under d., f. och h. föreskrivna uppgifter, äge han dock ej åberopa de bestämmelser i denna konvention, som utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Avdelning III. Flygfraktsedel.

Artikel 5.

1. Vid befordran av gods äge fraktföraren fordra, att avsändaren upprättar och avlämnar en befordringshandling, betecknad flygfraktsedel. Avsändaren äge fordra att sådan handling mottages av fraktföreren.

2. Är flygfraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, vare befordringsavtalet ändå gällande och, med det undantag som följer av art. 9, underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Article 6.

1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2) Le premier exemplaire porte la mention „pour le transporteur“; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention „pour le destinataire“; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7.

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8.

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes:

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;

b) les points de départ et de destination;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

e) le nom et l'adresse du premier transporteur;

Artikel 6.

1. Luftfragtbrevet udfærdiges af Afsenderen i tre Eksemplarer og afleveres sammen med Godset.

2. Det første Eksempel skal paategnes „For Befordrerens“ og underskrives af Afsenderen. Det andet Eksempel skal paategnes „For Modtagerens“; det underskrives baade af Afsenderen og Befordrerens og skal følge med Godset. Det tredje Eksempel underskrives af Befordrerens og tilbageleveres Afsenderen efter Godsets Modtagelse.

3. Befordrerens Underskrift skal påføres ved Godsets Modtagelse.

4. Befordrerens Underskrift kan erstattes af Stempel; Afsenderens kan være trykt eller erstattes af Stempel.

5. Har Befordrerens udfærdiget Luftfragtbrevet efter Afsenderens Anmodning, anses han, hvis ikke andet bevises, for at handle på Afsenderens Vegne.

Artikel 7.

Befordrerens kan kræve, at Afsenderen udfærdiger særskilte Luftfragtbreve, naar Aftalen omfatter flere Stykker Gods.

Artikel 8.

Luftfragtbrevet skal indeholde følgende Angivelser:

a. Sted og Dato for Udfærdigelsen;

b. Afgangssted og Bestemmelsessted;

c. de fastsatte Mellemlandinger; Befordrerens kan dog beholde sig Ret til nødvendige Forandringer, uden at Befordringen af den Grund taber sin internationale Karakter;

d. Afsenderens Navn og Adresse;

e. den første Befordrerens Navn og Adresse;

Art. 6.

1. Luftfraktbrevet utferdiges av avsenderen i tre eksemplarer og overleveres sammen med godset.

2. Det første eksemplar skal være påtegnet „for fraktföreren“ og underskrives av avsenderen. Det annet eksemplar skal være påtegnet „for mottageren“; det underskrives både av avsenderen og fraktföreren og skal følge med godset. Det tredje eksemplar underskrives av fraktföreren og leveres tilbake til avsenderen efterat godset er mottatt.

3. Fraktförereens underskrift skal påføres ved mottagelsen av godset.

4. Fraktförereens underskrift kan erstattes av stempel; avsenderens underskrift kan være trykt eller erstattes av stempel.

5. Har fraktföreren utstedt luftfraktbrevet efter begjæring av avsenderen, ansees han, inntil det motsatte bevises, for å ha gjort det på avsenderens vegne.

Art. 7.

Fraktföreren kan kreve at avsenderen utferdiger særskilte luftfraktbrev når avtalen omfatter flere kolli.

Art. 8.

Luftfraktbrevet skal inneholde følgende opplysninger:

- a. sted og dag for utferdigelsen;
- b. avgangssted og bestemmelssted;
- c. de fastsatte mellemlandinger; fraktföreren kan dog forbeholde sig rett til nødvendige forandringer, uten at befordringen av den grunn taper sin internasjonale karakter;
- d. avsenderens navn og adresse;
- e. den første fraktförers navn og adresse;

Artikel 6.

1. Flygfraktsedeln upprättas av avsändaren i tre originalexemplar och avlämnas tillsammans med godset.

2. Det första exemplaret skall förses med beteckningen „för fraktföraren“ och undertecknas av avsändaren. Det andra exemplaret skall betecknas „för mottagaren“; det undertecknas av avsändaren och fraktföraren samt åtföljer godset. Det tredje exemplaret undertecknas av fraktföraren och återställs av honom till avsändaren efter godsets mottagande.

3. Fraktförarens underskrift skall tecknas vid godsets mottagande.

4. Fraktförarens underskrift kan ersättas med stämpel, avsändarens kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

5. Där fraktföraren på avsändarens begäran upprättat flygfraktsedeln, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Artikel 7.

Fraktföraren äge fordra, att avsändaren upprättar särskilda flygfraktsedlar, då befordringen avser flera kolli.

Artikel 8.

Flygfraktsedlen skall innehålla följande uppgifter:

- a. ort och dag för utfärdandet;
- b. avgångsort och bestämmelseort;
- c. avsedda mellanlandningar, fraktföraren obetaget att förbehålla sig rätt till nödig ändring, utan att befordringen på den grund förlorar sin internationella karaktär;
- d. avsändarens namn och adress;
- e. den första fraktförarens namn och adress;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;

g) la nature de la marchandise;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;

j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage;

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;

l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;

m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;

p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (*via*) s'ils ont été stipulés;

q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9.

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 [a) à i) inclusivement et q)], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité

Article 10.

1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

f. hvis Modtageren opgives, hans Navn og Adresse;

g. Godsets Art;

h. Stykketal, Indpakningsmaade, Stykernes særlige Mærker eller Numre;

i. Godsets Vægt, Mængde, Rumindhold eller Dimensioner;

j. Godsets og Indpakningens synlige Tilstand;

k. Fragten, hvis den er fastsat, Dato og Sted for Betalingen, og hvem der skal betale Fragten;

l. hvis Godsets sendes mod Efterkrav, det Vederlag for Godset og de Omkostninger, der skal opkræves;

m. det Beløb, der er angivet i Henhold til Artikel 22, 2. Stk.;

n. Antal Eksemplarer af Luftfragtbrevet;

o. de Dokumenter, der er overgivet Befordrerens, og som skal følge med Luftfragtbrevet;

p. Befordringstiden og en kort Angivelse af den Vej, der skal følges (*via*), hvis der er truffet Aftale derom;

q. at Befordringen er undergivet de Ansvarsregler, som denne Konvention fastsætter.

Artikel 9.

Har Befordrerens modtaget Godset, uden at der udfærdiges Luftfragtbrev, eller indeholder Luftfragtbrevet ikke alle de Angivelser, der nævnes i Artikel 8 a.—i. og q., har Befordrerens ikke Ret til at paaberaabe sig de Bestemmelser i denne Konvention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

Artikel 10.

1. Afsenderens er ansvarlig for Rigtigheden af Oplysninger angaaende Godset, som han anfører i Luftfragtbrevet.

2. Han bærer Ansvar for enhver Skade, som Befordrerens eller andre lider som Følge af, at hans Angivelser ikke har det foreskrevne Indhold eller i øvrigt er ufuldstændige eller urigtige.

f. hvis mottageren opgis, hans navn og adresse;

g. godsets art;

h. stykketall, pakningsmåte og kollie-
nes særlige merker eller nummer;

i. godsets vekt, mengde, ruminnhold
eller dimensjoner;

j. godsets og pakningens synlige til-
stand;

k. frakten, hvis den er fastsatt, dag
og sted for betalingen, og hvem som skal
betale frakten;

l. dersom godset sendes mot etterkrav,
den kjøpesum og de omkostninger som skal
opkreves;

m. det belöp som er opgitt i henhold
til art. 22, 2net ledd;

n. antall eksemplarer av luftfrakt-
brevet;

o. de dokumenter som er overgitt til
fraktföreren og skal følge med godset;

p. befordringstiden og en kort an-
givelse av den vei som skal følges (via),
hvis det er truffet avtale derom;

q. at befordringen er undergitt de
ansvarsregler som denne konvensjon fast-
setter.

Art. 9.

Har fraktföreren tatt imot godset uten
at luftfraktbrev er utferdiget, eller inne-
holder luftfraktbrevet ikke alle de oplys-
ninger som er nevnt i art. 8 under a—i og q,
kan fraktföreren ikke påberope sig de be-
stemmelser i denne konvensjon som ute-
lukker eller begrenser hans ansvar.

Art. 10.

1. Avsenderen er ansvarlig for riktig-
heten av de opplysninger om godset som
han inntar i luftfraktbrevet.

2. Han bærer ansvaret for all skade
som fraktföreren eller andre lider på grunn
av at hans opplysninger ikke har det fore-
skrevne innhold eller er uriktige eller ufull-
stendige.

f. om viss mottagare angives, hans
namn och adress;

g. godsets art;

h. stykketal, förpackningssätt och kolli-
nas särskilda märken eller nummer;

i. godsets vikt, myckenhet, rymd eller
mått;

j. godsets och förpackningens synliga
tillstånd;

k. frakten, om den är bestämd, dag
och ort för betalningen, så ock av vem den
skall erläggas;

l. om godset sändes mot efterkrav,
vederlaget för godset, så ock kostnad som
skall gäldas av mottagaren;

m. belopp, som uppgivits i enlighet
med art. 22 andra stycket;

n. i huru många exemplar flygfrakt-
sedeln utfärdats;

o. handlingar, som avlämnats till frakt-
föraren att åtfölja flygfraktsedeln;

p. befordringstiden och kortfattad upp-
gift å den avsedda vägen (via), såvitt avtal
därutinnan träffats; samt

q. att befordringen utföres under den
ansvarighet, som stadgas i denna konven-
tion.

Artikel 9.

Har fraktföraren mottagit godset utan
att flygfraktsedel utfärdats eller innehåller
fraktsedeln icke de i art. 8 a.—i. och q.
föreskrivna uppgifter, äge han icke åberopa
de bestämmelser i denna konvention, som
utesluta eller begränsa hans ansvarighet.

Artikel 10.

1. För riktigheten av de uppgifter
rörande godset, som avsändaren upptager
i flygfraktsedeln, vare han ansvarig.

2. Avsändaren svare för skada, som
tillskyndas fraktföraren eller annan på
grund av att avsändarens uppgifter ej hava
föreskrivet innehåll eller eljest äro ofull-
ständiga eller oriktiga.

Article 11.

1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12.

1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire com-

Artikel 11.

1. Luftfragtbrevet gælder som Bevis for Aftalens Afslutning, for Godsets Modtagelse og for Vilkaarene for Befordringen, hvis ikke andet bevises.

2. Luftfragtbrevets Angivelser af Godsets Vægt, Dimensioner, Indpakning og Stykketal gælder som Bevis, hvis ikke andet bevises. Andre Oplysninger om Godsets Mængde eller Rumindhold samt Oplysninger om dets Tilstand gælder derimod ikke som Bevis mod Befordrerens, medmindre denne i Afsenderens Nærværelse har undersøgt dem og har bekræftet dette ved Paategning paa Luftfragtbrevet, eller Angivelsen angaar Godsets synlige Tilstand.

Artikel 12.

1. Naar Afsenderen opfylder alle sine Forpligtelser efter Befordringsaftalen, kan han raade over Godset ved at tage det tilbage paa Afgangs- eller Bestemmelsesflyvepladsen, ved at standse det i Tilfælde af Landing undervejs, ved at lade det udlevere paa Bestemmelsesstedet eller undervejs til en anden end den i Luftfragtbrevet angivne Modtager eller ved at kræve det tilbagesendt til Afgangsflyvepladsen. Denne Ret kan Afsenderen kun udøve, forsaavidt det ikke medfører Skade for Befordrerens eller andre Afsendere, og mod at erstatte de dermed forbundne Omkostninger.

2. Kan Afsenderens Ordre ikke udføres, skal Befordrerens straks underrette ham herom.

3. Udfører Befordrerens Afsenderens Ordre, uden at dennes Eksemplar af Luftfragtbrevet forevises, er Befordrerens ansvarlig for Skade, som derved maatte paaføres den rette Indehaver af Luftfragtbrevet, dog med Regres til Afsenderen.

4. Afsenderens Ret ophører samtidig med, at Modtagerens Ret indtræder efter

Art. 11.

1. Luftfraktbrevet gjelder som bevis for avslutning av fraktavtalen, mottagelsen av godset og vilkårene for befordringen, hvis ikke motbevis føres.

2. Luftfraktbrevts opplysninger om godsets vekt, dimensjoner, pakning og stykketal gjelder som bevis, hvis ikke motbevis føres. Andre opplysninger om godsets mengde eller ruminnhold og opplysninger om godsets tilstand gjelder derimot ikke som bevis overfor fraktføreren, medmindre han har undersøkt riktigheten i nærvær av avsenderen og anført dette i luftfraktbrevet, eller opplysningene vedkommer godsets synlige tilstand.

Art. 12.

1. Når avsenderen oppfyller alle sine forpliktelser efter fraktavtalen har han rett til å råde over godset ved å ta det tilbake på avgangs- eller bestemmelsesflyveplassen, ved å stanse det i tilfelle av landing underveis, ved å la det utlevere på bestemmelsestedet eller underveis til en annen enn den mottager som er oppgitt i luftfraktbrevet, eller ved å kreve det tilbakesendt til avgangsflyveplassen. Denne rett kan avsenderen bare utøve forsåvidt det ikke medfører skade for fraktføreren eller andre avsendere, og mot å erstatte de omkostninger som påløper.

2. Kan avsenderens ordre ikke utføres, skal fraktføreren straks underrette ham.

3. Utfører fraktføreren avsenderens ordre uten at dennes eksemplar av luftfraktbrevet forevises, er fraktføreren ansvarlig for den skade som derved måtte påføres den rette innehaver av luftfraktbrevet, dog med regress til avsenderen.

4. Avsenderens rett opphører samtidig med at mottagerens rett efter art. 13 inntreffer.

Artikel 11.

1. Flygfraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalets slutande, om mottagandet av godset och om villkoren för befordringen.

2. Uppgifterna i flygfraktsedeln angående godsets vikt, mått, förpackning och stycketal skola, där ej annat styrkes, äga vitsord. Annan uppgift om godsets myckenhet eller rymd samt uppgift om dess tillstånd äge däremot ej vitsord mot fraktföraren, med mindre han i avsändarens närvaro undersökt uppgiften och därom tecknat intyg å flygfraktsedeln eller ock uppgiften avser godsets synliga tillstånd.

Artikel 12.

1. Där avsändaren oppfyller sina förpliktelser på grund av befordringsavtalet, äge han rätt att förfoga över godset genom att återtaga det från avgangs- eller bestämelseflygplatsen, genom att stoppa det vid landning under resan, genom att på bestämelseorten eller under resan låta utlämna det till annan än den i flygfraktsedeln angivne mottagaren eller genom att begära dess återsändande till avgangsflygplatsen. Denna rätt må avsändaren utöva endast såvitt ej därigenom skada uppstår för fraktföraren eller annan avsändare; och gälde avsändaren kostnad, som därav kommer.

2. Kan avsändarens order ej verkställas, skall fraktföraren därom omedelbart underrätta honom.

3. Utför fraktföreren avsändarens order utan att dennes exemplar av flygfraktsedeln företes, vare fraktföraren ansvarig för skada, som därigenom tillskyndas rätte innehaveren av flygfraktsedeln, fraktföraren obetaget att söka sitt åter av avsändaren.

4. Avsändarens rätt upphøre, då efter vad i art. 13 stadgas mottagarens rätt

mence, conformément à l'article 13 cidessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13.

1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14.

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15.

1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur¹⁾, soit du destinataire.

2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

¹⁾ I den officielle Tekst staar, paa Grund af en Redaktionsfejl, »transporteur«.

Artikel 13. Nægter Modtageren at tage imod Fragtbrevet eller Godset, eller kan han ikke antræffes, genindtræder Afsenderen i sin Ret til at raade over Godset.

Artikel 13.

1. Naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstedet, kan Modtageren, bortset fra de i den foregaaende Artikel nævnte Tilfælde, kræve, at Befordreren udleverer Luftfragtbrevet og Godset til ham mod Betaling af de skyldige Beløb og mod Opfyldelse af de Befordringsvilkkaar, der er angivet i Luftfragtbrevet.

2. Befordreren skal, saasnart Godset er kommet frem, underrette Modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

3. Anerkender Befordreren, at Godset er gaaet tabt, eller er det ikke ankommet senest syv Dage efter, at det skulde være kommet frem, kan Modtageren gøre de af Fragtaftalen flydende Rettigheder gældende mod Befordreren.

Artikel 14.

Afsenderen og Modtageren kan, enten de optræder for egen eller andres Regning, i eget Navn gøre gældende alle de Rettigheder, som ved Artiklerne 12 og 13 tillægges dem, mod at opfylde de Forpligtelser, Fragtaftalen paalægger dem.

Artikel 15.

1. Artiklerne 12, 13 og 14 berører ikke Forholdet mellem Afsender og Modtager eller Forholdet til Trediemand, hvis Ret udledes fra Afsenderen eller Modtageren.

2. Enhver Aftale, der indeholder Afgørelser fra Bestemmelserne i Artiklerne 12, 13 og 14, skal være anført i Luftfragtbrevet.

Nekter mottageren å ta imot luftfraktbrevet eller godset, eller kan han ikke trefes, gjeninntre avsenderen i sin rett til å råde over godset.

Art. 13.

1. Når godset er kommet frem til bestemmelsesstedet, kan mottageren, bortsett fra de tilfelle som er nevnt i foregående artikkel, forlange at fraktføreren skal utlevere luftfraktbrevet og godset til ham mot betaling av de skyldige belöp og mot oppfyllelse av de befordringsvilkår som er angitt i luftfraktbrevet.

2. Fraktføreren skal underrette mottageren såsnart godset er kommet frem, hvis ikke annet er avtalt.

3. Innrømmer fraktføreren at godset er tapt, eller er det ikke kommet frem senest syv dager efter at det skulde være fremme, kan mottageren gjøre gjeldende overfor fraktføreren de rettigheter som utspringer av fraktavtalen.

Art. 14.

Avsenderen og mottageren kan, enten de optrer for egen eller andres regning, gjøre gjeldende i eget navn alle de rettigheter som artiklene 12 og 13 tillegger dem, mot å oppfylle sine forpliktelser efter fraktavtalen.

Art. 15.

1. Artiklene 12, 13 og 14 berører ikke forholdet mellem avsender og mottager eller forholdet til tredjemann hvis rett utledes fra avsenderen eller mottageren.

2. Enhver avtale som avviker fra bestemmelsene i artiklene 12, 13 og 14, skal være inntatt i luftfraktbrevet.

inträder. Väger mottagaren att mottaga fraktsedeln eller godset eller är han icke att träffa, gånge rätten att förfoga över godset åter till avsändaren.

Artikel 13.

1. När godset frakkommit till bestämmelseorten, äge mottagaren, där ej annat föranledes av vad i art. 12 stadgas, fordra att fraktföraren till honom utlämnar flygfraktsedeln och godset mot det att han gäldar vad fraktföraren äger fordra och i övrigt fullgör de befordringsvillkor, som angivits i flygfraktsedeln.

2. Där ej annat avtalats, skall fraktföraren, så snart godset framkommit, underätta mottagaren därom.

3. Vidgår fraktföraren att godset förkommit eller har det ej framkommit senast inom sju dagar efter det godset bort anlända, äge mottagaren mot fraktföraren göra gällande de rättigheter, som härflyta ur befordringsavtalet.

Artikel 14.

Avsändaren och mottagaren kunna, evad de handla å egna eller å annans vägnar, i eget namn göra gällande dem enligt art. 12 och 13 tillkommande rättigheter mot det att de uppfylla de förpliktelser avtalet ålägger dem.

Artikel 15.

1. Art. 12, 13 och 14 beröra icke förhållandet mellan avsändaren och mottagaren, ej heller förhållandet till tredje man, vars rätt härleder sig från avsändaren eller mottagaren.

2. Förbehåll, som innefattar avvikelse från bestämmelserna i art. 12, 13 eller 14, skall intagas i flygfraktsedeln.

Article 16.

1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III.

Responsabilité du transporteur.

Article 17.

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18.

1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué

Artikel 16.

1. Afsenderen er forpligtet til at give de Oplysninger og til at vedlægge Luftfragt-brevet de Dokumenter, som er nødvendige til Opfyldelse af Told-, Akcise- eller Politiforskrifter, forinden Godset kan udleveres til Modtageren. Afsenderen er ansvarlig overfor Befordrerens for Skade, som maatte følge af, at disse Oplysninger eller Dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, medmindre Befordrerens eller hans Folk har gjort sig skyldige i Fejl eller Forsømmelse.

2. Befordrerens er ikke forpligtet til at undersøge, om disse Oplysninger og Dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

KAPITEL III.

Befordrerens Ansvar.

Artikel 17.

Bliver en Rejsende dræbt, eller lider han Skade paa Legeme eller Helbred som Følge af en Begivenhed, der er indtruffet om Bord i Luftfartøjet eller under Indstigning eller Udstigning, er Befordrerens ansvarlig derfor.

Artikel 18.

1. Bliver indskrevet Rejsegods eller Gods ødelagt, beskadiges det, eller gaar det tabt som Følge af en Begivenhed, der er indtruffet under Luftbefordringen, er Befordrerens ansvarlig derfor.

2. Ved „Luftbefordringen“ i foregående Stykke forstaas det Tidsrum, hvori Rejsegodset eller Godset er i Befordrerens Varetægt paa en Flyveplads, om Bord i et Luftfartøj eller, ved Landing udenfor en Flyveplads, paa et hvilket som helst andet Sted.

3. Luftbefordringen omfatter ikke nogen Befordring til Lands eller til Vands udenfor en Flyveplads. Udføres en saadan Befordring i Henhold til Befordringsaftalen

Art. 16.

1. Avsenderen er forpliktet til å gi de opplysninger og til å vedlegge luftfraktbrevet de dokumenter som er nødvendige for å opfylle toll-, akcise- og politiforskrifter for godset kan utleveres til mottageren. Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som følger av at disse opplysninger eller dokumenter mangler, er ufullstendige eller ikke forskriftmessige, medmindre fraktføreren eller hans folk har gjort sig skyldig i feil eller forsømmelse.

2. Fraktføreren er ikke forpliktet til å undersøke om opplysningene og dokumentene er riktige og fullstendige.

KAPITEL III.

Fraktførerens ansvar.

Art. 17.

Blir en reisende drept eller skadet på legeme eller helbred, er fraktføreren ansvarlig såfremt den hendelse som har forårsaket skaden er inntruffet ombord på luftfartøiet eller under innstigningen eller utstigningen.

Art. 18.

1. Blir innskrevet reisegods eller gods ødelagt eller skadet, eller går det tapt, er fraktføreren ansvarlig såfremt den begivenhet som har forårsaket skaden er inntruffet under luftbefordringen.

2. Ved „luftbefordringen“ forstås i foregående ledd det tidsrum hvori reisegodset eller godset er i fraktførerens varetekt på en flyveplass, ombord i et luftfartøi eller, ved landing utenfor flyveplass, på hvilket som helst annet sted.

3. Luftbefordringen omfatter ikke nogen befordring som utføres tillands eller tilvands utenfor en flyveplass. Blir en sådan befordring utført i henhold til luftfrakt-

Artikel 16.

1. Avsändaren vare pliktig att lämna de upplysningar och att vid flygfraktsedeln föga de handlingar, som erfordras för att tull-, accis- och ordningsföreskrifter må kunna fullgöras före godsets avlämnande till mottagaren. Skada i följd av att sådan upplysning eller handling saknas, är ofullständig eller felaktig vare avsändaren pliktig att ersätta, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last.

2. Fraktföraren vare icke pliktig att undersöka, om dessa upplysningar och handlingar äro riktiga eller fullständiga.

KAPITEL III.

Fraktförarens ansvarighet.

Artikel 17.

Drabbas passagerare av skada å person till följd av händelse, som inträffat ombord å luftfartyget eller vid påstigning eller avstigning, vare fraktföraren därför ansvarig.

Artikel 18.

1. Förkommer, minskas eller skadas inskrivet resgods eller gods till följd av händelse, som inträffat under luftbefordran, vare fraktföraren därför ansvarig.

2. Vid tillämpning av föregående stycke anses luftbefordringen omfatta den tid, under vilken resgodset eller godset är i fraktförarens vård, på flygplats, ombord på luftfartyg eller, vid landning utanför flygplats, varhelst godset befinner sig.

3. Luftbefordringen omfattar icke befordran till lands eller sjöledes utanför flygplats. Utföres jämlikt luftbefordringsavtalet sådan befordran vid lastning, avläm-

dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20.

1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21.

Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22.

1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par

ved Indladning, Udlevering eller Omladning, formodes enhver Skade at være forårsaget af en Begivenhed, der er indtraadt under Luftbefordringen, hvis ikke andet bevises.

Artikel 19.

Befordrerens er ansvarlig for Skade, som følger af Forsinkelse ved Luftbefordring af Rejsende, indskrevet Rejsegods eller Gods.

Artikel 20.

1. Befordrerens er fri for Ansvar, hvis han beviser, at han selv og hans Folk har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

2. Ved Befordring af Gods og indskrevet Rejsegods er Befordrerens ikke ansvarlig, hvis han beviser, at Skaden er forårsaget af Fejl ved Styringen, Føringsen eller Navigeringen af Luftfartøjet, og at han og hans Folk i øvrigt har taget alle nødvendige Forholdsregler for at undgaa Skaden.

Artikel 21.

Beviser Befordrerens, at den skadelidte ved egen Skyld har forårsaget Skaden eller medvirket til den, kan Retten i Overensstemmelse med Bestemmelserne i dens eget Lands Love frifinde Befordrerens eller ned sætte Erstatningen.

Artikel 22.

1. Ved Befordring af Rejsende er Befordrerens Ansvar for hver enkelt begrænset til et Beløb af 125,000 Francs. Kan Erstatningen efter Loven i det Land, hvor Retssagen anlagt, fastsættes i Form af en periodisk Ydelse, maa dennes kapitaliserede Værdi ikke overstige denne Grænse. Ved særlig Aftale mellem Befordrerens og den Rejsende kan dog en højere Ansvarsgrænse fastsættes.

2. Ved Befordring af indskrevet Rejsegods og Gods er Befordrerens Ansvar begrænset til et Beløb af 250 Francs pr. kg. Denne Begrænsning gælder ikke, hvis Af-

avtalen ved innlastning, utlevering eller om-
lastning, skal dog enhver skade formodes å
være forårsaket ved en begivenhet som er
inntruffet under luftbefordringen, hvis ikke
annet bevises.

Art. 19.

Fraktføreren er ansvarlig for skade som
følger av forsinkelse ved luftbefordring av
reisende, innskrevet reisegods eller gods.

Art. 20.

1. Fraktføreren er ikke ansvarlig hvis
han beviser at han selv og hans folk har tatt
alle nødvendige forholdsregler for å undgå
skaden, eller at dette ikke har vært mulig
for dem.

2. Ved befordring av gods og innskrevet
reisegods er fraktføreren ikke ansvarlig hvis
han beviser at skaden er forårsaket ved feil
i styringen, føringen eller navigeringen av
luftfartøiet, og at han og hans folk i alle
andre henseender har tatt de nødvendige
forholdsregler for å forebygge skaden.

Art. 21.

Beviser fraktføreren at den skade-
lidende ved egen skyld har forårsaket skaden
eller medvirket til den, kan retten, overens-
stemmende med sitt eget lands lov, frifinne
fraktføreren eller nedsette erstatningen.

Art. 22.

1. Ved befordring av reisende er frakt-
førerens ansvar for hver enkelt begrenset
til et belöp av 125,000 francs. Kan erstat-
ningen, efter loven i det land hvor saken er
reist, fastsettes i form av en rente, skal ren-
tens kapitalvärde ikke overstige denne
grense. Ved særlig avtale mellem frakt-
føreren og den reisende kan dog en höiere
ansvarsgrense fastsettes.

2. Ved befordring av innskrevet reise-
gods og gods er fraktførerens ansvar be-
grenset til et belöp av 250 franc pr. kg.
Denne begrensning gjelder ikke hvis avsen-

nande eller omlastning, skall dock, där ej
annat styrkes, uppkommen skada anses
häröra av händelse, som inträffat under
luftbefordringen.

Artikel 19.

Fraktföraren vare ansvarig för skada
i följd av dröjsmål vid luftbefordran av
passagerare, inskrivet resgods eller gods.

Artikel 20.

1. Fraktföraren vare fri från ansvarig-
het, om han visar, att han och hans folk
vidtagit alla nödiga åtgärder för att und-
vika skadan eller att detta varit dem
omöjligt.

2. Vid befordran av gods och inskrivet
resgods vare fraktföraren fri från ansvarig-
het, om han visar, att skadan härrör av
fel vid styrningen, förandet eller navigerin-
gen av luftfartyget och att i övrigt han och
hans folk vidtagit alla nödiga åtgärder till
undvikande av skadan.

Artikel 21.

Visar fraktföraren, att den, som lidit
skadan, genom eget vållande orsakat ska-
dan eller medverkat därtill, må rätten, i
enlighet med sitt eget lands lag, jämka
ersättningen.

Artikel 22.

1. Vid befordran av passagerare vare
fraktförarens ansvarighet för en var av
dem begränsad till etthundratjugufemtusen
francs. Kan enligt lagen i det land, där
målet är anhängigt, ersättningen bestämmas
att utgå i form av ränta, må dennas kapi-
taliserade värde icke överskrida sagda
gräns. Genom avtal mellan fraktföraren
och passageraren må dock högre gräns för
ansvarigheten bestämmas.

2. Vid befordran av inskrivet resgods
eller gods vare fraktförarens ansvarighet
begränsad till tvåhundra femtio francs för
kilogram. Denna begränsning gälle ej, om

kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23.

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 24.

1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25.

1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la

senderen ved Godsets Aflevering til Befordrerens har afgivet en særlig Erklæring om den Interesse, som knytter sig til Befordringen, og har betalt det Fragttillæg, som maatte være fastsat. I saa Fald er Grænsen for Befordrerens Ansvar det angivne Beløb, medmindre han beviser, at det overstiger Afsenderens virkelige Interesse.

3. For Rejsegods, som den Rejsende beholder i sin Varetægt, er Befordrerens Ansvar begrænset til 5,000 Francs for hver Rejsende.

4. Ved Francs i de ovenfor angivne Beløb forstaas franske Francs, svarende til 65½ Milligram Guld med en Finhedsgrad af 900 Tusindedele. Beløbene kan omregnes til national Mønt i runde Tal.

Artikel 23.

Enhver Aftale, der tilsigter at fritage Befordrerens for Ansvar eller at fastsætte en lavere Ansvarsgrænse end bestemt i denne Konvention, er ugyldig, men Befordringsaftalen er dog gyldig og undergivet Konventionens Bestemmelser.

Artikel 24.

1. I de i Artiklerne 18 og 19 nævnte Tilfælde kan Erstatningssøgemaal uden Hensyn til Retsgrundlagets Art kun rejses paa de Vilkaar og med de Begrænsninger, der er fastsat i denne Konvention.

2. Det samme gælder i de i Artikel 17 nævnte Tilfælde. Spørgsmaalet om, hvem der er erstatningsberettiget, og hvad der kan gives Erstatning for, er ikke berørt af Konventionen.

Artikel 25.

1. Har Befordrerens foraarsaget Skaden med Forsæt eller ved en Ugatsomhed, der efter Loven i det Land, hvor Sagen anlægges, ligestilles med Forsæt, kan han ikke paabe-
raabe sig de Bestemmelser i denne Kon-

deren ved overgivelsen av godset til fraktföreren har avgitt en særlig erklæring om den interesse som knytter sig til befordringen, og har betalt det frakttilllegg som måtte være fastsatt. I dette tilfelle er grensen for fraktförerens ansvar det beløp som er opgitt, medmindre han beviser at det overstiger avsenderens virkelige interesse.

3. For gjenstander som den reisende beholder i sin varetekt, er fraktförerens ansvar begrenset til 5,000 francs for hver reisende.

4. Ved francs i de beløp som er nevnt ovenfor, forståes franske francs svarende til $65\frac{1}{2}$ milligram gull med en finhetsgrad av 900 tusendeler. Beløpene kan omregnes til nasjonal mynt i runde tall.

Art. 23.

Enhver avtale som tilsikter å frita fraktföreren for ansvar eller å fastsette en lavere ansvarsgrense enn bestemt i denne konvensjon, er ugyldig, men fraktavtalen er allikevel gyldig og undergitt konvensjonens bestemmelser.

Art. 24.

1. I de tilfelle som omhandles i artiklene 18 og 19 kan erstatningssøksmål, uten hensyn til rettsgrunnlagets art, bare reises under de vilkår og med de begrensninger som er fastsatt i denne konvensjon.

2. Det samme gjelder i de tilfelle som omhandles i art. 17. Spørsmålet om hvem som kan kreve erstatning, og om erstatningskravenes innhold ligger utenfor konvensjonen.

Art. 25.

1. Har fraktföreren forårsaket skaden med forsett eller ved en uaktsomhet som, efter loven i det land hvor saken reises, er likestillet med forsett, kan han ikke påberope sig de bestemmelser i denne kon-

vensjonen ved godsets avlämnande till fraktföraren särskilt uppgivit det intresse, som är förbundet med befordringen, och guldit föreskriven tilläggsavgift. Belopp, som sålunda uppgivits, gälla såsom gräns för fraktförarens ansvarighet, där han ej visar, att avsändarens intresse är lägre.

3. För resgoods, som passageraren behåller i sin vård, vare ansvarigheten begränsad till femtusen francs för envar passagerare.

4. Med franc förstås i denna artikel fransk franc av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Beloppen må omräknas till annat lands mynt i runt tal.

Artikel 23.

Avtal i syfte att befria fraktföraren från hans ansvarighet eller att bestämma lägre gräns än enligt denna konvention vare ogiltigt, men befordringsavtalet vare likväl gällande och underkastat konventionens föreskrifter.

Artikel 24.

1. I fall, som avses i art. 18 och 19, må talan om ansvarighet, på vad grund det vara må, föras endast under de villkor och med de begränsningar, som stadgas i denna konvention.

2. Vad i första stycket sägs gälla jämväl i fall, som avses i art. 17. Frågan vem rätt till ersättning tillkommer och om rättighetens innebörd beröres ej av denna konvention.

Artikel 25.

1. Har fraktföraren orsakat skadan med uppsåt eller genom sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där målet är anhängigt är att likställa med uppsåt, äge han icke åberopa de bestämmelser i denna

loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26.

1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2) En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27.

En cas de décès du débiteur l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants-droit.

Article 28.

1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

vention, som udelukker eller begrænser hans Ansvar.

2. Dette gælder ogsaa, saafremt Skaden paa samme Maade er foraarsaget af hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste.

Artikel 26.

1. Modtages indskrevet Rejsegods eller Gods uden Forbehold fra Modtagerens Side, formodes Godset at være udleveret i god Stand og i Overensstemmelse med Befordringsdokumentet, hvis ikke andet bevises.

2. Er Godset beskadiget eller delvis gaaet tabt, skal Modtageren give Meddelelse derom til Befordreren umiddelbart efter, at Skaden er opdaget, og senest inden tre Dage for Rejsegods og syv Dage for Gods, regnet fra Modtagelsen. Ved Forsinkelse skal Meddelelse gives senest fjorten Dage fra den Dag at regne, da Udleveringen har fundet Sted.

3. Meddelelse skal ske ved Paategning paa Befordringsdokumentet eller ved en Skrivelse, der afsendes inden Fristernes Udløb.

4. Gives Meddelelse om Skaden ikke inden de fastsatte Frister, er ethvert Krav mod Befordreren bortfaldet, medmindre han har handlet svigagtigt.

Artikel 27.

Er Skyldneren død, kan Erstatningskrav i Henhold til denne Konvention gøres gældende mod dem, der er indtraadt i hans Retsstilling.

Artikel 28.

1. Erstatningssøgsmålet skal rejses indenfor et af de høje kontraherende Parters Territorier efter Sagsøgerens Valg enten paa det Sted, hvor Befordreren bor eller har sit Hovedkontor eller har den Forretningsafdeling, hvorigennem Befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller endelig paa Bestemmelsesstedet.

vensjon som utelukker eller begrenser hans ansvar.

2. Dette gjelder også såfremt skaden på samme måte er forårsaket av hans folk under utførelsen av deres tjeneste.

Art. 26.

1. Blir innskrevet reisegods eller gods utlevert uten at mottageren tar forbehold, formodes godset å være utlevert i god stand og overensstemmende med befordringsdokumentet, hvis ikke annet bevises.

2. Er godset skadet eller delvis tapt, skal mottageren gi meddelelse til fraktføreren umiddelbart etter at skaden er opdaget, eller senest innen en frist av tre dager for reisegods og syv dager for gods, regnet fra mottagelsen. I tilfelle av forsinkelse skal meddelelsen gis senest fjorten dager regnet fra den dag da godset skulde ha vært utlevert.

3. Meddelelsen skal gis gjennom påtegning på befordringsdokumentet eller ved en skrivelse som avsendes innen fristens utløp.

4. Blir meddelelse om skaden ikke gitt innen de fastsatte frister, er ethvert krav mot fraktføreren tapt medmindre han har handlet svikaktig.

Art. 27.

Er skyldneren død, kan erstatningskrav i henhold til denne konvensjon gjøres gjeldende mot hans rettsefterfølgere.

Art. 28.

1. Erstatningssøksmål må reises innenfor en av de høie kontraherende parters territorium, efter saksøkerens valg enten på fraktførerens bosted eller på det sted hvor bedriften har sit hovedsete eller den forretningsavdeling som har sluttet fraktavtalen, eller endelig på bestemmelsesstedet.

konvention, som utesluta eller begrensa hans ansvarighet.

2. Vad i första stycket stadgas skall ock äga tillämpning, om skadan, såsom där sägs, orsakats av hans folk i tjänsten.

Artikel 26.

1. Mottages inskrivet resgods eller gods utan anmärkning från mottagarens sida, skall det, där ej annat styrkes, anses avlämnat i oskadat skick och i överensstämmelse med befordringshandlingen.

2. Om skada eller minskning göre mottagaren anmärkning hos fraktföraren omedelbart efter upptäckten och senast, beträffande resgods, inom tre dagar samt, beträffande gods, inom sju dagar från mottagandet. Vid dröjsmål skall anmärkning framställas inom fjorton dagar från den dag, då avlämnande skedde.

3. Anmärkning skall göras genom anteckning på befordringshandlingen eller eljest i skrift, avsänd inom tid som i andra stycket sägs.

4. Har ej anmärkning framställts inom föreskriven tid, vare rätten till talan mot fraktföraren förlorad, utan så är att han förfarit svikligen.

Artikel 27.

Har gäldenären avlidit, må mot hans rättsinnehavare talan föras om ersättning enligt denna konvention.

Artikel 28.

1. Talan om ansvarighet skall föras inom en av de höga fördragsslutande parternas territorium, enligt kändens val, antingen där fraktföraren har sitt hemvist, där hans huvudkontor eller det kontor finnes, genom vars medverkan avtalet sluits, eller ock på bestämmelseorten.

2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29.

1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30.

1) Dans les cas de transport régis, par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants-droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

2. Rettergangsmaaden bestemmes ved Loven i det Land, hvor Sagen rejses.

Artikel 29.

1. Adgangen til Erstatningssøgemaal bortfalder, saafremt Sag ikke er rejst inden to Aar, regnet fra Luftfartøjets Ankomst til Bestemmelsesstedet eller fra den Dag, da Luftfartøjet skulde være ankommet, eller da Befordringen blev afbrudt.

2. Fristen regnes efter Loven i det Land, hvor Sagen anlægges.

Artikel 30.

1. Skal en Befordring i de i Artikel 1, 3. Stk., omhandlede Tilfælde udføres af flere efter hinanden følgende Befordrere, er enhver Befordrer, der modtager de Rejsende, det indskrevne Rejsegods eller Godset undergivet Bestemmelserne i denne Konvention, og forsaavidt Befordringsaftalen angaar den Del af Befordringen, som det paahviler ham at udføre, anses han for at være Part i Aftalen.

2. En Rejsende eller de, der er indtraadt i hans Rettigheder, kan ved saadan Befordring kun holde sig til den Befordrer, der har udført den Del af Befordringen, hvorunder Skaden eller Forsinkelsen er indtruffet, medmindre den første Befordrer efter udtrykkelig Aftale har overtaget Ansvaret for hele Rejsen.

3. Ved Befordring af indskrevet Rejsegods eller Gods, kan Afsenderen holde sig til den første Befordrer, og den til dets Udlevering berettigede til den sidste. Begge kan desuden holde sig til den Befordrer, der har udført den Del af Befordringen, under hvilken Ødelæggelsen, Tabet, Skaden eller Forsinkelsen har fundet Sted. Disse Befordrere er solidarisk ansvarlige overfor Afsenderen og overfor den til Godsets Udlevering berettigede.

2. Rettergangsmåten bestemmes ved loven i det land hvor saken reises.

Art. 29.

1. Erstatningskravet faller bort hvis ikke søksmål er reist innen en frist av to år regnet fra luftfartöiets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag da det skulde ha kommet frem eller da befordringen blev avbrutt.

2. Fristen regnes efter loven i det land hvor saken reises.

Art. 30.

1. Skal en befordring, i tilfelle som faller inn under art. 1, 3dje ledd, utføres av flere fraktførere efter hverandre, er enhver fraktfører som mottar den reisende, det innskrevne reisegods eller godset, underkastet de regler som er fastsatt i denne konvensjon, og forsåvidt fraktavtalen angår den del av befordringen som det påhviler ham å utføre, ansees han for å være part i avtalen.

2. En reisende eller hans rettsefterfølgere kan ved sådan befordring bare holde sig til den fraktfører som har utført den del av befordringen hvorunder skaden eller forsinkelsen er inntruffet, medmindre den første fraktfører efter uttrykkelig avtale har overtat ansvaret for hele reisen.

3. Gjelder det innskrevet reisegods eller gods, kan avsenderen holde sig til den første fraktfører og den som har rett til å kreve utlevering til den siste fraktfører. Begge kan dessuten holde sig til den fraktfører som har utført den del av befordringen hvorunder ødeleggelsen, tapet, beskadigelsen eller forsinkelsen er inntruffet. Disse fraktførere er solidarisk ansvarlige overfor avsenderen og den som har krav på utlevering.

2. I avseende å förfarandet gälle lagen i den stat, där målet är anhängigt.

Artikel 29.

1. Talan om ansvarighet skall, vid äventyr av talans förlust, anhängiggöras inom två år från luftfartygets ankomst till bestämmelseorten eller från den dag, då det skolat anlända eller då befordringen avbröts.

2. Tiden räknas enligt lagen i den stat, där målet är anhängigt.

Artikel 30.

1. Skall befordran, i fall som i art. 1 tredje stycket avses, utföras av flera fraktförare var efter annan, gälle för varje fraktförare, som mottagit passageraren, det inskrivna resgodset eller godset, bestämmelserna i denna konvention, och vare, såvitt befordringsavtalet rör den del av befordringen vars utförande ankommer på honom, så ansett, som hade han slutit avtalet.

2. Passagerare eller hans rättsinnehavare kan vid befordran, som i första stycket avses, föra talan allenast mot den fraktförare, som utfört den del av befordringen varunder skadan eller dröjsmålet inträffat, utan så är att den förste fraktföraren uttryckligen åtagit sig ansvarighet för hela resan.

3. Vid befordran av inskrivet resgodset eller gods må avsändaren hålla sig till den förste fraktföraren och den som äger utfå godset till den siste. Båda må därjämte föra talan mot fraktförare, som utfört den del av befordringen under vilken förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet uppstått. Dessa fraktförare svara, en för båda och båda för en, i förhållande till avsändaren och den som äger utfå godset.

CHAPITRE IV.

Dispositions relatives aux transports combinés.

Article 31.

1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V.

Dispositions générales et finales.

Article 32.

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28 alinéa 1.

Article 33.

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34.

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux

KAPITEL IV.

Sammensat Befordring.

Artikel 31.

1. Ved sammensat Befordring, som delvis udføres med Luftfartøj, delvis med andet Befordringsmiddel, gælder Konventionens Bestemmelser kun Luftbefordringen og kun, hvis denne opfylder Betingelserne i Artikel 1.

2. Denne Konvention er ikke til Hinder for, at Parterne ved sammensat Befordring optager Vilkaarene for de andre Befordringsmaader i Luftbefordringsdokumentet, saafremt Konventionens Bestemmelser iagttages for Luftbefordringens Vedkommende.

KAPITEL V.

Slutningsbestemmelser.

Artikel 32.

Ugyldige er alle Forbehold i Befordringsaftalen og alle særlige Aftaler forud for Skaden, hvorved Parterne fraviger Konventionens Bestemmelser om den Lov, der skal anvendes, eller om Værnetinget. Ved Godsbefordring er dog Voldgiftsaftaler tilladt, saafremt Voldgiften skal foretages paa et af de Steder, der er lovligt Værneting efter Artikel 28, 1. Stk., og Sagen skal afgøres efter Bestemmelserne i denne Konvention.

Artikel 33.

Denne Konvention er ikke til Hinder for, at en Befordrer nægter at afslutte en Befordringsaftale eller fastsætter Befordringsvilkaar, som ikke strider mod Konventionen.

Artikel 34.

Denne Konvention finder ikke Anvendelse paa international Luftbefordring,

KAPITEL IV.

Sammensatt befordring.

Art. 31.

1. Ved sammensatt befordring, som delvis utføres med luftfartøi og delvis med annet befordringsmiddel, gjelder bestemmelsene i denne konvensjon bare luftbefordringen, og bare når denne oppfyller vilkårene i art. 1.

2. Denne konvensjon er ikke til hinder for at partene ved sammensatt befordring inntar vilkårene for de andre befordringsmåter i luftbefordringsdokumentet, såfremt konvensjonens bestemmelser overholdes for luftbefordringens vedkommende.

KAPITEL V.

Slutningsbestemmelser.

Art. 32.

Ugyldige er alle forbehold i fraktavtalen og alle særlige avtaler forut for skaden, hvorved partene fraviker konvensjonens bestemmelser om den lov som skal anvendes, eller om vernetinget. Ved godsbefordring er dog voldgiftsavgift tillatt, når voldgiftsretten skal holdes på et av de steder som er rett verneting etter art. 28, 1ste ledd, og saken skal avgjøres etter bestemmelsene i denne konvensjon.

Art. 33.

Denne konvensjon er ikke til hinder for at en fraktfører nekter å avslutte en fraktavgift eller fastsetter befordringsvilkår som ikke strider mot konvensjonen.

Art. 34.

Denne konvensjon gjelder ikke når et luftfartsforetagende utfører en internasjonal

KAPITEL IV.

Sammensatt befordran.

Artikel 31.

1. Där befordran skall utföras delvis med luftfartyg och delvis med annat befordringsmedel, gälla bestämmelserna i denna konvention allenast beträffande luftbefordringen och detta endast såvida denna uppfyller villkoren i art. 1.

2. Utan hinder av denna konvention må vid sammansatt befordran i luftbefordringshandlingen intagas villkor rörande befordringen med annat befordringsmedel, förutsatt att konventionens bestämmelser iakttages i vad avser luftbefordringen.

KAPITEL V.

Slutbestämmelser.

Artikel 32.

Ogiltig vare bestämmeelse i befordringsavtalet och annan överenskommelse, som träffats innan skadan timat, varigenom avvikelse skett från denna konvention genom bestämmeelse om tillämplig lag eller om domstols behörighet. Såvitt angår befordran av gods vare skiljeavtal gällande, där skiljemannaförfarandet skall äga rum inom en i art. 28 första stycket avsedd domstols domvärjo och saken avgöras med tillämpning av bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 33.

Utan hinder av denna konvention äge fraktförare vägra att sluta befordringsavtal, så ock fastställa befordringsvillkor, som icke stå i strid med konventionen.

Artikel 34.

Denna konvention äger icke tillämpning å internationell luftbefordran, som

exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35.

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36.

Le présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement Polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article 37.

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la oinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

der udføres af et Lufttrafikforetagende som første Forsøg med Henblik paa Oprettelse af en regelmæssig Luftrute, eller paa Befordring, der udføres under usædvanlige Forhold og falder udenfor normal Udøvelse af Lufttrafik.

Artikel 35.

Naar der i denne Konvention tales om Dage, menes dermed løbende Dage og ikke Arbejdsdage.

Artikel 36.

Denne Konvention er affattet paa Fransk i et enkelt Eksempplar, som skal opbevares i det polske Udenrigsministeriums Arkiv. En behørigt bekræftet Afskrift skal tilstilles enhver af de høje kontraherende Parters Regeringer af den polske Regering.

Artikel 37.

1. Denne Konvention skal ratificeres. Ratifikationerne skal deponeres i Arkivet i det polske Udenrigsministerium, som skal underrette hver af de høje kontraherende Parters Regeringer om Deponeringen.

2. Naar denne Konvention er ratificeret af fem af de høje kontraherende Parter, træder den i Kraft mellem disse den halvfemsindstyvende Dag efter den femte Ratifikations Deponering. Mellem de høje kontraherende Parter, som har ratificeret den, og den høje kontraherende Part, som senere deponerer sin Ratifikation, træder den i Kraft den halvfemsindstyvende Dag efter denne Deponering.

3. Republiken Polens Regering underretter enhver af de høje kontraherende Parters Regeringer om Datoen for Konventionens Ikrafttræden og om Datoen for hver Ratifikations Deponering.

luftbefordring som förste försök med sikte på oprettelse av en regelmessig luft rute, og heller ikke når befordringen utføres under usedvanlige forhold og faller utenfor almindelig luftfartsvirksomhet.

Art. 35.

Når denne konvensjon taler om dager, menes løpende dager og ikke arbeidsdager.

Art. 36.

Denne konvensjon er avfattet på fransk i et eneste eksemplar, som skal opbevares i det polske utenriksdepartements arkiv, og hvorav den polske regjering skal oversende hver av de høie kontraherende parter regjering en bekreftet avskrift.

Art. 37.

1. Denne konvensjon skal ratificeres. Ratifikasjonsdokumentene skal deponeres i det polske utenriksdepartements arkiv, og departementet skal underrette hver av de høie kontraherende parter regjering om deponeringen.

2. Når denne konvensjon er ratificert av fem høie kontraherende parter, trer den i kraft i forholdet mellem dem den nitiende dag efter deponeringen av den femte ratifikasjon. Senere trer den i kraft i forholdet mellem de høie kontraherende parter som har ratificert, og den høie kontraherende part som deponerer sit ratifikasjonsdokument, den nitiende dag efter denne deponering.

3. Republikken Polens regjering vil underrette hver av de høie konteraherende parter regjering om dagen for konvensjonens ikrafttreden og dagen for deponeringen av hvert ratifikasjonsdokument.

utføres såsom första försök av lufttrafik-företag i syfte att upprätta reguljär luft-befordringslinje, ej heller å befordran, som utføres under osedvanliga förhållanden och faller utom normal utövning av lufttrafik.

Artikel 35.

Med dager forstås i denna konvention löpande dagar och icke arbetsdagar.

Artikel 36.

Denna konvention är avfattad på franska språket i ett enda exemplar, som skall vara deponerat i polska utrikesministeriets arkiv och varav en bestyrkt avskrift genom polska regeringens försorg skall översändas till envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

Artikel 37.

1. Denna konvention skall ratificeras. Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i polska utrikesministeriets arkiv; det åligger ministeriet att om skedd deponering underätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

2. Så snart denna konvention ratificerats av fem av de höga fördragsslutande parterna, skall den träda i kraft dem emellan den nittionde dagen efter deponerandet av det femte ratifikationsinstrumentet. Mellan de höga fördragsslutande parter, som ratificerat den, och den höga fördragsslutande part, som senare deponerar sitt ratifikationsinstrument, skall den träda i kraft å nittionde dagen efter det deponerande av dess ratifikationsinstrument ägt rum.

3. Det skall tillkomma Republiken Polens regering att underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar om dagen för ikraftträdandet av denna konvention liksom om dagen för deponerandet av varje särskilt ratifikationsinstrument.

Article 38.

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39.

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40.

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2) En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandats, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou

Artikel 38.

1. Denne Konvention skal, efter at den er traadt i Kraft, staa aaben for Tiltrædelse af alle Stater.

2. Tiltrædelsen sker ved en Notifikation til Republiken Polens Regering, som underretter hver af de høje kontraherende Parters Regeringer herom.

3. Tiltrædelsen træder i Kraft den halvfemsindstyvende Dag efter Notifikationen til Republiken Polens Regering.

Artikel 39.

1. Enhver af de høje kontraherende Parter kan opsigte denne Konvention ved en Notifikation til Republiken Polens Regering, som ufortøvet skal underrette hver af de høje kontraherende Parters Regeringer herom.

2. Opsigelsen træder i Kraft seks Månedes efter Notifikationen om Opsigelsen, men kun for den Part, der har foretaget den.

Artikel 40.

1. De høje kontraherende Parter kan ved Undertegningen, ved Deponeringen af Ratifikationen eller ved Tiltrædelsen af denne Konvention erklære, at de undtager alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, Mandats territorier, eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

2. De kan ligeledes senere tiltræde Konventionen særskilt for alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, Mandats territorier eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed, der var undtaget i deres oprindelige Erklæring.

3. De kan ogsaa under Iagttagelse af disse Bestemmelser opsigte denne Konvention særskilt, enten for alle eller visse Dele

Art. 38.

1. Denne konvensjon skal, efter at den er trådt i kraft, stå åpen for tiltredelse av alle stater.

2. Tiltredelsen iverksettes ved en notifikasjon til republikken Polens regjering, som derom underretter enhver av de høie kontraherende parter regjeringer.

3. Tiltredelsen har virkning fra den nitiende dag, efterat notifikasjon er gitt republikken Polens regjering.

Art. 39.

1. Enhver av de høie kontraherende parter kan si op denne konvensjon ved en notifikasjon til republikken Polens regjering, som uten ophold underretter hver av de høie kontraherende parter regjeringer derom.

2. Opsigelsens virkninger inntre seks måneder efter notifikasjonen, men bare for den part som har gitt den.

Art. 40.

1. De høie kontraherende parter kan ved undertegningen, ved deponeringen av sine ratifikasjoner eller ved tiltredelsen av denne konvensjon erklære at de undtar alle eller visse kolonier, protektorater, mandats-territorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhøihet.

2. Som følge herav kan de senere tiltre konvensjonen særskilt for alle eller visse kolonier, protektorater, mandatterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhøihet, som er undtatt i deres oprindelige erklæring.

3. De kan likeledes, under iakttagelse av disse bestemmelser, si op konvensjonen særskilt enten for alle eller visse av sine

Artikel 38.

1. Sedan denna konvention trätt i kraft, står den för alla stater öppen för anslutning.

2. Anslutning skall ske genom notifikation riktad till Republiken Polens regering, som skall delgiva den envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

3. Anslutning skall medföra verkan från och med den nittionde dagen efter det notifikation skett till Republiken Polens regering.

Artikel 39.

1. Envar av de höga fördragsslutande parterna skall kunna uppsäga denna konvention genom notifikation till Republiken Polens regering, som därom omedelbart skall underrätta envar av de höga fördragsslutande parternas regeringar.

2. Uppsägning skall medföra verkan sex månader efter notifikationen av uppsägningen och allenast beträffande part, som företagit densamma.

Artikel 40.

1. De höga fördragsslutande parterna äge, vid undertecknande, vid deponerande av ratifikationsinstrumenten eller vid anslutning till konventionen, förklara, att de undantaga samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

2. Likaså äge de senare ansluta sig särskilt, för samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet, som undantagits i deras ursprungliga förklaring.

3. De äge även, under iakttagande av konventionens bestämmelser, uppsäga densamma särskilt beträffande samtliga eller

partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 Octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

Protocole additionnel.

Ad article 2.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandats ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

af deres Kolonier, Protektorater, Mandats-territorier eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

Artikel 41.

Enhver af de høje kontraherende Parter har Ret til tidligst to Aar efter denne Konvention Ikrafttræden at foranledige indkaldt en ny international Konference med det Formaal at undersøge, hvilke Forbedringer der kan foretages i Konventionen. Den paagældende Part skal i dette Øjemed henvende sig til den franske Republiks Regering, som skal tage de nødvendige Skridt til at forberede denne Konference.

Denne Konvention er udfærdiget i Warszawa den 12. Oktober 1929 og staar aaben for Underskrift indtil den 31. Januar 1930.

Tillægsprotokol.

Til Artikel 2.

De høje kontraherende Parter forbeholder sig Adgang til ved Ratifikationen eller Tiltrædelsen at erklære, at Artikel 2, 1. Stk., i denne Konvention ikke skal gælde international Luftbefordring, der udføres direkte af Staten, dens Kolonier, Protektorater, Mandats territorier eller andre Territorier under dens Suverænitet, Overhøjhed eller Myndighed.

kolonier, protektorater, mandatterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhøieth.

Art. 41.

Enhver av de høie kontraherende parter har rett til tidligst to år efter ikrafttredelsen av denne konvensjon å kreve innkalt en ny internasjonal konference med det formål å undersøke om forbedringer måtte kunne foretas i denne konvensjon. I dette øiemed gjøres henvendelse til den franske republiks regjering, som skal ta de nødvendige skridt til å forberede konferencen.

Denne konvensjon er utferdiget i Warszawa den 12 oktober 1929 og er åpen for undertegning til 31 januar 1930.

Tilleggsprotokol.

Til art 2.

De høie kontraherende parter forbeholder sig adgang til, ved ratifikasjonen eller tiltredelsen, å erklære at art. 2, 1ste ledd, i denne konvensjon ikke skal gjelde internasjonal luftbefordring som utføres direkte av staten, dens kolonier, protektorater, mandatterritorier eller andre territorier under dens suverenitet, overhøieth eller myndighet.

vissa angivna av sina kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

Artikel 41.

Envar av de höga fördragsslutande parterna äge, dock ej tidigare än två år efter det denna konvention trätt i kraft, påfordra sammankallande av ny internationell konferens i syfte att undersöka, vilka förbättringar kunna införas i konventionen. Den skall i sådant syfte hänvända sig till Franska Republikens regering, som skall vidtaga nödiga åtgärder för att förbereda denna konferens.

Denna konvention, upprättad i Warszawa den 12 oktober 1929, skall stå öppen för undertecknande till den 31 januari 1930.

Tilläggsprotokoll.

Til artikel 2.

De höga fördragsslutande parterna förbehålla sig rätt att vid ratifikationen eller anslutningen förklara, att art. 2 förste stycket i denna konvention icke skall äga tillämpning på internationell luftbefordran, som utføres direkt av staten, dess kolonier, protektorat, territorier under mandat eller annat territorium under dess suveränitet, överhöghet eller myndighet.

II.

Udkast til Lov om Frihed for Arrest og Forbud med Hensyn til Luftfartøjer.

§ 1.

Fritaget for Arrest er:

a. Luftfartøjer, der udelukkende benyttes i Statstjeneste, derunder indbefattet Postbefordring, men ikke Handelsvirksomhed.

b. Luftfartøjer, der anvendes paa regelmæssige Ruter i offentlig Lufttrafik, samt de nødvendige Reservefartøjer.

c. Luftfartøjer, der i øvrigt er bestemt til Befordring af Personer eller Gods mod Betaling, naar Fartøjet er klart til Afgang for saadan Befordring, og Arrest ikke kræves for Gæld, som er stiftet med den forestaaende Rejse for Øje, eller som er opstaaet under Rejsen.

§ 2.

Sikkerhedsstillelse til Afværgelse eller Ophævelse af Arrest anses for tilstrækkelig, naar den dækker Fordringen med Renter og Omkostninger eller Luftfartøjets Værdi, saafremt denne er lavere.

§ 3.

Bestemmelserne i §§ 1 og 2 finder tilsvarende Anvendelse paa Forbud til Fordel for Ejeren eller den, som iøvrigt har en Rettighed over Luftfartøjet. Dog kan Ejeren uanset Bestemmelserne i § 1 kræve nedlagt Forbud mod, at et Luftfartøj fjernes, naar det er frataget ham ved en retstridig Handling.

§ 4.

Paa udenlandske Luftfartøjer finder denne Lov kun Anvendelse, forsaavidt der ved Overenskomst med vedkommende Stat er truffet Bestemmelse derom.

§ 5.

Tidspunktet for denne Lovs Ikrafttræden fastsættes ved kongelig Anordning.

Bemærkninger

til

Udkast til Lov om Frihed for Arrest og Forbud med Hensyn til Luftfartøjer.

Ved nærværende Udkast foreslaas gennemført saadanne Bestemmelser, som dels vil gøre det muligt for Danmark at ratificere den i Rom den 29. Maj 1933 afsluttede Konvention angaaende Indførelse af visse ensartede Regler om Arrest i Luftfartøjer, og som yderligere ogsaa for den rent indenrigske Luftfart vil medføre en Beskyttelse for de talrige Interesser hos Passagerer og Ladningsejere m. fl., der navnlig knytter sig til den regelmæssige Lufttrafik, mod Anvendelsen af de foreløbige Retsmidler, Arrest og Forbud.

Saalidt som Konventionen, jfr. Art. 2, 1. Stk. og 7, berører Udkastet Kreditorernes Adgang til endelig Fyldestgørelse i Luftfartøjer ved Udlæg, Udpantning eller Konkurs i Overensstemmelse med Retsplejeloovens og Konkurslovens almindelige Regler, eller Spørgsmaalet om Fartøjets Beslaglæggelse efter Straffeprocessens, Told- eller Politilovgivningens Forskrifter.

Forsaavidt derimod Konventionens Art. 2, 2. Stk. udtrykkeligt begrænser Adgangen til Udøvelse af Tilbageholdelsesret for en *Fordringshaver, der uden Brugerens Samtykke har taget Luftfartøjet i Besiddelse*, har man ment at kunne undlade Optagelsen af nogen tilsvarende Bestemmelse i Udkastet. Det fremgaar af Forarbejderne, at det ikke med de fremhævede Ord har været tilsigtet at udelukke Retentionsretten ved negotiorum-gestio-Tilfældene, hvor den efter den almindelige europæiske Doktrin anses

kvasikontraktligt begrundet, men alene, hvor Tilbageholdelsen skulde udøves til Sikkerhed for Krav paa Erstatning for Skade voldt ved Luftfartøjet. Om saadan Tilbageholdelsesret, hvor den skadegørende Genstand ved selve den skadegørende Begivenhed er kommet i skadelidtes Besiddelse, nu overhovedet kan anerkendes i dansk Ret, er ikke afgjort i Lovgivning eller Domspraksis; i Teorien har Spørgsmaalet været omtvistet, og det er herefter fundet rettest at holde det aabent, idet blot tilføjes, at det i Tilfælde af en bekræftende Besvarelse maa anses fuldt berettiget at slutte, at hvor Arrest ikke vilde kunne foretages, kan heller ikke Retentionsretten bringes til Anvendelse.

I øvrigt fremtræder Udkastets Bestemmelser naturligvis med de almindelige Regler i Retsplejeloovens femte Afsnit som Baggrund, og det har herefter ikke været nødvendigt at gentage Bestemmelserne i Konventionens Art. 5 og 6 om Anvendelsen af hurtig Rettergang i Arrestsager og om Ansvar for ulovlig Arrest.

Om Anvendelsesomraadet for Udkastets Bestemmelser bemærkes, at Forslaget, skønt direkte foranlediget ved den internationale Konvention, i første Række omfatter *danske* Luftfartøjer, og efter § 4 kun finder Anvendelse paa udenlandske Luftfartøjer, forsaavidt der efter Overenskomst med vedkommende Stat er truffet Bestemmelse derom, hvilket forudsættes at skulle ske

overfor de Stater, der har tiltraadt Konventionen om Arrest, saa snart denne er ratificeret fra dansk Side. Man har fundet det rimeligt her ikke at undergive danske Fartøjer i Danmark en ringere Behandling, end den, Konventionen kræver for Fartøjer fra andre Konventionsstater, og et Forsøg paa ved danske Fartøjer at sondre imellem, om de anvendes i inden- eller udenrigsk Fart, er ikke fundet gennemførligt under Hensyn til den vekslende Brug, der af Luftfartsselskaberne kan gøres af de samme Maskiner. Paa ganske tilsvarende Maade er ogsaa den tyske „Gesetz über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen“ af 17. Marts 1935 affattet.

Om Udkastets enkelte Bestemmelser bemærkes:

ad § 1.

Paragraffen, der gengiver Konventionens Art. 3, 1. Stk., udvider Fritagelsesbestemmelserne i Retsplejelovens § 614, der formentlig bør suppleres med en Henvi- ning i Anledning af nærværende Bestemmelse (jfr. Bilag A), der gaar betydeligt videre end den i § 614 indeholdte Regel om Skibe, som alene omhandler Arrest paa Person.

a. Bestemmelsen om Statsfartøjer har næppe megen praktisk Betydning, men er dog medtaget, da der for *dansk* Statsejendom ellers ikke principielt antages at gælde nogen Begrænsning i Adgangen til Kreditorfølgning; for danske Luftfartøjer i en fremmed Stats Tjeneste vil Fritagelse maa- ske i visse Tilfælde følge allerede af Folkeret- tens ogsaa i dansk Ret anerkendte Regler, og det er ikke Meningen med Udkastet at gøre nogen Begrænsning heri.

b. Bevisbyrden for, at det paagæl- dende Luftfartøj har den her omhandlede Karakter (Rutemaskine, *nødvendigt* Reser- vefartøj), maa paahvile Rekvisitus, men naar Beviset er ført, er Fritagelsen ligesom under det foregaaende Rubrum ubetinget.

c. Ved denne Gruppe er Fritagelsen derimod for det første kun hjemlet i den

Situation, hvor Arresten i særlig Grad kan virke krænkende for Tredjemands Inter- esser, nemlig naar Fartøjet med betalende Passagerer eller Gods, der skal beforders mod Betaling, er klart til Afgang, sammen- lign Retsplejelovens § 614, 2. Stk., og der- næst gælder den overhovedet ikke, hvis Arrest søges foretaget for Krav, der er op- staaet ved Aftale i Anledning af den fore- staaende Rejse, eller som er opstaaet — ogsaa som Erstatningskrav — under Rejsen.

Det er Rekvisitenten, som maa godt- gøre, at Kravet er af denne særlige Beskaf- fenhed.

ad § 2.

Denne Regel om Sikkerhedsstillelse, jfr. Konventionens Art. 4, 2. Stk., inde- holder en Tilføjelse til Bestemmelsen i Rets- plejelovens § 615. Den gælder for *alle* danske og de i § 4 omhandlede fremmede Luftfar- tøjer uden Hensyn til deres Art og Anven- delse.

Ligesom i § 615 er det ikke direkte afgjort, om Sikkerheden skal omfatte *frem- tidige* Renter, og Bestemmelsens selvstæn- dige Betydning maa søges i den udtrykke- lige Udtalelse om, at en Sikkerhedsstillelse, der dækker Luftfartøjets Værdi, altid skal anses for tilstrækkelig, naturligvis ud fra den Betragtning, at en Fortsættelse af Tvangsfuldbyrdelsen i Luftfartøjet dog ikke direkte kunde have skaffet Rekvisitenten mere.

Efter § 615, 2. Stk., tilkommer det iøv- rigt Fogeden at skønne over, om en tilbudt Sikkerhed ifølge Størrelsen og Beskaffen- hed er fyldestgørende. Efter denne Regel vil det kunne tænkes, at Fogeden skønner, at en af vedkommende tegnet Ansvarsfor- sikring frembyder tilstrækkelig Sikkerhed for det Erstatningskrav, for hvilket Arresten søges foretaget, men en videregaaende Regel om, at en Police af tilstrækkeligt Paalydende ubetinget skal akcepteres, har man ikke ment at turde foreslaa, allerede af den Grund, at Kravet ved Ansvarsforsikring jo tilkom- mer Forsikringstageren og ikke direkte den skadelidte, jfr. ogsaa Forudsætningen

i § 93 i Lov Nr. 129 af 15. April 1930 om Forsikringsaftaler, om Selskabets Pligt til indenfor Forsikringssummen at stille den Sikkerhed, der er fornøden for at afværge Arrest.

ad § 3.

Efter dansk Ret, jfr. Retsplejelovens § 612, kan Arrest kun anvendes til Sikkerhed for artsbestemte Krav paa Penge eller Penges Værd.

Hvor Indehaveren af en individuelt bestemt Ret til en Genstand, Ejendomsret, Brugsret m. v., ønsker at hindre en i Forhold til ham formentlig uberettiget Raaden over Genstanden, er Retsmidlet Forbud, jfr. Retsplejelovens §§ 646 ff.; det er da fundet naturligt at optage Bestemmelsen i Udkastets § 3 i Tilknytning til Konventionens Art. 2, 1. Stk., der under Arrest ogsaa nævner Foranstaltninger, „hvorved et Luftfartøj efter Beslutning af Retten eller en offentlig Forvaltningsmyndighed holdes tilbage i privatretlig Interesse til Fordel for Ejeren eller den, som iøvrigt har en tinglig Ret i Luftfartøjet“, Foranstaltninger, der efter dansk Ret falder ind under Begrebet Forbud.

Hvor Forbud efter § 1, jfr. § 3, ikke helt er udelukket, vil det altsaa kunne af-

værges ved en Sikkerhedsstillelse, der her aldrig, jfr. den mindre skarpt formulerede Bestemmelse i Retsplejelovens § 648, 2. Stk., behøver at overstige Luftfartøjets Værdi. Hvor Luftfartøjet derimod er *frataget* Rekvirenten ved en retstridig Handling, jfr. Konventionens Art. 3, 2. Stk., vil han altid ved Forbud kunne kræve, at det ikke yderligere fjernes; at Udkastet alene nævner Ejeren, udelukker ikke, at en tilsvarende Beføjelse tilkommer f. Eks. en Bruger eller Haandpanthaver, hvem Besiddelsen ulovligt er frataget.

ad § 4.

Hvis Luftfartøjet ejes af *en fremmed Stat*, vil Fritagelse for Retsforfølgningsskridt — ganske bortset fra særlig Overenskomst — iøvrigt i adskillige Tilfælde følge af Folkerettens almindelige Regler, og dette Forhold er ikke berørt af Bestemmelsen i Udkastets § 4.

ad § 5.

Denne Bestemmelse er motiveret ved, at Loven først bør sættes i Kraft samtidigt med, at Romerkonventionen om Arrest i Luftfartøjer ratificeres.

Udkast til Lov om Ændringer i Lov om Rettens Pleje, jfr. Bkg. Nr. 250 af 1. Oktober 1932.

I § 614 tilføjes som nyt sidste Stykke:

I Luftfartøjer kan Arrest kun foretages i Overensstemmelse med Reglerne i den derom gældende Særlovgivning.

I § 646 tilføjes som et nyt sidste Stykke:

Mod Benyttelsen af Luftfartøjer kan Forbud kun anvendes i Overensstemmelse med Reglerne i den derom gældende Særlovgivning.

Parallelttekster.

(Dansk Tekst.)

Udkast
til
LOV
om Frihed for Arrest og Forbud med
Hensyn til Luftfartøjer.

§ 1.

Fritaget for Arrest er:

a. Luftfartøjer, der udelukkende benyttes i Statstjeneste, derunder indbefattet Postbefordring, men ikke Handelsvirksomhed.

b. Luftfartøjer, der anvendes paa regelmæssige Ruter i offentlig Lufttrafik, samt de nødvendige Reservefartøjer.

c. Luftfartøjer, der i øvrigt er bestemt til Befordring af Personer eller Gods mod Betaling, naar Fartøjet er klart til Afgang for saadan Befordring, og Arrest ikke kræves for Gæld, som er stiftet med den forestaaende Rejse for Øje, eller som er opstaaet under Rejsen.

§ 2.

Sikkerhedsstillelse til Afværgelse eller Ophævelse af Arrest anses for tilstrækkelig, naar den dækker Fordringen med Renter og Omkostninger eller Luftfartøjets Værdi, saafremt denne er lavere.

(Finsk Tekst.)

Förslag
till
LAG
om frihet från kvarstad och skingrings-
förbud för vissa luftfartyg.

Sedan Finland tillträtt den i Rom den 29 maj 1933 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg, förordnas som följer:

1 §.

Kvarstad må ej läggas å:

a. luftfartyg, som äges eller uteslutande nyttjas av finska staten eller som av främmande stat användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift;

b. luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg; eller

c. luftfartyg, som eljest är avsett för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, utan så är att kvarstaden avser gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit.

Vad i första stycket sägs skall ej gälla kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling.

2 §.

Kvarstad å luftfartyg skall, ändå att den ej är beviljad till säkerhet för fordran, upphöra, då pant eller borgen ställes.

Säkerhet till befrielse från kvarstad för fordran skall anses tillräcklig, där den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

(Norsk Tekst.)

Utkast
 till
LOV
 om arrestfrihet for luftfartøier.

§ 1.

Fritatt for arrest er:

a. luftfartøier som eies eller brukes av den norske stat, eller som utelukkende anvendes i en fremmed stats tjeneste, herunder innbefattet postbefordring, men ikke handelsvirksomhet;

b. luftfartøier som er satt inn i en regelmessig rute som er åpen for almenheten, samt nødvendige reservefartøier;

c. luftfartøier som ellers anvendes til befordring av personer eller gods mot betaling, såfremt fartøiet er klart til avgang og arresten ikke kreves for gjeld som er stiftet til utførelse av reisen, eller som er opstått under reisen.

§ 2.

Sikkerhet til avvergelse av arrest skal ansees for tilstrekkelig når den dekker fordringen med omkostninger eller luftfartøiets verdi hvis den er lavere.

(Svensk Tekst.)

Förslag
 till
LAG
 om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg.

Sedan Sverige tillträtt den i Rom den 29 maj 1933 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg, förordnas som följer:

1 §.

Kvarstad må ej läggas å:

a. luftfartyg, som äges eller uteslutande nyttjas av svenska staten eller som av främmande stat användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift;

b. luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg; eller

c. luftfartyg, som eljest är avsett för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, utan så är att kvarstaden avser gäld, som gjorts för resans utförande eller därunder uppkommit.

Vad i första stycket sägs skall ej gälla kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling.

2 §.

Kvarstad å luftfartyg skall, ändå att den ej är beviljad till säkerhet för fordran, upphöra, då pant eller borgen ställes.

Säkerhet till befrielse från kvarstad för fordran skall anses tillräcklig, där den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

§ 3.

Bestemmelserne i §§ 1 og 2 finder tilsvarende Anvendelse paa Forbud til Fordel for Ejeren eller den, som iøvrigt har en Rettighed over Luftfartøjet. Dog kan Ejeren uanset Bestemmelserne i § 1 kræve nedlagt Forbud mod, at et Luftfartøj fjernes, naar det er frataget ham ved en retstridig Handling.

§ 4.

Paa udenlandske Luftfartøjer finder denne Lov kun Anvendelse, forsaavidt der ved Overenskomst med vedkommende Stat er truffet Bestemmelse derom.

§ 5.

Tidspunktet for denne Lovs Ikrafttræden fastsættes ved kongelig Anordning.

3 §.

Vad i 1 och 2 §§ stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande skingringsförbud.

4 §.

Å utländskt luftfartyg äger denna lag tillämpning allenast såvitt Regeringen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat.

Denna lag träder i kraft den dag Regeringen bestämmer.

§ 3.

Bestemmelsene i §§ 1 og 2 får tilsvarende anvendelse på tilbakeholdelse ved andre midlertidige forføininger. Dog kan eieren kreve at et luftfartøi skal holdes tilbake, hvis det er fratatt ham vid en rettsstridig handling.

§ 4.

På fremmede luftfartøier kommer denne lov bare til anvendelse forsåvidt overenskomst derom er truffet med vedkommende stat.

§ 5.

Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen bestemmer.

3 §.

Vad i 1 och 2 §§ stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande skingringsförbud.

4 §.

Å utländskt luftfartyg äger denna lag tillämpning allenast såvitt Konungen, efter avtal med främmande stat, därom förordnat.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

I

**Konvention angaaende Indførelse
af visse ensartede Regler om Arrest i Luftfartøjer,
udfærdiget i Rom den 29. Maj 1933.**

(Fransk Tekst.)

(Dansk Tekst.)

CONVENTION**pour l'Unification de certaines Règles
relatives à la Saisie Conservatoire des
Aéronefs.****Article premier.**

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2.

1) Au sens de la présente Convention, on comprend par saisie conservatoire tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, par l'entremise des agents de la justice ou de l'administration publique, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

2) Au cas où la loi compétente accorde au créancier, qui détient l'aéronef sans le consentement de l'exploitant, un droit de rétention, l'exercice de ce droit est, aux fins de la présente Convention, assimilé à la saisie conservatoire et soumis au régime prévu par la présente Convention.

Article 3.

1) Sont exempts de saisie conservatoire:

a) Les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat, poste comprise, commerce excepté;

b) Les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne régulière de transports publics et les aéronefs de réserve indispensables;

c) Tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le

KONVENTION**angaaende Indførelse af visse ensartede
Regler om Arrest i Luftfartøjer.****Artikel 1.**

De høje kontraherende Parter forpligter sig til at træffe de nødvendige Forholdsregler til at gennemføre Bestemmelserne i denne Konvention.

Artikel 2.

1. Ved Arrest forstaaes i denne Konvention enhver Foranstaltning, hvorved et Luftfartøj efter Beslutning af Retten eller en offentlig Forvaltningsmyndighed holdes tilbage i privatretlig Interesse til Fordel for en Fordringshaver, Ejeren eller den, som iøvrigt har en tinglig Ret i Luftfartøjet, uden at Rekverenten kan paabe-
raabe sig en eksigibel Dom, erhvervet ved sædvanlig Rettergang, eller et tilsvarende Eksekutionsgrundlag.

2. Har en Fordringshaver uden Brugerens Samtykke taget et Luftfartøj i Besiddelse, og giver den kompetente Lovham Ret til at holde det tilbage, er ved Anvendelsen af denne Konvention Udøvelsen af saadan Ret ligestillet med Arrest og underkastet Konventionens Bestemmelser.

Artikel 3.

1. Fritaget for Arrest er:

a. Luftfartøjer, der udelukkende benyttes i Statstjeneste, derunder indbefattet Postbefordring, men ikke Handelsvirksomhed.

b. Luftfartøjer, der anvendes paa regelmæssige Ruter i offentlig Lufttrafik, og de fornødne Reservefartøjer.

c. Luftfartøjer, der iøvrigt anvendes til Befordring af Personer eller Gods mod Betaling, naar Fartøjet er klart til Afgang for saadan Befordring, dog ikke

(Norsk Tekst.)

KONVENSJON**om innførelse av visse ensartede regler
om arrest i luftfartøier.****Art. 1.**

De høie kontraherende parter forplikter sig til å treffe de nødvendige forholdsregler for å gjennomføre bestemmelsene i denne konvensjon.

Art. 2.

1. Ved arrest forstås i denne konvensjon enhver tvangsforretning hvorved et luftfartøi efter beslutning av retten eller en forvaltningsmyndighet blir holdt tilbake for et borgerlig krav til fordel for en fordringshaver, eieren eller den som ellers har en tinglig rett i fartøiet, uten at saksøkeren kan påberope sig en tvangskraftig dom erhvervet gjennom vanlig rettergang, eller et tilsvarende tvangsgrunnlag.

2. Hvor loven gir en fordringshaver som uten brukerens samtykke har tatt et luftfartøi i besiddelse, rett til å holde det tilbake, er utøvelsen av denne rett efter konvensjonen likestillet med arrest og underkastet konvensjonens bestemmelser.

Art. 3.**1. Fritatt for arrest er:**

a. luftfartøier som utelukkende anvendes i en stats tjeneste, herunder innbefattet postbefordring, men ikke handelsvirksomhet;

b. luftfartøier som er satt inn i en regelmessig rute som er åpen for almenheten, og de nødvendige reservefartøier;

c. luftfartøier som ellers anvendes til befordring av personer eller gods mot betaling, når fartøiet er klart til avgang for sådan befordring, dog ikke hvis arrest

(Svensk og finsk Tekst.)

KONVENTION**rörande fastställande av vissa
gemensamma bestämmelser i fråga om
kvarstad å luftfartyg.****Artikel 1.**

De höga fördragsslutande parterna förbinda sig att vidtaga nödiga åtgärder för att genomföra bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 2.

1. Med kvarstad förstås i denna konvention varje åtgärd, varigenom ett luftfartyg till förmån för borgenär, ägare eller den som eljest har sakrätt i fartyget, genom domstols eller förvaltningsmyndighets beslut, i privaträttsligt intresse kvarhålls, utan att den som söker kvarstad kan åberopa verkställbar dom, given i vanlig rättegångsväg, eller motsvarande grund för verkställighet.

2. Har borgenär utan brukarens samtycke tagit luftfartyg i besittning och äger borgenären enligt den lag, som skall tillämpas, kvarhålla fartyget, är enligt denna konvention utövandet av sådan rätt att likställa med kvarstad och underkastat konventionens bestämmelser.

Artikel 3.**1. Kvarstad må ej läggas å:**

a. luftfartyg, som användes uteslutande för statsändamål, därunder inbegripet postbefordran men icke affärsdrift;

b. luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg;

c. luftfartyg, som eljest användes för befordran av personer eller gods mot vederlag, då fartyget är färdigt att avgå för sådan befordran, dock icke om kvar-

cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.

2) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Article 4.

1) Dans le cas où la saisie n'est pas interdite ou lorsque, en cas d'insaisissabilité de l'aéronef, l'exploitant ne l'invoque pas, un cautionnement suffisant empêche la saisie conservatoire et donne droit à la mainlevée immédiate.

2) Le cautionnement est suffisant s'il couvre le montant de la dette et les frais et s'il est affecté exclusivement au paiement du créancier, ou s'il couvre la valeur de l'aéronef si celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

Article 5.

Dans tous les cas, il sera statué, par une procédure sommaire et rapide, sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire.

Article 6.

1) S'il a été procédé à la saisie d'un aéronef insaisissable d'après les dispositions de la présente Convention, ou si le débiteur a dû fournir un cautionnement pour en empêcher la saisie ou pour en obtenir mainlevée, le saisissant est responsable, suivant la loi du lieu de la procédure, du dommage en résultant pour l'exploitant ou le propriétaire.

2) La même règle s'applique en cas de saisie conservatoire opérée sans j^{ste} cause.

Article 7.

La présente Convention ne s'applique ni aux mesures conservatoires en matière de faillite, ni aux mesures conservatoires effectuées en cas d'infraction aux règles de douane, pénales ou de police.

hvis Arrest kræves for Gæld, som er stiftet med den forestaaende Rejse for Øje, eller for en Fordring, der er opstaaet under Rejsen.

2. Bestemmelserne i denne Artikel gælder ikke Arrest efter Begæring af Ejeren af et Luftfartøj, naar det er frtaget ham ved en retstridig Handling.

Artikel 4.

1. Naar et Luftfartøj ikke er frtaget for Arrest, eller naar Brugeren ikke paaberaaber sig Fritagelsen, kan Arrest afværges eller kræves ophævet, saafremt tilstrækkelig Sikkerhed stilles.

2. Sikkerheden er tilstrækkelig, naar den dækker Fordringen med Omkostninger og udelukkende skal tjene til Betaling heraf, eller naar den dækker Luftfartøjets Værdi, saafremt denne er lavere.

Artikel 5.

Begæres en Arrest ophævet, skal Afgørelsen stedse træffes ved en summarisk og hurtig Rettergang.

Artikel 6.

1. Er der gjort Arrest i et Luftfartøj i Strid med Fritagelsesbestemmelserne i denne Konvention, eller har Skyldneren maattet stille Sikkerhed for at forhindre Arrest eller for at faa en Arrest ophævet, er Rekvirenten ansvarlig efter Arreststedets Lov for den Skade, der derved er tilføjet Luftfartøjets Bruger eller Ejer.

2. Det samme gælder, hvis Arresten er foretaget uden gyldig Grund.

Artikel 7.

Denne Konvention gælder ikke Tilbageholdelse ved Konkurs eller Beslaglæggelse paa Grund af Overtrædelse af Told-, Straffe- eller Politibestemmelser.

kreves for gjeld som er stiftet for den reise som skal utføres, eller for en fordring som er opstått under reisen.

2. Bestemmelsene i denne artikkel gjelder ikke arrest efter begjæring av eieren av et luftfartøi når det er fratatt ham ved en rettsstridig handling.

Art. 4.

1. Når et luftfartøi ikke er fritatt for arrest, eller når brukeren ikke påberoper sig fritagelsen, kan arresten hindres eller kreves ophevet, såfremt tilstrekkelig sikkerhet stilles.

2. Sikkerheten er tilstrekkelig når den dekker fordringen med omkostninger og bare skal tjene til betaling derav, eller når den dekker luftfartøiets verdi hvis denne er lavere.

Art. 5.

Begjæres en arrest ophevet, skal avgjørelsen i alle tilfelle treffes ved en summarisk og hurtig rettergang.

Art. 6.

1. Er det gjort arrest i et luftfartøi i strid med fritagelsesbestemmelsene i denne konvensjon, eller har skyldneren måttet stille sikkerhet for å hindre arrest eller for å få en arrest ophevet, er saksøkeren ansvarlig efter arreststedets lov for den skade som derved er påført brukeren eller eieren.

2. Det samme gjelder når arrest er iverksat uten gyldig grunn.

Art. 7.

Denne konvensjon gjelder ikke tilbakeholdelse ved konkurs eller beslag på grunn av overtredelse av toll-, straffe- eller politibestemmelser.

staden avser gjæld, som gjorts for resans utförande eller därunder uppkommit.

2. Bestämmelserna i denna artikel gälla icke kvarstad på ansökan av ägare, som avhänts luftfartyget genom rättsstridig handling.

Artikel 4.

1. Föreligger ej frihet från kvarstad eller åberopar brukaren icke sådan förmån, äge han dock förebygga kvarstaden eller få den hävd, där tillräcklig säkerhet ställes.

2. Säkerheten skall anses tillräcklig, såvida den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om luftfartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta.

Artikel 5.

Göres ansökan om kvarstads hävande, skall avgörande städse träffas summariskt och snabbt.

Artikel 6.

1. Har luftfartyg belagts med kvarstad, ehuru det enligt bestämmelserna i denna konvention varit fritaget därifrån, eller har gäldenären måst ställa säkerhet för att förebygga kvarstad eller få kvarstad hävd, svare sökanden enligt handräckningsortens lag för skada, som därav kommit för brukaren eller ägaren.

2. Det samma gäller, där utan giltig orsak kvarstad lagts å luftfartyg.

Artikel 7.

Denna konvention äger icke tillämpning å förvaringsåtgärder vid konkurs, ej heller å beslag vid överträdelse av tull-, straff- eller ordningsbestämmelser.

Article 8.

La présente Convention ne s'oppose pas à l'application des conventions internationales entre les Hautes Parties Contractantes qui prévoient une insaisissabilité plus étendue.

Article 9.

1) La présente Convention s'applique sur le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes à tout aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

2) L'expression „territoire d'une Haute Partie Contractante“ comprend tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

Article 10.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

Articles 11.

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux Archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur, entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

Artikel 8.

Denne Konvention er ikke til Hinder for Anvendelse af internationale Konventioner, der i Forholdet mellem de høje kontraherende Parter hjemler en videregaaende Fritagelse for Arrest.

Artikel 9.

1. Denne Konvention finder indenfor hver høj kontraherende Parts Territorium Anvendelse paa ethvert Luftfartøj, der er registreret indenfor en anden høj kontraherende Parts Territorium.

2. Udtrykket en høj kontraherende Parts Territorium omfatter ethvert Territorium, der staar under en høj kontraherende Parts Suverænitet, Overhøjhed, Protektorat, Mandat eller Myndighed, og for hvilket denne Part har sluttet sig til Konventionen.

Artikel 10.

Denne Konvention er affattet paa Fransk i et enkelt Eksempplar, som skal opbevares i Kongeriget Italiens Udenrigsministeriums Arkiv. En bekræftet Afskrift skal tilstilles hver af de interesserede Regeringer af Kongeriget Italiens Regering.

Artikel 11.

1. Denne Konvention skal ratificeres. Ratifikationerne skal deponeres i Arkivet i Kongeriget Italiens Udenrigsministerium. Dette Ministerium¹ skal underrette hver af de interesserede Parter Regeringer om Deponeringen.

2. Naar fem Ratifikationer er deponeret, træder Konventionen i Kraft mellem de høje kontraherende Parter, der har ratificeret Konventionen, halvfemsindstyve Dage efter Deponeringen af den femte Ratifikation. Ratifikationer, som senere deponeres, træder i Kraft halvfemsindstyve Dage efter denne Deponering.

Art. 8.

Denne konvensjon er ikke til hinder for anvendelse av internasjonale konvensjoner som i forholdet mellom de høie kontraherende parter hjemler en videregående fritagelse for arrest.

Art. 9.

1. Denne konvensjon anvendes innenfor hver av de høie kontraherende parts territorium på ethvert luftfartøi som er registrert innenfor en annen høi kontraherende parts territorium.

2. Uttrykket en høi kontraherende parts territorium omfatter ethvert territorium som står under en høi kontraherende parts suverenitet, overhöihet, protektorat, mandat eller myndighet, og for hvilket denne part har sluttet sig til konvensjonen.

Art. 10.

Denne konvensjon er avfattet på fransk i et eneste eksemplar, som skal opbevares i kongeriket Italias utenriksdepartements arkiv, og hvorav kongeriket Italias regjering skal oversende hver av de interesserte regjeringer en bekreftet avskrift.

Art. 11.

1. Denne konvensjon skal ratificeres. Ratifikasjonsdokumentene skal deponeres i kongeriket Italias utenriksdepartements arkiv, og departementet skal underrette hver av de interesserte regjeringer om deponeringen.

2. Når fem ratifikasjoner er deponert, trer konvensjonen i kraft i forholdet mellom de høie kontraherende parter som har ratificert, niti dage efter deponeringen av den femte ratifikasjon. Ratifikasjoner som senere deponeres, trer i kraft niti dager efter denne deponering.

Artikel 8.

Denna konvention utesluter ej tillämpning av internationella konventioner, som i förhållandet mellan de höga fördragsslutande parterna stadga vidsträcktare frihet från kvarstad.

Artikel 9.

1. Denna konvention äger på envar hög fördragsslutande parts territorium tillämpning å luftfartyg, registrerat inom annan hög fördragsslutande parts territorium.

2. Uttrycket hög fördragsslutande parts territorium innefattar varje territorium, som är underkastat partens suverenitet, överhöghet, protektorat, mandat eller myndighet och för vilket parten är ansluten till konventionen.

Artikel 10.

Denna konvention är avfattad på franska språket i ett enda exemplar, som skall vara deponerat i Konungariket Italiens utrikesministeriums arkiv och varav en bestyrkt avskrift genom Konungariket Italiens regerings försorg skall översändas till envar av de intresserade regeringarna.

Artikel 11.

1. Denna konvention skall ratificeras. Ratifikationsinstrumenten skola deponeras i Konungariket Italiens utrikesministeriums arkiv; det åligger ministeriet att om skedd deponering underrätta envar av de intresserade regeringarna.

2. Så snart fem ratifikationsinstrument deponerats, skall denna konvention träda i kraft emellan de höga fördragsslutande parter, som ratificerat konventionen, nittio dagar efter deponerandet av det femte ratifikationsinstrumentet. Ratifikation, rörande vilken instrument deponerats senare, skall medföra verkan nittio dagar efter deponerandet.

3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 12.

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

Article 13.

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 14.

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outremer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-

3. Kongeriget Italiens Regering underretter hver af de interesserede Regeringer om Datoen for Konventionens Ikrafttræden.

Artikel 12.

1. Denne Konvention skal, efter at den er traadt i Kraft, staa aaben for Tiltrædelse.

2. Tiltrædelsen sker ved en Notifikation til Kongeriget Italiens Regering, som underretter hver af de interesserede Parters Regeringer herom.

3. Tiltrædelsen træder i Kraft halvfemsindstyve Dage efter Notifikationen til Kongeriget Italiens Regering.

Artikel 13.

1. Hver af de høje kontraherende Parter kan opsigte denne Konvention ved en Notifikation til Kongeriget Italiens Regering, som ufortøvet skal underrette hver af de interesserede Regeringer.

2. Opsigelsen træder i Kraft seks Maaneder efter Notifikationen om Opsigelsen, men kun for den Part, der har foretaget den.

Artikel 14.

1. De høje kontraherende Parter kan ved Undertegningen, ved Deponeringen af Ratifikationen eller ved Tiltrædelsen af denne Konvention erklære, at de undtager alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, oversøiske Territorier, Mandatsterritorier, eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

2. De høje kontraherende Parter kan senere meddele Kongeriget Italiens Regering, at de vil gøre Konventionen anvendelig i alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, oversøiske Territorier, Mandatsterritorier eller andre Territorier under

3. Kongeriket Italias regering vil underrette hver av de interesserte regeringer om dagen for konvensjonens ikrafttreden.

Art. 12.

1. Denne konvensjon skal, efter at den er trådt i kraft, stå åpen for tiltredelse.

2. Tiltredelsen iverksettes ved en notifikasjon til kongeriket Italias regering, som derom underretter enhver av de interesserte regeringer.

3. Tiltredelsen har virkning niti dager efter at notifikasjon er gitt kongeriket Italias regering.

Art. 13.

1. Enhver av de høie kontraherende parter kan si op denne konvensjon ved en notifikasjon til kongeriket Italias regering, som uten ophold underretter hver av de interesserte regeringer.

2. Opsigelsens virkning inntre seks måneder efter notifikasjonen, men bare i forhold til den part som har gitt den.

Art. 14.

1. De høie kontraherende parter kan ved undertegningen, ved deponeringen av sine ratifikasjoner eller ved tiltredelsen av denne konvensjon erklære at de undtar alle eller visse av sine kolonier, protektorer, oversjøiske territorier, mandatsteritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhøihet.

2. De høie kontraherende parter kan senere meddele kongeriket Italias regering at de vil gjøre konvensjonen anvendelig i alle eller visse av sine kolonier, protektorer, oversjøiske territorier, mandatsteritorier eller andre territorier under deres su-

3. Det skall tillkomma Konungariket Italiens regering att underrätta envar av de intresserade regeringarna om dagen för ikraftträdandet av denna konvention.

Artikel 12.

1. Sedan denna konvention trätt i kraft, står den öppen för anslutning.

2. Anslutning skall ske genom notifikation riktad till Konungariket Italiens regering, som skall delgiva den envar av de intresserade regeringarna.

3. Anslutning skall medföra verkan nittio dagar efter det notifikation skett till Konungariket Italiens regering.

Artikel 13.

1. Envar av de höga fördragsslutande parterna skall kunna uppsäga denna konvention genom notifikation till Konungariket Italiens regering, som därom omedelbart skall underrätta envar av de intresserade regeringarna.

2. Uppsägning skall medföra verkan sex månader efter notifikationen av uppsägningen och allenast beträffande part, som företagit densamma.

Artikel 14.

1. De höga fördragsslutande parterna äge, vid undertecknande, vid deponering av ratifikationsinstrumenten eller vid anslutning till konventionen, förklara, att de undantaga samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, på andra sidan havet belägna territorier, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suveränitet, myndighet eller överhöghet.

2. De höga fördragsslutande parterna äge senare underrätta Konungariket Italiens regering, att de ämna göra konventionen tillämplig å samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, på andra sidan havet belägna territorier,

mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leurs souveraineté, autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Article 15.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au 1^{er} janvier 1934.

deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed, der var undtaget i deres oprindelige Erklæring.

3. De kan naarsomhelst meddele Kongeriget Italiens Regering, at de vil ophøre at anvende Konventionen i alle eller nogle af deres Kolonier, Protektorater, oversøiske Territorier, Mandatsterritorier eller andre Territorier under deres Suverænitet, Myndighed eller Overhøjhed.

4. Kongeriget Italiens Regering skal underrette hver af de interesserede Regeringer om de Meddelelser, som gives efter de to foregaaende Stykker.

Artikel 15.

Hver af de høje kontraherende Parter har Ret til tidligst to Aar efter denne Konventions Ikrafttræden at foranledige indkaldt en ny international Konference med det Formaal at undersøge, hvilke Forbedringer der kan foretages i Konventionen. Den paagældende Part skal i dette Øjemed henvende sig til den franske Republiks Regering, som skal tage de nødvendige Skridt til at forberede denne Konference.

Denne Konvention er udfærdiget i Rom den 29. Maj 1933 og staar aaben for Underskrift indtil den 1. Januar 1934.

verenitet, myndighet eller överhöghet, som er undtatt i deres oprindelige erklæring.

3. De kan nårsomhelst meddele kongeriket Italias regjering at de vil ophøre å anvende konvensjonen i alle eller visse av sine kolonier, protektorater, oversjøiske territorier, mandatterritorier eller andre territorier under deres suverenitet, myndighet eller overhöghet.

4. Kongeriket Italias regjering skal underrette hver av de interesserte regjeringer om de meddelelser som gis efter de to foregående ledd.

Art. 15.

Enhver av de höie kontraherende parter har rett til tidligst to år efter ikrafttredelsen av denne konvensjon å kreve innkalt en ny internasjonal konference med det formål å undersøke om forbedringer måtte kunne foretas i denne konvensjon. I dette øjemed gjøres henvendelse til den franske republiks regjering, som skal ta de nødvendige skridt til å forberede konferencen.

Denne konvensjon er utferdiget i Rom den 29 mai 1933 og er åpen for undertegning til 1 januar 1934.

territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suverenitet, myndighet eller överhöghet, som undantagits i deras ursprungliga förklaring.

3. De äge när som helst underrätta Konungariket Italiens regering, att de ämna låta konventionens tillämplighet upphöra beträffande samtliga eller vissa angivna av sina kolonier, protektorat, på andra sidan havet belägna territorier, territorier under mandat eller annat territorium underkastat deras suverenitet, myndighet eller överhöghet.

4. Konungariket Italiens regering skall delgiva envar av de intresserade regeringarna de underrättelser, som givits i överensstämmelse med de båda föregående styckena.

Artikel 15.

Envar av de höga fördragsslutande parterna äge, dock ej tidigare än två år efter det denna konvention trätt i kraft, påfordra sammenkallande av ny internationell konferens i syfte att undersöka, vilka förbättringar kunna införas i konventionen. Den skall i sådant syfte hänvända sig till Franska Republikens regering, som skall vidtaga nödiga åtgärder för att förbereda denna konferens.

Denne konvention, upprättad i Rom den 29 maj 1933, skall stå öppen för undertecknande till den 1 januari 1934.

