

Forslag

til

Lov om ændringer i lov om luftfart.

Fremsat den 18. februar 1966 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1.

I lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart foretages følgende ændringer:

1. § 44 affattes således:

„§ 44. Når det er nødvendigt af hensyn til luftfartøjets sikkerhed eller for at beskytte personer eller gods ombord eller for at opretholde orden og lydighed ombord, kan luftfartøjschefen iværksætte forholdsregler, herunder anvende magt, i det omfang, det efter omstændighederne kan anses for forvarligt.

Stk. 2. Besætningsmedlemmerne skal uden opfordring yde luftfartøjschefen hjælp. Efter opfordring fra luftfartøjschefen kan også passagererne yde hjælp.

Stk. 3. Når det er påtrængende nødvendigt af hensyn til luftfartøjets sikkerhed eller for at beskytte personer eller gods ombord, kan besætningsmedlemmer og passagerer uden opfordring fra luftfartøjschefen iværksætte forebyggende forholdsregler, herunder anvende magt, i det omfang, det efter omstændighederne kan anses for forvarligt.“

2. § 45, *stk. 2 og 3*, udgår og erstattes af:

„*Stk. 2.* Luftfartøjschefen skal så vidt muligt sørge for, at den skyldige ikke undviger, og kan om fornødent tage ham i forvaring. Medmindre den skyldige samtykker i at fortsætte rejsen under forvaring, må forvaringen kun vedvare, indtil han kan overleveres til politiet i Danmark eller til vedkommende myndighed uden for riget.

Min. f. off. arb. jour. nr. G 22-10-55

Stk. 3. Genstande, som må antages at have betydning som bevismidler, kan tages i forvaring af luftfartøjschefen. Luftfartøjschefen skal give politiet eller den i *stk. 2* nævnte myndighed de fornødne oplysninger om lovovertrædelsen og overgive de bevismidler, som er taget i forvaring.

Stk. 4. Bestemmelsen i § 44, *stk. 2*, finder tilsvarende anvendelse.“

3. § 92, *stk. 1 c)*, affattes således:

„c) at befordringen kan være underkastet Warszawa-Konventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at konventionen eller loven i reglen begrænser befordrerens ansvar for personskade og for tab af eller skade på rejsegods.“

4. § 93, *stk. 1 c)*, affattes således:

„c) at befordringen kan være underkastet Warszawa-Konventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at denne konvention eller loven i reglen begrænser befordrerens ansvar for tab af eller skade på rejsegods.“

5. § 97 *c)*, affattes således:

„c) at befordringen kan være underkastet Warszawa-Konventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at denne konvention eller loven i reglen begrænser befordrerens ansvar for tab af eller skade på gods.“

6. Efter § 119 indsættes:

„*Befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen.*

§ 119 a. Bestemmelserne i §§ 119 b-119 f gælder, hvor befordringen helt eller delvis udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befodringsaftalen, medmindre det bevises, at dette er sket uden sidstnævntes samtykke.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 119 c, § 119 e og § 119 f gælder kun den del af befordringen, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befodringsaftalen.

§ 119 b. Ved anvendelse af reglerne i dette kapitel anses såvel den, der har indgået befodringsaftalen, som den, der udfører befordringen, som befordre, den førstnævnte, for så vidt angår hele befordringen, og den sidstnævnte, for så vidt angår den del af befordringen, han udfører.

§ 119 c. Ved bedømmelsen af en beforders ansvar skal handlinger og undladelser af den anden befordrer eller af dennes folk under udøvelsen af deres tjeneste anses at have samme virkning som hans egne handlinger og undladelser. Den, der udfører befordringen, kan dog ikke herved pådrages ansvar ud over de i § 111 fastsatte grænser.

Stk. 2. Har den befordrer, der har indgået befodringsaftalen, påtaget sig forpligtelser, der går videre end hans forpligtelser efter dette kapitel, eller har passagerer eller afsendere efter § 111, stk. 2, 2. pkt., særligt angivet interessen i godsets udlevering, er dette uden virkning i forhold til den, der udfører befordringen, medmindre han har givet sin godkendelse.

§ 119 d. Meddelelser, som efter bestemmelserne i dette kapitel gives til den ene befordrer, har virkning også i forhold til den anden befordrer. Ordre fra afsenderen efter § 101 har dog kun virkning, hvis de gives til den befordrer, der har indgået befodringsaftalen.

§ 119 e. Summen af de erstatningsbeløb, som pålægges de to befordre og deres folk, må ikke overstige det højeste erstatningsbeløb, som kan pålægges en af befordre. Hver enkelt er kun ansvarlig indtil den ansvarsgænse, der gælder for ham.

§ 119 f. Erstatningssøgsmål kan, uanset om de rettes imod en af befordre eller

imod dem begge, anlægges enten ved en ret, der efter § 117, stk. 1, er kompetent med hensyn til søgsmål med den, der har indgået befodringsaftalen, eller ved retten på det sted, hvor den, der udfører befordringen, bor eller har sit hovedkontor. Bestemmelsen i § 117, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Sagsøges en af befordre, og vil han, dersom han taber sagen, rejse krav mod den anden befordrer, kan han tilstævne denne uden hensyn til de almindelige regler om værneting for at gøre kravet gældende over for ham under sagen. Bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 34 finder tilsvarende anvendelse.“

7. I § 122, stk. 1, ændres „at befordringen kan være underkastet Warszawa-Konventionens bestemmelser, som i reglen begrænser beforders ansvar“ til „at befordringen kan være underkastet Warszawa-Konventionens bestemmelser, og at disse bestemmelser i reglen begrænser beforders ansvar“.

8. I § 126 indsættes som nyt 2.-5. pkt.:

„Bestemmelserne i § 114 finder tilsvarende anvendelse i de nævnte tilfælde. Det samme gælder bestemmelserne i §§ 119 a-119 f. Endvidere finder bestemmelserne i § 112, stk. 2, anvendelse, for så vidt angår befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befodringsaftalen. Henvisningerne i § 114 og §§ 119 a-119 f til bestemmelserne i kapitel 9 gælder i stedet de tilsvarende bestemmelser i lov nr. 123 af 7. maj 1937.“

9. Efter § 126 indsættes som § 126 a:

„§ 126 a. Bestemmelserne i §§ 119 a-119 f og § 126, 3. og 4. pkt., gælder kun i det omfang, de er forenelige med traktatmæssige forpligtelser over for stater, der ikke har ratificeret eller tiltrådt Guadalajara-Konventionen af 18. september 1961 om international luftbefordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befodringsaftalen.“

10. Efter § 134, stk. 1, indsættes som nyt 2. pkt.:

„I luftfartsvæsenets undersøgelse skal en repræsentant for luftfartøjets registreringsland kunne deltage i overensstemmelse med

de herom gældende internationale bestemmelser, som Danmark måtte have tilsluttet sig, eller dersom det i øvrigt skønnes hensigtsmæssigt. Tilsvarende gælder med hensyn til en repræsentant for luftfartøjets fabrikationsland.“

11. I § 134, stk. 2, udgår ordene „Det samme gælder“ og erstattes af ordene „Undersøgelse iværksættes endvidere“.

12. Efter § 139, stk. 2, 2. pkt. indsættes som nye 3. og 4. pkt.:

„Endvidere skal en repræsentant for luftfartøjets registreringsland kunne deltage som medlem i kommissionens undersøgelser i overensstemmelse med de herom gældende internationale bestemmelser, som Danmark måtte have tilsluttet sig, eller dersom det i øvrigt skønnes hensigtsmæssigt. Tilsvarende gælder med hensyn til en repræsentant for luftfartøjets fabrikationsland“.

13. Efter § 139, stk. 6, indsættes som nyt 2. pkt.:

„Dog beskikkes de i stk. 2 omhandlede repræsentanter for luftfartøjets registreringsland og fabrikationsland kun for den periode, den pågældende undersøgelse varer.“

14. § 139, sidste stk. affattes således:

„Det tillægges kommissionens formand og medlemmer, bortset fra de i stk. 2, 3, og 4 pkt. nævnte vederlag, hvis størrelse fastsættes af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med finansministeren“.

§ 2.

Bestemmelserne i § 1, nr. 10-14, træder i kraft den 1. juli 1966.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter, hvornår de øvrige bestemmelser i § 1 skal træde i kraft.

Bemærkninger til lovforslaget.

De i § 1, nr. 1, 2, 6, 8 og 9 indeholdte forslag har til formål at gennemføre de ændringer i luftfartsloven, som er nødvendige for Danmarks tiltræden af den i Tokio den 14. september 1963 indgæede konvention om lovovertrædelser og visse andre handlinger, begået ombord i luftfartøjer (optrykt som bilag 1), og den i Guadalajara den 18. september 1961 indgæede konvention om international luftbefordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen (optrykt som bilag 2).

Forslagene er resultatet af et samarbejde mellem Danmark, Norge og Sverige, og det er meningen, at bestemmelserne skal sættes i kraft samtidig i de tre lande.

Tokio-Konventionen.

Tokio-Konventionen indeholder en række bestemmelser om lovovertrædelser begået ombord i luftfartøjer, samt om handlinger, der er farlige for luftfartøjets sikkerhed m. m.

Således indeholder konventionens kapitel 2 bestemmelser om jurisdiktionskompetencen, kapitel 3 bestemmelser om luftfartøjschefens beføjelser over for personer ombord, og kapitel 4 bestemmelser

om det tilfælde, at en person ombord uretmæssigt sætter sig i besiddelse af luftfartøjet.

For størstedelen af konventionens bestemmelser gælder det, at en tiltræden af konventionen ikke kræver lovændring. Bestemmelserne om luftfartøjschefens beføjelser afviger dog på enkelte punkter fra bestemmelserne i luftfartslovens kapitel 5, og en omarbejdelse af visse af disse bestemmelser er derfor nødvendig, jfr. forslagets § 1, nr. 1-2.

Tokio-Konventionens bestemmelser om luftfartøjschefens beføjelser gælder ikke lovovertrædelser eller handlinger, begået ombord i et luftfartøj, der befinder sig i registreringsstatens luftterritorium eller over det åbne hav eller noget andet område uden for nogen stats territorium, medmindre det sidste afgangssted eller det næste planlagte landingssted er b.liggende i en anden stat end registreringsstaten, eller luftfartøjet senere gennemflyver en anden stats luftterritorium med den pågældende person ombord. Man har imidlertid ikke ment at burde lade denne begrænsning finde udtryk i den danske lovgivning, men har anset det for mest hensigtsmæssigt, at luftfartøjschefens beføjelser efter luftfartsloven er de samme, hvad enten konventionen finder anvendelse eller ej.

Guadalajara-Konventionen.

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 1.**Til nr. 1.*

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

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

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

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

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

Til nr. 2.

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

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

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

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

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

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

Til nr. 3, 4, 5 og 7.

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

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

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

Til nr. 6.

Til § 119 a.

Bestemmelsen i *stk. 1.* fastlægger i overensstemmelse med Guadalajara-Konventionens art. 1 anvendelsesområdet for de nye regler, der har til formål at gennemføre konventionen. Reglerne finder anvendelse i tilfælde, hvor en befordring helt eller delvis udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen. Reglerne skal dog ikke gælde, hvis det bevises, at befordringen er sket uden samtykke fra den befordrer, der har indgået befordringsaftalen. — Det bør tilføjes, at reglerne kun gælder, hvor den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, selvstændigt har påtaget sig at udføre befordringen, men derimod ikke, hvor han alene har indgået befordringsaftalen på vegne af den, der udfører den.

Bestemmelsen i *stk. 2* begrænser i overensstemmelse med konventionens art. 3.2., art. 5., art. 6. og art. 7, anvendelsesområdet for bestemmelserne i § 119 c, § 119 e og § 119 f til den del af befordringen, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen.

Til § 119 b.

Som omtalt ovenfor under de almindelige bemærkninger, løser Warszawa-Konventionen ikke spørgsmålet om, hvem der skal anses for befordrer i konventionens forstand, når befordringen udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen. § 119 b fastslår i overensstemmelse med Guadalajara-Konventionens art. 2., at såvel den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, som den befordrer, der rent faktisk udfører befordringen, skal anses som befordrere, den førstnævnte, for så vidt angår hele befordringen, og den sidstnævnte for den del af befordringen, han udfører.

Til § 119 c.

Bestemmelsen svarer til konventionens art. 3.

For så vidt angår den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, medfører bestemmelsen, at han bliver ansvarlig for skade, indtrådt under den del af befordringen, der udføres af den anden befordrer, uanset om skaden skyldes den anden befordrer eller hans folk.

For så vidt angår den befordrer, der rent faktisk udfører befordringen eller en del af denne, medfører bestemmelsen, at han bliver ansvarlig for skade, indtrådt under den del af befordringen, som han udfører, uanset om skaden skyldes den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, eller dennes folk. Herfra gøres der imidlertid to undtagelser:

1. Ifølge *stk. 1, 2. pkt.*, skal han ikke herved pådrages ansvar ud over de i § 111 fastsatte grænser. Han hæfter således ikke for videregående erstatningsforpligtelser, som den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, har pådraget sig efter § 113 ved at have forårsaget skaden med forsæt eller groft uagtsomt, vidende om, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

2. Ifølge *stk. 2* er han ikke bundet af aftaler, hvorved den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, har påtaget sig forpligtelser, der går videre en forpligtelserne efter luftfartslovens kapitel 9, eller af erklæringer fra passagerer eller afsendere af gods om interessen i leveringen, jfr. § 111, *stk. 2, 2. pkt.*, medmindre disse fravigelser af de almindelige vilkår er godkendt af ham.

Til § 119 d.

Bestemmelsen, der svarer til Guadalajara-Konventionens art. 4, går ud på, at meddelelser, der gives til den ene befordrer, har virkning også i forhold til den anden befordrer. Dette gælder, hvadenten meddelelsen vedrører den del af befordringen, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen, eller den del af befordringen, der udføres af denne selv. Begrundelsen herfor er, at der i tilfælde af skade på gods ofte vil gå nogen tid, før afsenderen og befordrerne kan konstatere, under hvilken del af befordringen skaden er sket.

Reglen gælder ikke ordrer fra afsenderen i henhold til § 101, d. v. s. ordrer, hvorved han tager godset tilbage, standser det undervejs, lader det udlevere til en anden end modtageren efter luftfragtbrevet eller kræver det tilbagesendt. Sådanne ordrer har kun virkning, hvis de gives til den befordrer, der har indgået befordringsaftalen.

Til § 119 e.

Bestemmelsen svarer til Guadalajara-Konventionens art. 6.

Bestemmelsen i *1. pkt.* går ud på, at summen af de erstatningsbeløb, som pålægges de to befordrere og deres folk ikke må overstige det højeste erstatningsbeløb, som kan pålægges en af befordrerne. Skadelidte kan således ikke omgå eventuelle ansvarsbegrænsninger, jfr. § 111, ved at rette krav mod flere af de ansvarlige, men kan i alt kun få det højeste beløb, som nogen af befordrerne er ansvarlige for.

Bestemmelsen i *2. pkt.* føjer hertil, at hver af de ansvarlige kun hæfter indtil den ansvarsgrænse, der gælder for ham.

Man har ikke fundet anledning til at optage en bestemmelse svarende til Guadalajara-Konventionens art. 5, idet denne må anses for tilstrækkelig dækket af § 114 sammenholdt med § 119 b.

Til § 199 f.

Bestemmelsen svarer til Guadalajara-Konventionens art. 7 og 8.

Bestemmelsen i *stk. 1* giver regler for, hvor erstatningssøgsmål skal rejses.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver i overensstemmelse med konventionens art. 7, 2. pkt., en sagsøgt beforder adgang til at inddrage den anden beforder i sagen.

Guadalajara-Konventionens art. 9 og 10 giver ikke anledning til særlige lovregler.

Til nr. 8.

I luftfartslovens § 126 bestemmes, at så længe Warszawa-Konventionen af 12. oktober 1929 er gældende i forholdet mellem Danmark og andre stater, som har tilsluttet sig denne overenskomst, men som ikke har ratificeret eller tiltrådt Haag-Protokollen af 28. september 1955, skal de i lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj indeholdte bestemmelser — der svarer til Warszawa-Konventionen af 12. oktober 1929 — fortsat have gyldighed for befordringsaftaler, som afsluttes efter luftfartslovens ikrafttræden, og som falder ind under Warszawa-Konventionen af 12. oktober 1929.

Guadalajara-Konventionen finder efter art. 1 ikke alene anvendelse på befordring, der omfattes af den ved Haag-Protokollen reviderede Warszawa-Konvention, men også på befordring, der omfattes af den oprindelige Warszawa-Konvention af 12. oktober 1929. Det foreslås derfor ved indføjelset af et nyt 3. pkt. i § 126 at gøre de nye regler i §§ 119 a-119 f anvendelige på befordring, der omfattes af Warszawa-Konventionen af 12. oktober 1929.

Herved har man imidlertid ikke fuldt ud gennemført Guadalajara-Konventionen, for så vidt angår befordring, der omfattes af den oprindelige Warszawa-Konvention.

Ifølge Guadalajara-Konventionens art 9.1. — der svarer til art. 23 i den oprindelige Warszawa-Konvention — er forbehold, der tilsigter at fritage beforderen for ansvar eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end den, der gælder efter konventionen, ugyldige. Efter art. 9.2. — der svarer til art. 23.2. i den ved Haag-Protokollen reviderede Warszawa-Konvention — gælder dette dog ikke forbehold for tab eller beskadigelse, der hidrører fra godsets egen beskaffenhed eller fejl ved godset, for så vidt

angår befordring, der udføres af en anden beforder end den, der har indgået befordringsaftalen. Der er ikke optaget tilsvarende bestemmelser blandt de nye regler i § 119 a-§ 119 f, idet luftfartslovens § 112, stk. 1 og 2, fuldt ud svarer til art. 9.1. og 2. Lov nr. 123 af 7. maj 1937 indeholder imidlertid kun (i § 23) en bestemmelse, der svarer til art. 9.1., men derimod ikke nogen bestemmelse, der svarer til art. 9.2. Det foreslås derfor i et nyt 4. pkt., at luftfartslovens § 112, stk. 2, skal finde anvendelse på befordring, der omfattes af den oprindelige Warszawa-Konvention, men dog kun for så vidt angår befordring, der udføres af en anden beforder end den, der har indgået befordringsaftalen. Det bemærkes herved, at Danmarks forpligtelser i henhold til den oprindelige Warszawa-Konvention er til hinder for, at bestemmelsen gøres anvendelig på al befordring, der omfattes af den oprindelige Warszawa-Konvention. Spørgsmålet om, hvorvidt Danmarks forpligtelser efter den oprindelige Warszawa-Konvention er til hinder for at anvende bestemmelsen i det angivne omfang, må løses efter den under nr. 9 foreslåede regel, hvorefter bestemmelsen i alt fald vil kunne anvendes i forhold til stater, der har ratificeret eller tiltrådt Guadalajara-Konventionen.

På samme måde foreslås det ved indsættelse af et nyt 2. pkt. at gøre bestemmelsen i luftfartslovens § 114 anvendelig på befordring, der omfattes af den oprindelige Warszawa-Konvention. Bestemmelsen i § 114 — der svarer til art. 25 A i den ved Haag-Protokollen reviderede Warszawa-Konvention og art. 5 og 6 i Guadalajara-Konventionen — går ud på, at hvis befordrerens folk sagsøges for skade, de har forårsaget under udførelsen af deres tjeneste ved en mindre grad af uagtsomhed end den i § 113 anførte, må summen af de erstatningsbeløb, som pålægges dem og beforderen, ikke overstige den for beforderen fastsatte ansvarsgrænse. En sådan bestemmelse findes hverken i den oprindelige Warszawa-Konvention eller i lov nr. 123 af 7. maj 1937. Bestemmelsen betyder en beskyttelse for befordrerens folk, idet den hindrer, at skadelidte omgår ansvarsgrænserne ved at rette kravet mod befordrerens folk i stedet for mod beforderen selv.

Guadalajara-Konventionens art. 5 og 6 kræver vel kun, at bestemmelsen i § 114 bliver gjort anvendelig på befordring, der omfattes af Warszawa-Konventionen af 12. oktober 1929, for så vidt angår befordring, der udføres af en anden beforder end den, der har indgået befordringsaftalen. Man har imidlertid anset det for rimeligt at lade denne beskyttelsesbestemmelse finde anvendelse på al befordring, der omfattes af Warszawa-Konventionen af

12. oktober 1929. Der er ikke efter Warszawa-Konventionen af 12. oktober 1929 noget til hinder herfor.

Til nr. 9.

Som § 126 a foreslås indsat en bestemmelse om, at de nye bestemmelser i §§ 119 a-119 f og § 126, 3. og 4. pkt., kun skal gælde i det omfang, de er forenelige med traktatmæssige forpligtelser, som Danmark måtte have over for stater, der ikke har ratificeret eller tiltrådt Guadalajara-Konventionen. Bestemmelsen tager sigte på Warszawa-Konventionen, idet det ikke kan udelukkes, at der på visse mindre betydningsfulde punkter er mulighed for konflikt mellem Warszawa-Konventionen og Guadalajara-Konventionen. Guadalajara-Konventionen indeholder ikke regler til løsning af sådanne konflikter. Man har ikke ment det muligt at angive nogen almindelig løsning af konflikterne i loven, men har fundet det rettest at overlade det til domstolene ud fra en folkeretlig vurdering i hvert enkelt tilfælde at afgøre, om det er foreneligt med Danmarks traktatmæssige forpligtelser over for stater, der ikke har ratificeret eller tiltrådt Guadalajara-Konventionen, at lade Guadalajara-Konventionens bestemmelser finde anvendelse.

Til nr. 10, 11, 12, 13 og 14.

I henhold til art. 26 i Chigago-Konventionen skal der gives den stat, i hvilken et havareret luftfartøj er registreret, lejlighed til at udpege observatører ved den undersøgelse, der finder sted, når en ulykke rammer et i en kontraherende stat hjemmehørende luftfartøj på en anden kontraherende stats terri-

torium. Endvidere har den internationale luftfartsorganisation ICAO stillet forslag om, at der gives luftfartsmyndighederne i det land, hvori det havarerede luftfartøj er fremstillet, adgang til at deltage i alle undersøgelser af havarier med turbine-udstyrede luftfartøjer.

De foreslåede ændringer tilsigter at gøre det muligt fra dansk side at efterleve disse bestemmelser og anbefalinger, idet det må anses for overordentlig værdifuldt og i visse tilfælde særdeles påkrævet, at såvel repræsentanter for registreringslandets som for fabrikationslandets myndigheder deltager i havariundersøgelser. De nævnte repræsentanter bør imidlertid også kunne deltage i undersøgelser i videre omfang, end de internationale bestemmelser indeholder ret til.

Efter lovens § 134 foranstaltes havariundersøgelse af luftfartsvæsenet. I henhold til § 138 kan ministeren for offentlige arbejder dog under visse omstændigheder enten bestemme, at denne undersøgelse erstattes af en undersøgelse ved en særlig undersøgelseskommission, eller bestemme, at den af luftfartsvæsenet foranstaltede undersøgelse skal efterfølges af en undersøgelse ved kommission. Også i sådanne tilfælde skal repræsentanter for registrerings- og fabrikationslandet kunne deltage i undersøgelsen.

Til § 2.

Som ovenfor nævnt er det meningen, at forslagets bestemmelser vedrørende Tokio- og Guadalajara-Konventionerne skal sættes i kraft samtidigt i Danmark, Norge og Sverige. Det samme gælder de under nr. 3, 4, 5 og 7 omhandlede forslag.

Konvention angående lovovertredelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer, undertegnet i Tokio den 14. september 1963.

DE DELTAGENDE STATER i denne konvention
ER BLEVET ENIGE
om følgende:

Kapitel I.

Konventionens anvendelsesområde.

Artikel 1.

1. Denne konvention skal finde anvendelse på:

- a) overtrædelser af straffelove;
- b) handlinger, der, hvad enten de er lovovertredelser eller ej, vil kunne bringe eller bringer sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer eller gods i fare eller medfører risiko for god orden og disciplin ombord.

2. Bortset fra bestemmelserne i kapitel III skal denne konvention finde anvendelse på lovovertredelser eller handlinger, begået af en person ombord i et luftfartøj registreret i en kontraherende stat, medens dette luftfartøj er under flyvning eller på overfladen af det åbne hav eller på et hvilket som helst andet område uden for nogen stats territorium.

3. I denne konvention anses et luftfartøj for at være under flyvning fra det øjeblik, da motoreffekten anvendes med henblik på start, og indtil det øjeblik, da landingsafløbet er tilendebragt.

4. Denne konvention skal ikke finde anvendelse på luftfartøjer, der benyttes i militær-, told- eller polititjeneste.

Artikel 2.

Uden præjudice for bestemmelserne i Artikel 4 og med forbehold af tilfælde, hvor sikkerheden for luftfartøjet eller for ombordværende personer eller gods måtte gøre det påkrævet, skal ingen bestemmelse i denne konvention fortolkes som givende bemyndigelse til eller nødvendiggørende foranstaltninger med hensyn til overtrædelser af straffelove af politisk karakter eller baseret på race- eller religionsdiskrimination.

Kapitel II.

Jurisdiktion.

Artikel 3.

1. Luftfartøjets registreringsland er kompetent til at udøve jurisdiktion over lovovertredelser og handlinger begået ombord.

2. Enhver kontraherende stat skal tage sådanne forholdsregler som måtte være nødvendige for at fastslå dens jurisdiktion som registreringsland over lovovertredelser begået ombord i luftfartøjer, der er registreret i sådan stat.

3. Denne konvention udelukker ikke strafferetslig jurisdiktion, udøvet i overensstemmelse med national lovgivning.

Artikel 4.

En kontraherende stat, som ikke er registreringslandet, kan ikke skride ind over for et luftfartøj under flyvning for at udøve sin strafferetslige jurisdiktion over en lovovertredelse begået ombord, bortset fra følgende tilfælde:

- a) lovovertredelsen har virkning på sådan stats territorium;
- b) lovovertredelsen er begået af eller mod en statsborger i sådan stat eller af eller mod person, der har fast bopæl i denne;
- c) lovovertredelsen er rettet mod sådan satats sikkerhed;
- d) lovovertredelsen består i en tilsidesættelse af regler eller bestemmelser vedrørende luftfartøjers flyvning eller manøvrering, der er gældende i sådan stat;
- e) udøvelsen af jurisdiktion er nødvendig for at sikre overholdelse af sådan stats forpligtelse i henhold til en multilateral international overenskomst.

Kapitel III.

Fartøjschefens beføjelser.

Artikel 5.

1. Bestemmelserne i dette kapitel skal ikke finde anvendelse på lovovertredelser og handlinger, der er begået eller er ved at

blive begået af en person ombord i et luftfartøj under flyvning i registreringslandets luftrum eller over det åbne hav eller over et hvilket som helst andet område uden for en stats territorium, medmindre stedet for sidste afgang eller næste påtænkte landing er beliggende i en anden stat end registreringslandet, eller luftfartøjet senere — stadig med sådan person ombord — flyver ind i luftrummet over en anden stat end registreringslandet.

2. Uanset bestemmelserne i artikel 1, stk. 3, skal et luftfartøj i dette kapitel anses for at være under flyvning på et hvilket som helst tidspunkt fra det øjeblik, da alle dets udvendige døre er lukket efter indstigning, og indtil det øjeblik, da nogen sådan dør er åbnet for udstigning. I tilfælde af nødlanding skal bestemmelserne i dette kapitel fortsat være gældende med hensyn til lovovertrædelser og handlinger begået ombord, indtil en stats kompetente myndigheder overtager ansvaret for luftfartøjet og for ombordværende personer og gods.

Artikel 6.

1. Luftfartøjschefen kan, når han har rimelig grund til at tro, at en person ombord i luftfartøjet har begået eller står i begreb med at begå en lovovertrædelse eller sådan handling, som er omtalt i artikel 1, stk. 1, over for sådan person træffe de rimelige foranstaltninger, herunder anvendelse af tvang, som er påkrævede:

- a) for at beskytte sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer eller gods; eller
- b) for at opretholde god orden og disciplin ombord; eller
- c) for at sætte ham i stand til at udlevere sådan person til kompetente myndigheder eller sætte ham fra borde i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.

2. Luftfartøjschefen kan forlange eller give bemyndigelse til assistance fra andre besætningsmedlemmer og kan anmode om eller give bemyndigelse til, men ikke forlange assistance fra passagerer til anvendelse af tvang mod en person, over for hvem han er berettiget til at anvende tvangsforanstaltninger. Ethvert besætningsmedlem eller enhver passager kan også tage rimelige

præventive forholdsregler uden sådan bemyndigelse, når han har rimelige grunde til at tro, at sådan handling er umiddelbart nødvendig for at beskytte sikkerheden for luftfartøjet eller for deri værende personer eller gods.

Artikel 7.

1. Tvangsforanstaltninger anvendt mod en person i overensstemmelse med artikel 6 må ikke opretholdes ud over et hvilket som helst sted, hvor luftfartøjet lander, medmindre:

- a) sådant sted er beliggende på en ikke-kontraherende stats territorium, og dets myndigheder nægter at tillade den pågældende persons udstigning, eller disse foranstaltninger er anvendt i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1 c), for at muliggøre hans udlevering til kompetente myndigheder;
- b) luftfartøjet foretager en nødlanding, og luftfartøjschefen er ude af stand til at udlevere pågældende person til kompetente myndigheder;
- c) pågældende person samtykker i videre befordring under opretholdelse af tvangsforanstaltninger.

2. Luftfartøjschefen skal snarest gørligt, og om muligt før landing på en stats territorium med en person om bord, mod hvem der er truffet tvangsforanstaltninger i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6, underrette sådan stats myndighed om, at en person ombord er under tvangsforanstaltninger og om grundene til sådanne foranstaltninger.

Artikel 8.

1. Luftfartøjschefen kan, for så vidt det er nødvendigt for formålet med artikel 6, stk. 1 a) eller b), på hvilken som helst stats territorium, hvor luftfartøjet lander, sætte enhver person fra borde, som han har rimelig grund til at tro ombord i luftfartøjet har begået eller står i begreb med at begå en sådan handling, som omtalt i artikel 1, stk. 1 b).

2. Luftfartøjschefen skal til myndighederne i den stat, hvori han sætter en person fra borde, i henhold til denne artikel indberette, at sådan afsætning har fundet sted, samt grundene hertil.

Artikel 9.

1. Luftfartøjschefen kan til de kompetente myndigheder i enhver kontraherende stat, på hvis territorium luftfartøjet lander, udlevere enhver person, som han har rimelig grund til at tro har begået en handling ombord i luftfartøjet, der efter hans mening er en alvorlig lovovertrædelse i henhold til straffelovgivningen i luftfartøjets registreringsland.

2. Luftfartøjschefen skal snarest gørligt og om muligt før landing på en kontraherende stats territorium med en person ombord, som luftfartøjschefen agter at udlevere i overensstemmelse med ovenstående stykke, underrette sådan stats myndighed om, at det er hans hensigt at udlevere sådan person og om grundene dertil.

3. Luftfartøjschefen skal til de myndigheder, til hvem en mistænkt lovovertræder udleveres i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser, afgive bevismateriale og oplysninger, som ifølge loven i luftfartøjets registreringsland er lovligt i hans besiddelse.

Artikel 10.

For forholdsregler taget i overensstemmelse med denne konvention skal hverken luftfartøjschefen, noget andet besætningsmedlem, nogen passager, luftfartøjets ejer eller bruger eller den person, for hvem flyvningen udførtes, kunne holdes ansvarlig i nogen som helst proces på grund af den behandling, der blev den person til del, mod hvem forholdsreglerne blev truffet.

Kapitel IV.

Ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer.

Artikel 11.

1. Når en person ombord på ulovlig vis ved vold eller trussel herom har begået et indgreb, en bemægtigelse eller anden uretmæssig udøvelse af kontrol over et luftfartøj under flyvning, eller når sådan handling er ved at blive begået, skal kontraherende stater træffe alle behørig foranstaltninger for at tilbagegive kontrollen over luftfartøjet til dets lovlige chef eller for at bevare hans kontrol over luftfartøjet.

2. I de i det foregående stykke omhandlede tilfælde skal den kontraherende stat, hvori luftfartøjet lander, tillade dets passagerer

og besætning at fortsætte deres rejse snarest muligt og skal tilbagegive luftfartøjet og godset deri til de personer, der er lovligt berettigede dertil.

Kapitel V.

Staternes beføjelser og pligter.

Artikel 12.

Enhver kontraherende stat skal tillade chefen på et luftfartøj, der er registreret i en anden kontraherende stat, at sætte en hvilken som helst person fra borde i henhold til artikel 8, stk. 1.

Artikel 13.

1. Enhver kontraherende stat skal modtage enhver person, som luftfartøjschefen udleverer i henhold til artikel 9, stk. 1.

2. Efter at have sikret sig, at omstændighederne berettiger dertil, skal enhver kontraherende stat tage i forvaring eller ved andre foranstaltninger sikre sig tilstedeværelsen af enhver person, der er mistænkt for at have begået en handling, som omhandlet i artikel 11, stk. 1, og af enhver person, den har modtaget. Forvaringen og de andre foranstaltninger skal være i overensstemmelse med loven i den pågældende stat, men kan kun opretholdes i et sådant tidsrum, som med rimelighed er nødvendigt for at muliggøre, at foranstaltninger til strafforfølgning eller udlevering indledes.

3. Enhver person, der er taget i forvaring i henhold til foregående stykke, skal have bistand til straks at komme i forbindelse med den nærmeste behørig repræsentant for den stat, hvori han er statsborger.

4. En kontraherende stat, til hvem en person udleveres i henhold til artikel 9, stk. 1, eller på hvis territorium et luftfartøj lander efter begåelsen af en handling, som omtalt i artikel 11, stk. 1, skal omgående foretage en foreløbig undersøgelse af de nærmere omstændigheder.

5. Når en stat i henhold til denne artikel har taget en person i forvaring, skal den omgående underrette luftfartøjets registreringsland og det land, hvor den tilbageholdte person er statsborger samt, såfremt den skønner det tilrådeligt, enhver anden deri interesseret stat om, at sådan person er i forvaring og om de omstændigheder, der

berettiger hans tilbageholdelse. Den stat, der foretager den i denne artikels stk. 4 omhandlede foreløbige undersøgelse, skal straks meddele udfaldet heraf til de nævnte stater samt angive, om den påtænker at udøve jurisdiktion.

Artikel 14.

1. Når en person er blevet sat fra borde i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, eller udleveret i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, eller er gået fra borde efter at have begået en handling som omtalt i artikel 11, stk. 1, og når sådan person ikke kan eller ikke ønsker at fortsætte sin rejse, og den stat, hvori han er landet, nægter ham adgang, kan denne stat, såfremt den pågældende person ikke er statsborger eller fast bosiddende deri, sende ham tilbage til den stats territorium, hvor han er statsborger eller fast bosiddende, eller til den stats territorium, hvor han begyndte sin flyverejse.

2. Hverken afsætning eller udlevering, ej heller forvaringstagen eller andre foranstaltninger, som omhandlet i artikel 13, stk. 2, eller tilbagesendelse af den pågældende person skal anses for ensbetydende med, at den pågældende har fået adgang til vedkommende kontraherende stats territorium i henhold til dens lovgivning om personers indrejse eller adgang, og intet i denne konvention skal have indflydelse på en kontraherende stats lovgivning om udvisning af personer fra dens territorium.

Artikel 15.

1. Med forbehold af artikel 14 skal enhver person, der er blevet sat fra borde i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, eller udleveret i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, eller er gået fra borde efter at have begået en handling, som omtalt i artikel 11, stk. 1, og som ønsker at fortsætte sin rejse, uhindret kunne rejse videre så snart som muligt til ethvert sted efter eget ønske, medmindre hans nærværelse er påkrævet ifølge loven i den stat, hvor han er landet, med henblik på foranstaltninger til udlevering eller strafforfølgning.

2. Med forbehold af dens lovgivning om indrejse i og adgang til samt udlevering og

udvisning fra dens territorium, skal en kontraherende stat, på hvis territorium en person er blevet sat fra borde i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, eller udleveret i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, eller er gået fra borde og er mistænkt for at have begået en handling, som omtalt i artikel 11, stk. 1, give sådan person en behandling, som ikke er mindre gunstig for hans beskyttelse og sikkerhed end den, der tilstås samme kontraherende stats statsborgere under lignende omstændigheder.

Kapitel VI.

Andre bestemmelser.

Artikel 16.

1. Lovovertrædelser begået i luftfartøjer, der er registreret i en kontraherende stat, skal, for så vidt angår udlevering, behandles, som om de var begået ikke blot på det sted, hvor de fandt sted, men også på luftfartøjets registreringslands territorium.

2. Med forbehold af bestemmelserne i foregående stykke skal intet i denne konvention anses som skabende en forpligtelse til at tilstå udlevering.

Artikel 17.

Ved udførelsen af foranstaltninger vedrørende undersøgelse eller arrest eller anden udøvelse af jurisdiktion i forbindelse med en lovovertrædelse begået ombord i luftfartøjer skal de kontraherende stater tage skyldigt hensyn til luftfartens sikkerhed og andre interesser og skal handle således, at unødigt forsinkelser for luftfartøjet, passagererne, besætningen eller godset undgås.

Artikel 18.

Såfremt kontraherende stater opretter fælles lufttransportorganisationer eller internationale luftfartsforetagender, der benytter luftfartøjer, som ikke er registreret i nogen stat, skal disse stater under hensyn til de nærmere forhold udpege en stat iblandt dem, som for denne konventions formål skal betragtes som registreringslandet, og give meddelelse herom til organisationen for international civil luftfart, som skal videregive meddelelsen til alle stater, der er deltagere i denne konvention.

*Kapitel VII.**Slutningsbestemmelser.*

Artikel 19.

Indtil den dato, hvor denne konvention træder i kraft i henhold til bestemmelserne i artikel 21, skal den stå åben for undertegnelse af enhver stat, som på den dato er medlem af de Forenede Nationer eller af en af særorganisationerne.

Artikel 20.

1. Denne konvention skal ratificeres af signatarstaterne i overensstemmelse med deres forfatningsmæssige regler.

2. Ratifikationsinstrumenterne skal deponeres hos organisationen for international civil luftfart.

Artikel 21.

1. Så snart tolv signatarstater har deponeret deres ratifikationsinstrumenter vedrørende denne konvention, træder den i kraft mellem dem på den halvfemsindstyvende dag efter datoen for deponeringen af det tolvte ratifikationsinstrument. Den træder i kraft for hver stat, der derefter ratificerer den, på den halvfemsindstyvende dag efter deponeringen af dens ratifikationsinstrument.

2. Så snart denne konvention træder i kraft, skal den af organisationen for international civil luftfart registreres hos de Forenede Nationers generalsekretær.

Artikel 22.

1. Denne konvention skal, når den er trådt i kraft, stå åben for tiltrædelse af enhver stat, der er medlem af de Forenede Nationer eller af en af særorganisationerne.

2. En stats tiltrædelse skal ske ved deponering af et tiltrædelsesinstrument hos organisationen for international civil luftfart, og den får virkning fra den halvfemsindstyvende dag efter datoen for sådan deponering.

Artikel 23.

1. Enhver kontraherende stat kan opsiges denne konvention ved notifikation, stilet til organisationen for international civil luftfart.

2. Opsigelsen får virkning seks måneder efter den dato, på hvilken organisationen for international civil luftfart har modtaget notifikation om opsigelsen.

Artikel 24.

1. Enhver tvist mellem to eller flere kontraherende stater vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af denne konvention, som ikke kan afgøres ved forhandling, skal efter anmodning fra en af dem henvises til voldgift. Såfremt parterne ikke inden for seks måneder fra datoen for anmodning om voldgift er i stand til at enes om voldgiftens sammensætning, kan enhver af disse parter henvises tvisten til den Internationale Domstol efter anmodning i overensstemmelse med domstolens statutter.

2. Enhver stat kan på tidspunktet for undertegnelse efter ratifikation eller tiltrædelse af denne konvention erklære, at den ikke anser sig bundet af foregående stykke. De andre kontraherende stater skal ikke være bundet af ovenstående stykke over for en kontraherende stat, der har taget et sådant forbehold.

3. En kontraherende stat, der har taget forbehold i overensstemmelse med foregående stykke, kan når som helst trække dette forbehold tilbage ved notifikation til organisationen for international civil luftfart.

Artikel 25.

Bortset fra bestemmelsen i artikel 24 kan der ikke tages forbehold med hensyn til denne konvention.

Artikel 26.

Organisationen for international civil luftfart skal give meddelelse til samtlige stater, der er medlemmer af de Forenede Nationer eller af en af særorganisationerne,

- a) om enhver undertegnelse af nærværende konvention og datoen derfor;
- b) om deponeringen af ethvert ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument samt datoen derfor;
- c) om datoen, hvor nærværende konvention træder i kraft i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1;
- d) om modtagelsen af enhver notifikation om opsigelse og datoen herfor; samt

e) om modtagelsen af enhver erklæring eller notifikation afgivet i henhold til artikel 24 og datoen herfor.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, som er behørigt bemyndigede, undertegnet nærværende konvention.

UDFÆRDIGET i Tokio den fjortende dag i september nitten hundrede og tre og

tres i tre autentiske tekster på det engelske, franske og spanske sprog.

Denne konvention skal deponeres hos organisationen for international civil luftfart, hos hvem den i overensstemmelse med artikel 19 skal forblive åben for undertegnelse, og nævnte organisation skal sende bekræftede genpartier deraf til samtlige stater, der er medlemmer af de Forenede Nationer eller af en af særorganisationerne.

Bilag 2.

Tillægskonvention til Warszawa-Konventionen, angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring udført af anden person end den kontraherende befordrer, undertegnet i Guadalajara den 18. september 1961.

**NÆRVÆRENDE KONVENTIONS
SIGNATARSTATER,**

SOM KONSTATERER, at Warszawa-Konventionen ikke indeholder særlige regler angående international luftbefordring udført af en person, der ikke er part i befordringsaftalen,

SOM ANSER, at det derfor er ønskeligt at udforme regler, der vil være anvendelige under sådanne omstændigheder,

**ER KOMMET OVERENS OM
FØLGENDE:**

Artikel I.

I denne konvention:

- a) betyder „Warszawa-Konventionen“ konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, undertegnet i Warszawa den 12. oktober 1929, eller Warszawa-Konventionen som ændret i Haag 1955, alt eftersom befordringen ifølge den i stk. b) nævnte aftale reguleres af den ene eller den anden,
- b) betyder „kontraherende befordrer“ en person, der er part i en befordringsaftale, der er underkastet Warszawa-Konventionens bestemmelser og indgået med en passager eller afsender eller med en person, der handler på passagerens eller afsenderens vegne;
- c) betyder „egentlige befordrer“ en anden person end den kontraherende befordrer, som i kraft af bemyndigelse fra den kontraherende befordrer udfører hele eller en del af den i stk. b) omhandlede befordring, men som ikke med hensyn til denne del er en efterfølgende befordrer i Warszawa-Konventionens forstand. En sådan bemyndigelse anses givet i mangel af bevis for det modsatte.

Artikel II.

Såfremt en egentlig befordrer udfører hele eller en del af en befordring, som ifølge den i artikel I, stk. b), nævnte aftale reguleres af Warszawa-Konventionen, skal både den kontraherende befordrer og den egentlige befordrer, medmindre andet er bestemt i denne konvention, være underkastet Warszawa-Konventionens bestemmelser, førstnævnte for hele den i aftalen omhandlede befordring, sidstnævnte alene for den befordring, som han udfører.

Artikel III.

1. Handlinger og undladelser begået af den egentlige befordrer og af hans medhjælpere og agenter, der handler inden for deres tjenesteområde, skal med hensyn til den befordring, som er indført af den egentlige befordrer, anses som også være begået af den kontraherende befordrer.

2. Handlinger og undladelser begået af den kontraherende befordrer og af hans medhjælpere og agenter, der handler inden for deres tjenesteområde, skal med hensyn til den befordring, som er udført af den egentlige befordrer, anses som også være begået af den egentlige befordrer. Ikke desto mindre skal ingen sådan handling eller undladelse påføre den egentlige befordrer et erstatningsansvar, der overstiger de i Warszawa-Konventionens Artikel 22 fastsatte grænser. Enhver særlig aftale, ifølge hvilken den kontraherende befordrer påtager sig forpligtelser, der ikke er pålagt ifølge Warszawa-Konventionen, eller ethvert afkald på rettigheder givet ved samme konvention eller enhver i nævnte konventions Artikel 22 omhandlet erklæring om en særskilt interesse i, at udlevering finder sted på bestemmelsesstedet, skal ikke berøre den egentlige befordrer uden dennes indforståelse.

Artikel IV.

Enhver klage, der skal fremsættes, eller ordre, der skal gives i henhold til Warszawa-Konventionen til befordrer, skal have samme virkning, hvad enten den er givet til den kontraherende befordrer eller til den egentlige befordrer. Dog skal de i Warszawa-Konventionens Artikel 12 omhandlede ordre kun have virkning, såfremt de er givet til den kontraherende befordrer.

Artikel V.

Med hensyn til den befordring, der er udført af den egentlige befordrer, skal enhver af denne beforders eller den kontraherende beforders medhjælpere eller agenter, såfremt han beviser, at han handlede inden for sit tjenesteområde, være berettiget til at benytte sig af de ansvarsgrænser, som ifølge denne konvention er gældende for den befordrer, hvis medhjælper eller agent han er, medmindre det bevises, at han handlede på en måde, der i henhold til Warszawa-Konventionen forhindrer påberåbelse af ansvarsgrænserne.

Artikel VI.

Med hensyn til den befordring, der er udført af den egentlige befordrer, skal det samlede beløb, som vil kunne erholdes fra denne befordrer og den kontraherende befordrer samt fra deres medhjælpere og agenter, der handler inden for deres tjenesteområde, ikke overstige det højeste beløb, som enten den kontraherende befordrer eller den egentlige befordrer kunne idømmes i henhold til denne konvention, men ingen af de nævnte personer skal være ansvarlig for et beløb, der overstiger den for ham gældende grænse.

Artikel VII.

Med hensyn til den befordring, der er udført af den egentlige befordrer, kan erstatningsspørgsmål efter sagsøgerens valg anlægges mod denne befordrer eller mod den kontraherende befordrer eller mod dem begge under et eller hver for sig. Såfremt søgsmål kun anlægges mod den ene af disse beforders, skal vedkommende befordrer være berettiget til at kræve den anden befordrer inddraget i retssagen, idet loven ved den domstol, ved hvilken sagen behandles, skal være bestemmende for proceduren og virkningerne.

Artikel VIII.

Ethvert erstatningsspørgsmål, der er omhandlet i Artikel VII i denne konvention, skal efter sagsøgerens valg anlægges enten ved en ret, hvor den kontraherende befordrer kan sagsøges i overensstemmelse med artikel 28 i Warszawa-Konventionen, eller ved den ret, der har jurisdiktion på det sted, hvor den egentlige befordrer har sin bopæl eller sit hovedkontor.

Artikel IX.

1. Enhver kontraktlig bestemmelse, der tilsigter at fritage den kontraherende befordrer eller den egentlige befordrer for ansvar i medfør af denne konvention eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end den, der er gældende i henhold til denne konvention, skal være ugyldig, men ugyldigheden af en sådan bestemmelse medfører ikke ugyldighed af hele aftalen, som skal forblive underkastet denne konventions bestemmelser.

2. Med hensyn til den befordring, der er udført af den egentlige befordrer, skal foranstående stykke ikke finde anvendelse på kontraktlige bestemmelser vedrørende tab eller skade, der skyldes fejl ved godset eller godsets egen beskaffenhed.

3. Enhver klausul, der er indeholdt i en befordringsaftale, samt alle særlige aftaler, der er truffet, før skaden indtraf, hvorved parterne har til hensigt at overtræde de bestemmelser, der er fastsat i denne konvention, hvad enten det måtte være ved at bestemme den lov, der skal bringes i anvendelse, eller ved at ændre reglerne om jurisdiktion, skal være ugyldig. Når det drejer sig om befordring af gods, er voldgiftsklausuler dog tilladt, såfremt voldgiften skal finde sted i en af de i Artikel VIII nævnte jurisdiktioner, og sagen skal afgøres efter bestemmelserne i denne konvention.

Artikel X.

Bortset fra, hvad der er bestemt i Artikel VII, skal intet i denne konvention berøre de to beforders indbyrdes rettigheder og forpligtelser.

Artikel XI.

Indtil den dato, hvor denne konvention træder i kraft i henhold til bestemmelserne

i artikel VIII, skal den stå åben for undertegnelse af enhver stat, som på denne dato er medlem af De Forenede Nationer eller af en hvilken som helst af særorganisationerne.

Artikel XII.

1. Denne konvention skal ratificeres af signatarstaterne.

2. Ratifikationsinstrumenterne skal deponeres hos Mexicos Forenede Staters regering.

Artikel XIII.

1. Så snart fem signatarstater har deponeret deres ratifikationsinstrumenter vedrørende denne konvention, træder den i kraft mellem dem på den halvfemsindstyvende dag efter deponeringen af det femte ratifikationsinstrument. Den træder i kraft for hver stat, der derefter ratificerer, på den halvfemsindstyvende dag efter deponeringen af dens ratifikationsinstrument.

2. Så snart denne konvention træder i kraft, skal den af Mexicos Forenede Staters regering registreres hos De Forenede Nationer og hos Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel XIV.

1. Når denne konvention er trådt i kraft, skal den stå åben for tiltrædelse af enhver stat, der er medlem af De Forenede Nationer eller af en hvilken som helst af særorganisationerne.

2. En stats tiltrædelse skal ske ved deponering af et tiltrædelsesinstrument hos Mexicos Forenede Staters regering og skal træde i kraft på den halvfemsindstyvende dag efter deponeringen.

Artikel XV.

1. Enhver kontraherende stat kan opsigte denne konvention ved notifikation stilet til Mexicos Forenede Staters regering.

2. Opsigelsen træder i kraft seks måneder efter den dato, på hvilken Mexicos Forenede Staters regering har modtaget notifikation om opsigelsen.

Artikel XVI.

1. Enhver kontraherende stat kan på tidspunktet for sin ratifikation eller tiltrædelse af denne konvention eller på et hvilket som helst tidspunkt derefter ved no-

tifikation til Mexicos Forenede Staters regering erklære, at konventionen skal udvides til et hvilket som helst af de territorier, for hvis internationale anliggender den er ansvarlig.

2. Konventionen skal halvfemsindstyve dage efter den dato, på hvilken Mexicos Forenede Staters regering har modtaget sådan notifikation, udvides til de deri nævnte territorier.

3. Enhver kontraherende stat kan opsigte denne konvention i overensstemmelse med bestemmelserne i Artikel XV særskilt for et hvilket som helst eller samtlige de territorier, for hvis internationale anliggender en sådan stat er ansvarlig.

Artikel XVII.

Der kan ikke tages forbehold med hensyn til denne konvention.

Artikel XVIII.

Mexicos Forenede Staters regering skal give meddelelse til Organisationen for International Civil Luftfart og til samtlige stater, som er medlemmer af De Forenede Nationer eller af et hvilket som helst af de særlige organer derunder:

- a) om enhver undertegnelse af denne konvention og datoen herfor;
- b) om deponeringen af ethvert ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument samt datoen herfor;
- c) om datoen på hvilken denne konvention træder i kraft i overensstemmelse med Artikel XIII, stk. 1;
- d) om modtagelsen af enhver notifikation om opsigelse og datoen herfor;
- e) om modtagelsen af enhver erklæring eller notifikation afgivet i henhold til Artikel XVI og datoen herfor.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har de undertegnede befuldmægtigede, som er behørigt bemyndigede, undertegnet denne konvention.

UDFÆRDIGET i Guadalajara den attende dag i september nitten hundrede og een og tres i tre autentiske tekster på det engelske, franske og spanske sprog. I tilfælde af nogen uoverensstemmelse skal teksten på det franske sprog, på hvilket sprog Warszawa-Konventionen af 12. oktober 1929 blev affattet, være gældende. Mexicos For-

enede Staters regering vil lade foretage en officiel oversættelse af konventionens tekst til det russiske sprog.

Denne konvention skal deponeres hos Mexicos Forenede Staters regering, hos hvem den i overensstemmelse med Artikel XI skal

stå åben for undertegnelse, og samme regering skal sende bekræftede genpartier deraf til Organisationen for International Civil Luftfart og til samtlige stater, der er medlemmer af De Forenede Nationer eller af en hvilken som helst af særorganisationerne.