


2002/1 LSF 5
Offentliggørelsesdato: 03-10-2002
Transport- og Energiministeriet

 [Vis mere...](#)

Sagsforløb 2002/1 LF 5

Skriftlig fremsættelse af lovforslag
Lovforslag som fremsat
Udvalgsarbejde
Betænkning over lovforslag
Lovforslag som vedtaget
Ændringslov

Den fulde tekst

Fremsat den 3. oktober 2002 af trafikministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

(Montreal-konventionen m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 indsættes efter »§§ 90«: », 90 a, 90 b«.

2. § 71 affattes således:

»§ 71. Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, jf. dog 3. pkt. Betaling for benyttelse af statsejede flyvepladser bortset fra dem, der drives af Københavns Lufthavne A/S, skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Grønlands Landsstyre kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads i Grønland.

Stk. 2. Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler om betaling for benyttelsen af anlæg og drift af andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste. Der kan kræves betaling i forbindelse med overflyvning af dansk territorium, det åbne hav og fremmed stats territorium, når der er truffet aftale herom med vedkommende fremmede stat. Betalingen påhviler brugeren af såvel danske som udenlandske luftfartøjer ved flyvning i det område, hvor hjælpemidler kan benyttes. Hvis brugerens identitet ikke oplyses, påhviler betalingen ejeren af luftfartøjet, medmindre ejeren godtgør, hvem der var bruger.

Stk. 3. Hvis betalingen efter stk. 1 og 2 ikke erlægges rettidigt, tillægges der renter i overensstemmelse med renteloven. Endvidere kan trafikministeren fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende disse betalinger.

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om opkrævning og inddrivelse af betalingen, herunder at danske myndigheder, i det omfang det følger af Multilateral Agreement Relating to Route Charges, yder bistand til inddrivelse af Eurocontrols udestående tilgodehavender.

Stk. 5. Hvis betalingen efter stk. 1 og 2 ikke erlægges rettidigt, kan beløbene med påløbne renter inddrives ved udpanning.«

3. *Kapitel 9* affattes således:

»Kapitel 9

Befordring med luftfartøj

Anvendelsesområde

§ 90. Bestemmelserne i dette kapitel gælder, jf. dog stk. 2 og 3, § 90 a og § 90 b, for befordring af passagerer, rejsegods eller gods med luftfartøj mod betaling eller, såfremt befordringen udføres af et luftfartsselskab, også for sådan befordring uden betaling, og som

- 1) foretages indenrigs i Danmark,
- 2) er omfattet af Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, jf. dog stk. 3, eller
- 3) foretages til eller fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tiltrådt Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer.

Stk. 2. Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke i det omfang, befordringen med luftfartøj omfattes af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke for befordring med luftfartøj, som udføres i henhold til reservation foretaget i overensstemmelse med artikel 57 i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring.

§ 90 a. For befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 2, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen, som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 3, gælder bestemmelserne i bilaget til loven.

Stk. 2. For befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen og Montreal-protokol nr. 4 af 25. september 1975 om ændring af Warszawa-konventionen, gælder dog for så vidt angår befordring af gods bestemmelserne herom i dette kapitel.

§ 90 b. For så vidt angår befordring med luftfartøj indenrigs i Danmark eller med et luftfartøj fra et luftfartsselskab, der er hjemmehørende i Grønland eller på Færøerne, og som ikke er i besiddelse af en licens udstedt i henhold til bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber og ikke omfattes af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002, gælder, at befordreren skal overholde artikel 3a, 5 og 6 om supplerende betaling for særligt udstyr, forskudsudbetaling og information til passagererne om befordrerens ansvar for passagerer og rejsegods.

§ 91. Ved befordring af post er befordreren ikke ansvarlig over for afsenderen eller modtageren, men udelukkende over for postvæsenet og i overensstemmelse med de særlige regler, som gælder mellem befordreren og postvæsenet.

Stk. 2. Bortset fra bestemmelsen i stk. 1 gælder dette kapitel ikke for befordring af post.

Stk. 3. Bestemmelserne om befordringsdokumenter i §§ 92-97 gælder ikke for befordring, som udføres under usædvanlige forhold og falder uden for normal udøvelse af luftfartsvirksomhed.

Befordringsdokumenter

§ 92. Ved befordring af passagerer skal der udstedes et befordringsdokument, jf. dog stk. 2, og befordringsdokumentet skal indeholde angivelse af:

- 1) afgangssted og bestemmelsessted og

2) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat, og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt.

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte oplysninger kan registreres på anden måde, såfremt befordreren tilbyder og efter anmodning udleverer skriftligt materiale om de således registrerede oplysninger til passageren.

Stk. 3. Selv om bestemmelserne i stk. 1-2 ikke er overholdt, er befordringsaftalen dog gyldig, og bestemmelserne i dette kapitel gælder for befordringen.

§ 93. Befordreren skal udstede rejsegodsbevis til passageren for hvert stykke indskrevet rejsegods.

§ 94. Ved befordring af gods skal der udfærdiges luftfragtbrev.

Stk. 2. Udfærdigelse af luftfragtbrev er ikke nødvendigt, hvis oplysningerne om befordringen registreres på anden måde, og befordreren efter afsenderens anmodning udleverer en godskvittering til afsenderen, der indeholder tilstrækkelige oplysninger til identifikation af godset, og som giver afsenderen mulighed for at blive gjort bekendt med de registrerede oplysninger.

§ 95. Luftfragtbrevet skal udfærdiges af afsenderen i tre originaleksemplarer. Det første eksemplar skal påtegnes »Til befordreren« og underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar skal påtegnes »Til modtageren« og underskrives af afsenderen og befordreren. Det tredje eksemplar underskrives af befordreren og tilbageleveres til afsenderen efter godsets modtagelse.

Stk. 2. Har befordreren udfærdiget luftfragtbrevet efter afsenderens anmodning, anses befordreren, hvis ikke andet bevises, for at handle på afsenderens vegne.

Stk. 3. Befordrerens og afsenderens underskrift kan være påtrykt eller påstemplet.

§ 96. Omfatter befordringen flere stykker gods, skal afsenderen efter befordrerens anmodning udfærdige særskilte luftfragtbreve.

Stk. 2. Benyttes et andet registreringssystem, jf. § 94, stk. 2, skal befordreren efter anmodning fra afsenderen udlevere særskilte godskvitteringer.

Stk. 3. Hvis det er nødvendigt for at opfylde toldformaliteter eller politiets eller lignende offentlige myndigheders krav, kan befordreren forlange, at afsender udsteder et dokument, som angiver godsets art.

§ 97. Luftfragtbrevet og godskvitteringen skal indeholde angivelse af:

1) afgangssted og bestemmelsessted,

2) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat, og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt, og

3) forsendelsens vægt.

§ 98. Selv om bestemmelserne i §§ 94-97 ikke er overholdt, er befordringsaftalen dog gyldig, og bestemmelserne i dette kapitel gælder for befordringen.

§ 99. Afsenderen er ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger, som afsenderen eller nogen, som har handlet på afsenderens vegne, har givet i luftfragtbrevet eller for registrering eller indføjelser i godskvitteringen. Er oplysningerne om godset urigtige eller ufuldstændige, er afsenderen ansvarlig for skade, som derved er påført befordreren eller nogen, over for hvem befordreren er ansvarlig. Afsenderen er også ansvarlig, selvom den, som har handlet på afsenderens vegne, tillige er agent for befordreren.

Stk. 2. Er afsenderen ikke ansvarlig i henhold til stk. 1 for urigtige eller ufuldstændige oplysninger, som er registreret eller indføjet i godskvitteringen, er befordreren ansvarlig for skade, som derved er påført afsenderen eller nogen, over for hvem afsenderen er ansvarlig. Det samme gælder, hvis nogen anden på befordrerens vegne har registreret oplysningerne eller indføjet dem i godskvitteringen.

§ 100. Hvis ikke andet bevises, gælder luftfragtbrevet eller godskvitteringen som bevis for beforderingsaftalens indgåelse, for godsets modtagelse og for de vilkår for befordringen, som er angivet i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

Stk. 2. Luftfragtbrevets eller godskvitteringens angivelser af godsets vægt, dimensioner, emballering og stykantal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre oplysninger i luftfragtbrevet om godsets mængde, rumindhold eller tilstand gælder derimod ikke som bevis mod befordrerens, medmindre denne i afsenderens nærværelse har undersøgt rigtigheden af disse oplysninger og har bekræftet dette ved påtegning på luftfragtbrevet eller godskvitteringen, eller oplysningerne angår godsets synlige tilstand.

Ret til at råde over godset og udlevering af godset

§ 101. Afsenderen kan tage godset tilbage på afgang- eller bestemmelsesflyvepladsen eller standse det i tilfælde af landing undervejs, hvis afsenderen opfylder sine forpligtelser efter beforderingsaftalen og betaler de ekstra omkostninger, der er forbundet hermed. Afsenderen kan dog kun udøve denne ret, hvis det ikke medfører skade for befordrerens eller andre afsendere.

Stk. 2. På samme betingelser kan afsenderen give ordre til, at godset undervejs eller på bestemmelsesstedet skal udleveres til en anden end den, der er angivet som modtager, eller kræve godset tilbagesendt til afgangsflyvepladsen.

Stk. 3. Kan afsenderens ordre ikke udføres, skal befordrerens straks underrette afsenderen herom.

Stk. 4. Udfører befordrerens afsenderens ordre, uden at afsenderens eksemplar af luftfragtbrevet eller godskvitteringen forevises, er befordrerens ansvarlig for skade, som derved er påført rette indehaver af luftfragtbrevet eller godskvitteringen, dog med regres til afsenderen.

Stk. 5. Afsenderens ret til godset ophører, når modtageren får ret til at råde over godset efter bestemmelserne i § 102. Nægter modtageren at tage imod godset, eller kan modtageren ikke træffes, genindtræder afsenderen i sin ret til at råde over godset.

§ 102. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, kan modtageren, medmindre afsenderen har udøvet sin ret i henhold til § 101, kræve godset udleveret af befordrerens til sig mod betaling af de skyldige beløb og mod opfyldelse af beforderingsvilkårene.

Stk. 2. Så snart godset er kommet frem, skal befordrerens underrette modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

§ 103. Er godset ikke ankommet senest 7 dage efter, at det skulle være kommet frem, kan modtageren gøre sine rettigheder efter beforderingsaftalen gældende mod befordrerens. Det samme gælder, hvis befordrerens meddeler, at godset er gået tabt.

§ 104. Enhver aftale, som afviger fra bestemmelserne i §§ 101-103, er ugyldig, medmindre den er anført i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

§ 105. Afsenderen skal give befordrerens de oplysninger og de dokumenter, som er nødvendige til opfyldelse af toldformaliteterne og politiets og andre offentlige myndigheders krav, forinden godset kan udleveres til modtageren. Afsenderen skal erstatte befordrerens den skade, som måtte følge af, at disse oplysninger eller dokumenter mangler, er urigtige eller utilstrækkelige, medmindre skaden skyldes fejl eller forsømmelse hos befordrerens eller nogen, som har handlet på befordrerens vegne.

Stk. 2. Befordrerens har ikke pligt til at undersøge, om de oplysninger og dokumenter, der er nævnt i stk. 1, er rigtige eller tilstrækkelige.

Befordrerens ansvar

§ 106. Bliver en passager dræbt, eller lider denne skade på legeme eller helbred som følge af en ulykke, der er indtruffet om bord i et luftfartøj eller i forbindelse med indstigning eller udstigning, er befordrerens ansvarlig herfor. Befordrerens ansvar omfatter også tab af forsørger ved dødsfald.

§ 107. Befordrerens er ansvarlig for skade ved, at indskrevet rejsegods går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet

1) om bord i et luftfartøj, eller

2) inden for den tid, det indskrevne rejsegods er i befordrerens varetægt.

Stk. 2. Befordrerer er dog ikke ansvarlig, i det omfang skaden skyldes fejl eller mangler ved det indskrevne rejsegods eller dets beskaffenhed.

Stk. 3. Befordrerer er ansvarlig for passagerernes håndbagage, herunder deres personlige ejendele, der går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet om bord i et luftfartøj, såfremt skaden skyldes fejl fra befordrerens, dennes ansattes eller agenters side.

Stk. 4. Er det indskrevne rejsegods ikke ankommet senest 21 dage efter, at det skulle være kommet frem, kan passageren gøre sine rettigheder efter befordringsaftalen gældende mod befordrerer. Det samme gælder, hvis befordrerer meddeler, at det indskrevne rejsegods er gået tabt.

§ 108. Befordrerer er ansvarlig for skade ved, at gods går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for det tidsrum, hvori godset er i befordrerens varetægt.

Stk. 2. Befordrerer er dog ikke ansvarlig, i det omfang skaden skyldes

1) godsets egen beskaffenhed eller fejl i dette,

2) mangelfuld emballering af godset udført af andre end befordrerer, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne,

3) krigshandling eller væbnet konflikt eller

4) udøvelse af offentlig myndighed i forbindelse med godsets indførsel, udførsel eller transitering.

Stk. 3. Omfatter befordringsaftalen også befordring til lands eller til vands uden for flyveplads ved indladning, udlevering eller omladning, formodes enhver godset tilføjet skade at være indtruffet inden for det i stk. 1 angivne tidsrum, medmindre andet bevises.

Stk. 4. Udskifter befordrerer uden afsenderens samtykke helt eller delvis den del af transporten, der efter befordringsaftalen skulle ske som luftbefordring, med en anden transportform, anses også denne del af transporten for at være luftbefordring, således at befordrerer ikke herved opnår en bedre retsstilling.

§ 109. Befordrerer er ansvarlig for skade som følge af forsinkelse ved befordring af passagerer, rejsegods og gods, hvis befordrerer ikke beviser, at befordrerer, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne, har taget alle forholdsregler som med rimelighed kan forlanges for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

§ 110. Erstatningen, herunder erstatningen efter § 111, stk. 1, skal nedsættes eller bortfalde, hvis befordrerer kan bevise, at skadelidte eller nogen, fra hvem skadelidte afleder sine rettigheder, forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Bliver en passager dræbt, og kræver en anden end passageren i den anledning erstatning, skal erstatningen ligeledes nedsættes eller bortfalde, hvis befordrerer kan bevise, at passageren har medvirket til skaden.

Stk. 2. Nedsættelse eller bortfald af erstatningen i henhold til stk. 1 skal ske alene under hensyn til graden af medvirken.

§ 111. Ved befordring af passagerer kan befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 100.000 særlige trækingsrettigheder (SDR, jf. stk. 8), for hver passager, jf. dog § 110.

Stk. 2. Befordrerer er ikke ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 100.000 SDR for hver passager, hvis befordrerer kan bevise, at

1) skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller unladelse fra befordrerens eller dennes ansattes eller dennes agenters side, eller

2) skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemands side.

Stk. 3. Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 4.150 SDR for hver passager.

Stk. 4. Ved befordring af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.000 SDR for hver passager. Har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til befordrerens afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodssets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordrerens beviser, at beløbet overstiger passagerens særlige interesse, som nævnt i 2. pkt.

Stk. 5. Ved befordring af gods er befordrerens ansvar for skade, som følge af at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 17 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordrerens afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordrerens beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse, som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrev, godskvittering, eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

Stk. 6. De i stk. 3 og stk. 4 fastsatte ansvarsgrænser finder ikke anvendelse, såfremt det bevises, at befordrerens selv eller dennes ansatte eller agenter under udførelsen af deres tjeneste eller hverv har forårsaget skaden forsætligt eller ved en hensynsløs handling vidende om, at en skade kunne opstå.

Stk. 7. De ansvarsgrænser, som er fastsat i stk. 1-5, er ikke til hinder for, at retten kan tilkende sagsøgeren sagsomkostninger og tillægge renter. Dette gælder dog ikke, hvis befordrerens inden seks måneder fra den begivenhed, som var årsag til skaden, eller inden retssag blev anlagt, skriftligt har tilbudt sagsøgeren mindst lige så meget i erstatning som den tilkendte erstatning.

Stk. 8. Omregning af SDR til national valuta foretages efter den kurs, som Den Internationale Valutafond anvender i sin virksomhed og ved sine transaktioner den dag, da der afsiges dom.

§ 111 a. Hvis en flyulykke medfører, at en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, skal befordrerens, hvis det kræves efter befordrerens nationale lovgivning, jf. dog § 90 b, omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er identificeret, udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.

Stk. 2. En forskudsudbetaling ved dødsfald efter stk. 1 kan ikke være mindre end 16.000 SDR.

Stk. 3. Forskudsudbetalingen indebærer ikke en anerkendelse af erstatningsansvaret, og beløbet kan fraregnes et eventuelt senere opgjort erstatningsbeløb. Forskudsudbetalingen kan kun kræves tilbagebetalt, hvis det senere bevises, at den person, som modtog forskudsudbetalingen, med forsæt eller ved uagtsomhed forårsagede eller bidrog til skaden, eller at personen ikke var den erstatningsberettigede person.

§ 112. Forbehold, som tilsigter at fritage befordrerens for ansvar eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 111, er ugyldige.

§ 113. Befordrerens kan indgå en aftale om, at der for befordringen skal gælde højere ansvarsgrænser end dem, der er fastlagt i § 111, eller om, at der ikke skal gælde nogen ansvarsgrænser overhovedet.

§ 114. Sagsøges befordrerens ansatte eller nogen, som har handlet på befordrerens vegne, for skade, de har forårsaget under udførelsen af deres tjeneste eller hverv, må summen af de erstatningsbeløb, som pålægges dem og befordrerens, ikke overstige de ansvarsgrænser, der er fastsat for befordrerens.

§ 115. Modtages det indskrevne rejsegods eller gods uden forbehold fra modtagerens side, formodes godset at være udleveret i god stand og i overensstemmelse med befordringsdokumentet eller de på anden måde registrerede oplysninger, hvis ikke andet bevises.

Stk. 2. Er det indskrevne rejsegods eller gods beskadiget eller delvis gået tabt, skal meddelelse gives til befordreren umiddelbart efter, at skaden er opdaget, og senest inden 7 dage for det indskrevne rejsegods og 14 dage for gods, regnet fra modtagelsen. Ved forsinkelse skal meddelelse afgives inden 21 dage fra den dag, da det indskrevne rejsegods eller godset blev stillet til rådighed for modtageren.

Stk. 3. Meddelelse skal ske ved påtegning på befordringsdokumentet eller andet skriftligt materiale, som afsendes inden fristens udløb. Påtegningen kan være fremstillet på elektronisk måde.

§ 116. Gives meddelelse om skaden ikke inden for de frister, der er fastsat i § 115, er ethvert krav mod befordreren bortfaldet, medmindre denne har handlet svigagtigt.

§ 117. Erstatningssagen skal anlægges ved retten på det sted, hvor befordreren bor eller har sit hovedkontor eller har den forretningsafdeling, hvor igennem befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller på bestemmelsesstedet.

Stk. 2. Ved skade som følge af død eller personskade på passagerer kan sagen tillige anlægges ved retten i det land, hvor passageren på ulykkestidspunktet havde bopæl eller permanent ophold, og hvorfra:

- 1) befordreren udfører lufttransport af passagerer, enten med egne luftfartøjer eller med et andet luftfartsselskabs luftfartøjer på grundlag af en forretningsaftale, og
- 2) hvor befordreren driver sin virksomhed i forbindelse med lufttransport af passagerer fra lokaler, der er lejet eller ejes af befordreren selv eller et andet luftfartsselskab, som befordreren har indgået en forretningsaftale med.

Stk. 3. Anvendelse af reglerne i stk. 1 og 2 forudsætter, at den stat, hvori der anlægges sag, har tiltrådt Montreal-konventionen.

§ 118. Adgangen til erstatning efter bestemmelserne i dette kapitel bortfalder, hvis sag ikke er anlagt inden to år regnet fra luftfartøjets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag, da luftfartøjet skulle være ankommet, eller da befordringen blev afbrudt.

§ 119. Skal en befordring, som efter befordringsaftalen er at anse som en befordring, udføres af flere efter hinanden følgende befordrere, er enhver af dem, når passagererne, rejsegodset eller godset modtages, ansvarlig for den del af befordringen, som det påhviler denne befordrer at udføre.

Stk. 2. Ved befordring af rejsegods eller gods kan afsenderen dog tillige holde sig til den første befordrer og den til dets udlevering berettigede til den sidste, selv om skaden eller forsinkelsen er indtruffet, mens godset var i en anden befordrers varetægt. Er herefter to befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

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 befordringsaftalen, 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 befordringsaftalen.

§ 119 b. Ved anvendelse af reglerne i dette kapitel anses såvel den, der har indgået befordringsaftalen, som den, der helt eller delvis udfører befordringen, som befordrere. Den, der har indgået befordringsaftalen, anses som befordrer for hele befordringen. Den, der har udført befordringen, anses som befordrer for så vidt angår den pågældende del af befordringen.

§ 119 c. Ved bedømmelsen af en befordrers ansvar skal handlinger og undladelser af den anden befordrer, den anden befordrers ansatte eller nogen, som har handlet på den anden befordrers vegne, under udførelsen af deres tjeneste eller hverv anses at have samme virkning som førstnævnte befordrers 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 befordringsaftalen, påtaget sig forpligtelser, som går videre end denne befordrers forpligtelser efter dette kapitel, eller har afsendere efter § 111, stk. 4, 2. punktum, særligt angivet interessen i godsets udlevering, er dette uden virkning i forhold til den, der udfører befordringen, medmindre denne 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 befordringsaftalen.

§ 119 e. Summen af de erstatningsbeløb, som pålægges to eller flere befordrere, deres ansatte eller nogen, som har handlet på befordrernes vegne, må ikke overstige det højeste erstatningsbeløb, der kan pålægges en af befordrerne. Hver enkelt er kun ansvarlig indtil den ansvarsgrænse, der gælder for denne befordrer.

§ 119 f. Erstatningssøgsmål kan, uanset om de rettes imod en eller flere befordrere, anlægges enten ved en ret, som efter § 117 er kompetent med hensyn til søgsmål imod den, der har indgået befordringsaftalen, eller ved retten på det sted, hvor den, der udfører befordringen, bor eller har sit hovedkontor.

Stk. 2. Sagsøges en af befordrerne, og vil denne befordrer, hvis denne taber sagen, rejse krav mod den anden befordrer, kan førstnævnte befordrer tilstævne sidstnævnte befordrer uden hensyn til de almindelige regler om værneting for at gøre kravet gældende over for denne under sagen. Bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 23 finder tilsvarende anvendelse.

Sammensat befordring

§ 120. Udføres befordringen delvis med luftfartøj og delvis med andet befordringsmiddel, gælder bestemmelserne i dette kapitel kun befordringen med luftfartøj, jf. dog § 108, stk. 4.

Stk. 2. Vilklårene for de andre befordringsmåder kan optages i dokumentet vedrørende befordringen med luftfartøj, såfremt bestemmelserne i dette kapitel gælder for den del af befordringen, der udføres med luftfartøj.

Andre bestemmelser

§ 121. Bestemmelser i befordringsaftalen og særaftaler, som er indgået, før skaden opstod, med det formål at bryde reglerne i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring enten ved at fastsætte, hvilken lov der skal være gældende, eller ved at ændre bestemmelserne om værneting, er ugyldige.

Stk. 2. Hvis befordringen er omfattet af dette kapitel, kan erstatningssag kun anlægges ved dansk domstol eller en domstol i en stat, som har tiltrådt Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring.

Stk. 3. Intet i dette kapitel er til hinder for, at den, der er ansvarlig for skade efter bestemmelserne heri, kan fremsætte regreskrav mod nogen anden.

Stk. 4. Voldgiftsaftaler forud for skadens indtræden er kun gyldige med hensyn til befordring af gods, hvis voldgiftsaftalen er skriftlig, og hvis voldgiften efter den erstatningskrævendes valg foretages på et af de steder, som er lovligt værneting efter dette kapitel, og kun hvis voldgiftsretten skal følge bestemmelserne i dette kapitel.

§ 122. Befordrerens skal kunne dokumentere at være forsikret for et beløb, som er tilstrækkeligt til at dække befordrerens erstatningsansvar i henhold til dette kapitel.

§ 123. Intet i dette kapitel forhindrer befordrerens i at nægte at indgå en befordringsaftale, i at give afkald på rettigheder fastlagt i dette kapitel eller i at fastsætte sådanne betingelser, der ikke strider mod bestemmelserne i dette kapitel.«

4. § 148 affattes således:

»**§ 148.** Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for offentlige forretninger, der foretages i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

Stk. 2. Hvis den i stk. 1 nævnte betaling ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Endvidere kan trafikministeren fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser vedrørende de nævnte betalinger.

Stk. 3. Beløbene med påløbne renter kan inddrives ved udpantning.«

5. Efter § 158 indsættes som *bilag* til loven:

Befordring med luftfartøj

Anvendelsesområde

§ 90. Bestemmelserne i dette bilag gælder for befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer, jf. dog § 90 a, stk. 2, i kapitel 9.

Stk. 2. Medmindre andet er anført, refererer henvisningerne i dette bilag til bilagets bestemmelser.

§ 90 a. Bestemmelserne gælder befordring med luftfartøj af passagerer, rejsegods eller gods, når befordringen udføres mod betaling. Udføres befordringen af et lufttrafikforetagende, kommer loven ligeledes til anvendelse, selv om befordringen er vederlagsfri.

§ 91. Bestemmelserne finder ikke anvendelse på postbefordring.

Stk. 2. Bestemmelserne om befordringsdokumenter i §§ 92-98 finder ikke anvendelse på befordring, der udføres under usædvanlige forhold og falder uden for normal udøvelse af luftfartsvirksomhed.

Befordringsdokumenter

§ 92. Ved befordring af passagerer skal der udstedes billet, der skal indeholde angivelse af:

- a) afgangssted og bestemmelsessted,
- b) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,
- 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.

Stk. 2. Såfremt ikke andet godtgøres, gælder billetten som bevis for befordringsaftalens indgåelse og for vilkårene for befordringen.

Stk. 3. Er billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne indhold, eller er den gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig. Er passageren med befordrerens samtykke kommet om bord i luftfartøjet, uden at billet er udstedt, eller indeholder billetten ikke den under c) nævnte oplysning, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111.

§ 93. Ved befordring af indskrevet rejsegods skal rejsegodsbevis udstedes. Såfremt rejsegodsbeviset ikke er hæftet sammen med eller indføjet i en passagerbillet, der opfylder de i § 92, stk. 1, fastsatte krav, skal det indeholde angivelse af:

- a) afgangssted og bestemmelsessted,
- b) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,
- 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.

Stk. 2. Såfremt ikke andet godtgøres, gælder rejsegodsbeviset som bevis for, at rejsegodset er indskrevet, og for vilkårene for befordringen.

Stk. 3. Er rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har det ikke det foreskrevne indhold, eller er det gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig. Har befordreren modtaget rejsegodset, uden at rejsegodsbevis er udstedt, eller indeholder beviset ikke den under c)

nævnte oplysning, og det heller ikke er vedhæftet eller indføjet i en passagerbillet, der indeholder den i § 92, stk. 1 c), nævnte oplysning, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, stk. 2.

§ 94. Ved godsbefordring kan befordreren kræve, at afsenderen udfærdiger og afgiver til befordreren et dokument, betegnet som luftfragtbreve, og afsenderen kan kræve, at befordreren modtager dette dokument.

Stk. 2. Er luftfragtbreve ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne indhold, eller er det gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig.

§ 95. Luftfragtbrevene udfærdiges af afsenderen i tre eksemplarer og afleveres til befordreren sammen med godset. Det første eksemplar skal påtegnes »Til befordreren« og underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar skal påtegnes »Til modtageren« og underskrives både af afsenderen og befordreren. Dette eksemplar skal følge med godset. Det tredje eksemplar underskrives af befordreren og tilbageleveres afsenderen efter godsets modtagelse.

Stk. 2. Befordrerens underskrift skal påføres luftfragtbrevene, forinden godset tages om bord i luftfartøjet. Befordrerens underskrift kan erstattes af stempel. Afsenderens underskrift kan være trykt eller erstattes af stempel.

Stk. 3. Har befordreren udfærdiget luftfragtbrevene efter afsenderens anmodning, anses han, hvis ikke andet bevises, for at handle på afsenderens vegne.

§ 96. Omfatter befordringen flere stykker gods, skal afsenderen på befordrerens begæring udfærdige særskilte luftfragtbreve.

§ 97. Luftfragtbrevene skal indeholde angivelse af:

- a) afgangssted og bestemmelsessted,
- b) mindst et aftalt mellemlandssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat, og et eller flere mellemlandssteder i en anden stat er aftalt,
- 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.

§ 98. Tages gods med befordrerens samtykke om bord i luftfartøjet, uden at luftfragtbreve er udfærdiget, eller indeholder luftfragtbrevene ikke den oplysning, som er foreskrevet i § 97 c), kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, stk. 2.

§ 99. Afsenderen er ansvarlig for skade, som befordreren eller nogen, over for hvem denne er ansvarlig, lider som følge af, at afsenderens oplysning i luftfragtbrevene angående godset ikke har det foreskrevne indhold eller i øvrigt er urigtig eller ufuldstændig.

§ 100. Såfremt ikke andet godtgøres, gælder luftfragtbrevene som bevis for befordringsaftalens indgåelse, for godsets modtagelse og for vilkårene for befordringen.

Stk. 2. Luftfragtbrevenes angivelser af godsets vægt, dimensioner, indpakning og stykketal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre oplysninger i luftfragtbrevene om godsets mængde, rumindhold eller om dets tilstand gælder derimod ikke som bevis mod befordreren, medmindre denne i afsenderens nærværelse har undersøgt rigtigheden af disse og har bekræftet dette ved påtegning på luftfragtbrevene, eller angivelsen angår godsets synlige tilstand.

Ret til at råde over godset og udlevering af godset

§ 101. Mod opfyldelse af sine forpligtelser efter befordringsaftalen kan afsenderen, såfremt det kan ske uden skade for befordreren eller andre afsendere, råde over godset ved at tage det tilbage på afgangs- eller bestemmelsesflyvepladsen, standse det i tilfælde af landing undervejs, lade det udleveres på bestemmelsesstedet eller undervejs til en anden end den i luftfragtbrevene 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 afsenderen herom.

Stk. 2. Udfører befordreren afsenderens ordrer, uden at det til denne tilbageleverede eksemplar af luftfragtbrevene forevises, er befordreren ansvarlig for skade, som derved måtte påføres rette indehaver af luftfragtbrevene, dog med regres til afsenderen.

Stk. 3. Afsenderens ret ophører samtidig med, at modtagerens ret indtræder efter § 102. Nægter modtageren at tage imod fragtbrevet eller godset, eller kan den pågældende ikke træffes, genindtræder afsenderen i sin ret til at råde over godset.

§ 102. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, kan modtageren, bortset fra de i § 101 nævnte tilfælde, kræve, at befordreren udleverer luftfragtbrevet og godset til modtageren mod betaling af de skyldige beløb og mod opfyldelse af de befordringsvilkår, der er angivet i luftfragtbrevet.

Stk. 2. Befordreren skal, så snart godset er kommet frem, underrette modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

§ 103. Indrømmer befordreren, at godset er gået tabt, eller er det ikke ankommet senest syv dage efter, at det skulle være kommet frem, kan modtageren gøre de af fragtaftalen flydende rettigheder gældende mod befordreren.

§ 104. Enhver aftale, der indeholder afvigelser fra bestemmelserne i §§ 101-103, er ugyldig, medmindre den er anført i luftfragtbrevet.

§ 105. Afsenderen er forpligtet til at give de oplysninger og til at vedlægge luftfragtbrevet de dokumenter, som er nødvendige til opfyldelse af told-, accise- eller politiforskrifter, forinden godset kan udleveres til modtageren. Afsenderen er ansvarlig over for befordreren for skade, som måtte følge af, at disse oplysninger eller dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, medmindre befordreren eller dennes folk har gjort sig skyldige i fejl eller forsømmelse.

Stk. 2. Befordreren er ikke pligtig at undersøge, om disse oplysninger og dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

Befordrerens ansvar

§ 106. Bliver en passager dræbt, eller lider den pågældende skade på legeme eller helbred som følge af en begivenhed, der er indtruffet om bord i et luftfartøj eller under indstigning eller udstigning, er befordreren ansvarlig derfor.

§ 107. Bliver indskrevet rejsegods eller gods beskadiget, eller går det tabt som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for den tid, det er i befordrerens varetægt, enten på flyveplads eller om bord i luftfartøj eller på et hvilket som helst andet sted, når landing sker uden for flyveplads, er befordreren ansvarlig derfor.

Stk. 2. Omfatter befordringsaftalen også befordring til lands eller til vands uden for flyveplads ved indladning, udlevering eller omladning, formodes enhver rejsegodset eller godset tilføjede skade at være indtruffet inden for den i stk. 1 angivne tid, hvis ikke andet bevises.

§ 108. For skade, som følger af forsinkelse ved luftbefordring af passagerer, indskrevet rejsegods eller gods, er befordreren ansvarlig.

§ 109. Befordreren er fri for ansvar, såfremt den pågældende beviser, at den pågældende selv og dennes folk har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

§ 110. Beviser befordreren, at den skadelidte ved egen skyld har medvirket til skaden, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde.

§ 111. Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for hver enkelt begrænset til 16.600 særlige trækningsrettigheder (SDR), jf. stk. 5. Aftale kan dog træffes om en højere ansvarsgrænse. Trafikministeren kan bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser.

Stk. 2. Ved befordring af indskrevet rejsegods eller gods er befordrerens ansvar begrænset til 17 SDR pr. kg. Har passageren eller afsenderen ved godsets aflevering til befordreren særligt angivet den interesse, der er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar, medmindre passageren eller afsenderen beviser, at det overstiger passagerens eller afsenderens virkelige interesse. I tilfælde af tab, beskadigelse eller forsinkelse af en del af det indskrevne rejsegods eller gods eller af noget, som måtte være indeholdt deri, omfatter den vægt, der vil være at tage i betragtning ved fastsættelsen af det beløb, hvortil befordrerens ansvar er begrænset, kun den samlede vægt af de pågældende stykker gods. Såfremt tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme rejsegodsbevis eller luftfragtbrev, skal også den samlede vægt af dette gods medregnes ved fastsættelsen af ansvarsgrænsen.

Stk. 3. For genstande, som passagererne beholder i deres egen varetægt, er befordrerens ansvar begrænset til 332 SDR for hver passager.

Stk. 4. De i nærværende paragraf foreskrevne ansvarsgrænser skal ikke være til hinder for, at retten kan tilkende sagsøgeren erstatning for sagsomkostninger. Dette gælder dog ikke, såfremt den tilkendte erstatning, bortset fra sagsomkostninger, ikke overstiger det beløb, som befordrerer skriftligt måtte have tilbudt sagsøgeren inden seks måneder efter den begivenhed, som var årsag til skaden, eller forinden retssag blev anlagt, såfremt dette skete senere.

Stk. 5. Ved SDR menes de særlige trækningsrettigheder, som anvendes af Den internationale Valutafond. Ved erstatningssøgsmål skal omregning af SDR til danske kroner foretages efter kursen på den dag, der afsiges dom.

§ 112. Forbehold, der tilsigter at fritage befordrerer for ansvar eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 111, er ugyldige.

Stk. 2. Ved godsbefordring gælder det i stk. 1 anførte dog ikke forbehold for tab eller beskadigelse, der hidrører fra godsets egen beskaffenhed eller fejl ved godset.

§ 113. De i § 111 fastsatte ansvarsgrænser skal ikke finde anvendelse, såfremt det bevises, at befordrerer selv eller dennes folk under udførelsen af deres tjeneste har forårsaget skaden, enten med forsæt eller groft uagtsomt, vidende om, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 114. Sagsøges befordrerers folk 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 befordrerer, ikke overstige den for befordrerer fastsatte ansvarsgrænse.

§ 115. 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.

Stk. 2. Er godset beskadiget eller delvis gået tabt, skal meddelelse derom gives til befordrerer umiddelbart efter, at skaden er opdaget og senest inden syv dage for rejsegods og fjorten dage for gods regnet fra modtagelsen. Ved forsinkelse skal meddelelse derom afgives inden enogtyve dage fra den dag at regne, da godset blev stillet til rådighed for modtageren.

Stk. 3. Meddelelsen skal ske ved påtegning på befordringsdokumentet, eller ved en skrivelse, der afsendes inden fristens udløb.

§ 116. Gives meddelelse om skaden ikke inden de i § 115 fastsatte frister, er ethvert krav mod befordrerer bortfaldet, medmindre befordrerer har handlet svigagtigt.

§ 117. Erstatningssøgsmålet skal anlægges ved retten enten på det sted, hvor befordrerer bor eller har sit hovedkontor eller har den forretningsafdeling, hvorigennem befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller på bestemmelsesstedet.

Stk. 2. I tilfælde af, at befordringen omfattes af Warszawa-konventionen, kan erstatningssøgsmål kun anlægges ved dansk domstol eller en domstol i en stat, som har tiltrådt nævnte konvention.

§ 118. Adgangen til erstatning efter bestemmelserne i dette bilag bortfalder, såfremt sag ikke er rejst inden to år, regnet fra luftfartøjets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag, da luftfartøjet skulle være ankommet, eller da befordringen blev afbrudt.

§ 119. Skal en befordring, der efter befordringsaftalen er at anse som en befordring, udøves af flere efter hinanden følgende befordrere, er enhver af dem, når den pågældende modtager passagererne, det indskrevne rejsegods eller godset, ansvarlig for den del af befordringen, som det påhviler den pågældende at udføre.

Stk. 2. 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 er indtruffet, medens godset var i en anden befordrers varetægt. Er herefter to befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

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 befordringsaftalen, 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 befordringsaftalen.

§ 119 b. Ved anvendelse af reglerne i dette bilag anses såvel den, der har indgået befordringsaftalen, som den, der udfører befordringen, som befordrere, den førstnævnte, for så vidt angår hele befordringen, og den sidstnævnte, for så vidt angår den del af befordringen, den pågældende udfører.

§ 119 c. Ved bedømmelsen af en befordrers ansvar skal handlinger og undladelser af den anden befordrer eller af dennes folk under udøvelsen af deres tjeneste anses at have samme virkning som førstnævnte befordrers 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 befordringsaftalen, påtaget sig forpligtelser, der går videre end den pågældendes forpligtelser efter dette bilag, eller har passagerer eller afsendere efter § 111, stk. 2, 2. punktum, særligt angivet interessen i godsets udlevering, er dette uden virkning i forhold til den, der udfører befordringen, medmindre denne har givet sin godkendelse.

§ 119 d. Meddelelser, som efter bestemmelserne i dette bilag 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 befordringsaftalen.

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

§ 119 f. Erstatningssøgsmål kan, uanset om de rettes imod en af befordrerne eller imod dem begge, anlægges enten ved en ret, der efter § 117, stk. 1, er kompetent med hensyn til søgsmål mod den, der har indgået befordringsaftalen, 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 befordrerne, og vil denne, dersom den pågældende taber sagen, rejse krav mod den anden befordrer, kan førstnævnte befordrer tilstævne den anden befordrer uden hensyn til de almindelige regler om værneting for at gøre kravet gældende over for den anden befordrer under sagen. Bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 34 finder tilsvarende anvendelse.

Sammensat befordring

§ 120. Udføres befordringen delvis med luftfartøj og delvis med andet befordringsmiddel, gælder lovens bestemmelser kun luftbefordringen.

Stk. 2. Vilkårene for de andre befordringsmåder kan optages i luftbefordringsdokumentet.

Andre bestemmelser

§ 121. Ugyldige er forbehold i befordringsaftalen og aftaler forud for skaden, hvorved parterne fraviger bestemmelserne om den lov, der skal anvendes, eller om værnetinget.

Stk. 2. Voldgiftsaftaler forud for skaden er kun gyldige med hensyn til godsbefordring og kun, for så vidt voldgiften skal foretages på et af de steder, der er lovligt værneting efter § 117, og sagen, for så vidt den omfattes af Warszawa-konventionens bestemmelser, skal afgøres i overensstemmelse med disse. Omfattes befordringen af bestemmelserne i Guadalajara-konventionen af 18. september 1961 om international luftbefordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen, kræves endvidere, at sagen skal afgøres i overensstemmelse med disse bestemmelser. For så vidt angår befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen, skal voldgiften foretages på et af de steder, der er lovligt værneting efter § 119 f.

§ 122. Ved luftbefordringsdokumenter, som er udfærdiget uden for riget eller angår international luftbefordring, er det, for så vidt angår de i § 92, stk. 1 c), § 93, stk. 1 c) og § 97 c) foreskrevne meddelelser, tilstrækkeligt, at det af befordringsdokumentet fremgår, at befordringen kan være underkastet Warszawa-konventionens bestemmelser, og at disse bestemmelser i reglen begrænser befordrerens ansvar for den i den pågældende bestemmelse omhandlede befordring.

§ 123. Ved Warszawa-konventionen forstås i denne lov den i Warszawa den 12. oktober 1929 afsluttede overenskomst om international luftbefordring, således som denne er ændret ved den i Haag den 28. september 1955 undertegnede protokol.

§ 124. Bestemmelserne i dette bilag finder ikke anvendelse på international luftbefordring, som udføres i henhold til reservation foretaget i overensstemmelse med tillægsprotokol til artikel 2 i Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 eller med artikel XXVI i Haag-protokollen af 28. september 1955.

§ 125. 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 dog de i lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj indeholdte bestemmelser fortsat have gyldighed for befordringsaftaler, som afsluttes efter nærværende lovs ikrafttræden, og som falder ind under Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929. Bestemmelserne i § 114 finder tilsvarende anvendelse i de nævnte tilfælde. Det samme gælder bestemmelserne i §§ 119 a-119 f og § 121, stk. 2, 2. og 3. punktum. Endvidere finder bestemmelserne i § 112, stk. 2, anvendelse, for så vidt angår befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen. Når der i § 114 og §§ 119 a-119 f henvises til bestemmelser i dette bilag, anvendes i stedet de tilsvarende bestemmelser i lov nr. 123 af 7. maj 1937.

Stk. 2. For de befordringsaftaler, der omhandles i stk. 1, 1. punktum, gælder følgende ansvarsbegrænsninger i stedet for dem, der er angivet i § 22 i lov nr. 123 af 7. maj 1937:

- 1) ved skade på passagerer: 8.300 SDR,
- 2) ved skade på indskrevet rejsegods eller gods: 17 SDR,
- 3) ved skade på rejsegods, der ikke er overgivet i befordrerens varetægt: 332 SDR.

Stk. 3. Ved SDR forstås den i § 111, stk. 5, omhandlede regningsenhed.

§ 126. Bestemmelserne i §§ 119 a-119 f, § 121, stk. 2, 2. og 3. punktum, og § 126, stk. 1, 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 befordringsaftalen.◀

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, idet dog trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 1, 3 og 5.

§ 3

Stk. 1. For Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser.

Stk. 2. Loven gælder ikke for Færøerne. Ved kgl. anordning kan det dog bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1.1. Forhistorie

Luftfartslovens kapitel 9 indeholder bestemmelser om befordring med luftfartøj, der bygger på Warszawa-konventionen fra 1929 om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring. Reglerne vedrører befordrerens ansvar for passagerer,

rejsegods og gods og indeholder desuden nogle krav til de dokumenter, der anvendes ved luftbefordring.

Warszawa-konventionen fra 1929 er efterfølgende justeret under hensyn til udviklingen internationalt i form af forskellige ændringsprotokoller. Imidlertid er væsentlige ændringsprotokoller endnu ikke trådt i kraft, selvom det er mere end 25 år siden, at de blev vedtaget. For så vidt angår personskadeansvar førte det utidssvarende regelsæt til initiativer med henblik på en forbedring af personskadeansvaret, dels nationalt (navnlig i de vesteuropæiske lande, herunder i Danmark) ved en forhøjelse af de respektive nationale luftfartsselskabers ansvarsgrænse, dels ensidigt fra enkelte luftfartsselskabers side.

Senest har EU indført regler om erstatningsansvar for EF-luftfartsselskaber. Rådet har således udstedt en forordning, Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 (EF-Tidende L 285 af 17. oktober 1997) om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, der omfatter luftfartsselskabets erstatningsansvar over for passagerer, der bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred. Forordningen er ændret i 2002, jf. nedenfor. Det følger af forordningen bl.a., at luftfartsselskabet er objektivt ansvarlig for skade op til et beløb på 100.000 Special Drawing Rights (SDR), og at luftfartsselskabets erstatningsansvar ikke kan begrænses. Dette indebærer en forbedring af erstatningsniveauet i forhold til Warszawa-konventionen med senere ændringer, hvor erstatningsniveauet for nogle landes vedkommende afhængig af hvilke ændringer det pågældende land havde tiltrådt kunne udgøre beløb ned til 16.600 SDR pr. passager. SDR, dvs. Special Drawing Rights, er de særlige trækingsrettigheder, som anvendes af Den Internationale Valutafond (1 SDR svarer pr. 1. september 2002 til ca. 10 kr.).

1.2. Montreal-konventionen

Den internationale luftfartsorganisation, ICAO, tog på denne baggrund initiativ til en helt ny konvention til erstatning af det forældede Warszawa-system. Konventionen bygger i nogen udstrækning på de ovenfor nævnte regler for EF-luftfartsselskaber. Denne konvention, Montreal konventionen, blev underskrevet den 28. maj 1999 og forventes at kunne blive ratificeret af det for ikrafttræden fornødne antal lande (mindst 30) og herefter at kunne træde i kraft inden for få år. Konventionens titel er: »Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring«. Montreal-konventionen er en modernisering og forbedring af det mere end 70 år gamle Warszawa-system (Warszawa-konventionen fra 1929 med efterfølgende ændringsprotokoller).

Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne deler kompetencen på de områder, som Montreal-konventionen omfatter. Medlemsstaterne har kompetencen i forhold til ikke EU-medlemslande og i forhold til EF-luftfartsselskaber på områder, der ikke er omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EF-Tidende L 140 af 30. maj 2002) om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97. Danmark undertegnede Montreal-konventionen den 28. maj 1999 med forbehold om ratifikation. Fællesskabet undertegnede

konventionen den 9. december 1999. Begge parter skal ratificere den samtidigt for at sikre fuld gyldighed og ensartet anvendelse af dens bestemmelser i Den Europæiske Union.

Rådet for Den Europæiske Union stiler mod, at EU-medlemslandene kan foretage en koordineret deponering af ratifikationsinstrumenterne senest med udgangen af december 2002.

Lovforslagets hovedindhold

Dette lovforslag er nødvendigt for, at Danmark kan ratificere Montreal-konventionen. Lovforslaget indebærer ikke større grundlæggende ændringer for danske luftfartsselskaber med hensyn til personskadeerstatningsansvaret eller -niveauet, idet en ajourføring af erstatningsniveauet dels allerede er gennemført i national lovgivning, dels i EU regi. For så vidt angår ansvaret for rejsegods og gods er der også i det væsentlige tale om mindre justeringer.

Lovforslaget gennemfører således Montreal-konventionen i Danmark i det omfang, dette er nødvendigt i forhold til gældende forordninger. Endvidere medfører lovforslaget, at enkelte mindre justeringer i nævnte forordninger, der supplerer reglerne i Montreal-konventionen, også kan gælde for Færøerne og Grønland, der ikke er omfattet af EU. Det drejer sig om regler om forskudsbeløb og andre krav, f.eks. til information til passageren, der gælder for EF-luftfartsselskaber.

Luftfartsloven gælder ikke for Færøerne, jf. luftfartslovens § 158, stk. 2. Ved kgl. anordning kan det dog bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting. De ændringer, der følger af lovforslaget, vil derfor i givet fald senere kunne sættes i kraft for Færøerne ved en kgl. anordning herom.

Vedtagelse af lovforslaget indebærer, at Folketinget meddeler samtykke til, at Danmark kan ratificere Montreal-konventionen. Montreal-konventionen i den engelske udgave er optrykt som bilag 3 med en oversættelse til dansk parallelt opstillet heroverfor.

I et bilag til loven er desuden optaget de bestemmelser, der vil gælde for befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen med senere ændringer.

Endvidere foreslås rentebestemmelserne i luftfartslovens § 71 og § 148 ændret således, at beregning af renter ved for sen betaling, der er omfattet af bestemmelserne, bringes i overensstemmelse med rentelovens renteberegning. Desuden foreslås præciseret i § 148, at der også opkræves betaling i forbindelse med forskellige offentlige forretninger, der udføres med hjemmel i fællesskabsretlige regler på luftfartens område. Herudover er der foretaget sproglige præciseringer.

2. Befordring med luftfartøj

2.1. Gældende ret

De gældende bestemmelser i luftfartslovens kapitel 9 om befordring med luftfartøj bygger på det såkaldte Warszawa-system, som består af 1) Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, som ændret ved Haag-protokollen af 28. september 1955, og 2) tillægskonventionen til Warszawa-konventionen af 18. september 1961 om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, der udføres af en anden person end den kontraherende befordrer (Guadalajara-konventionen).

Warszawa/Haag bestemmelserne blev ændret ved Guatemala-protokollen af 8. marts 1971 og Montreal-protokollerne nr. 1-4 fra 1975.

Reglerne i kapitel 9 finder ikke anvendelse i det omfang forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002, gælder. Forordningen gælder for EF-luftfartsselskabers erstatningsansvar for personskade i tilfælde af ulykker om bord på et luftfartøj eller i forbindelse med ind- eller udstigning. Forordningen gælder kun for passagerer og rejsegods og ikke for befordring af gods.

Et EF-luftfartsselskab er et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en EU-medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 (EF-Tidende L 240 af 24. august 1992) (licensforordningen).

For luftfartsselskaber hjemmehørende i Grønland og på Færøerne gælder efter de gældende regler i kapitel 9, at personskadeansvaret er begrænset til 100.000 SDR for hver passager (indenrigs og international befordring).

2.2. Lovforslaget (Montreal-konventionens gennemførelse)

De væsentligste ændringsprotokoller (Guatemala-protokollen/Montreal-protokol nr. 3) er endnu ikke trådt i kraft, selvom det er mere end 25 år siden, de blev vedtaget. Da det næppe er sandsynligt, at de nogen sinde ville træde i kraft, og da der var fare for, at hele Warszawa-systemet ville bryde sammen, tog den internationale luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation) i sidste halvdel af 1990'erne initiativ til at udarbejde en helt ny og mere tidssvarende konvention (Montreal-konventionen). Montreal-konventionen skulle afløse de eksisterende og på visse punkter utidssvarende konventioner og protokoller inden for Warszawa-systemet. Montreal-konventionen er optrykt som bilag 3 til lovforslaget.

Montreal-konventionen bygger dog i vid udstrækning på det eksisterende Warszawa-system, således at den nye konvention dels indeholder modificerede bestemmelser fra hver af de tidligere konventioner og protokoller, dels en række helt nye bestemmelser, der navnlig har til hensigt at forbedre passagerernes retsstilling, navnlig i form af en væsentlig forhøjelse af erstatningsbeløbet og i form af forskudsudbetaling ved personskade.

Forslaget til de nye bestemmelser i kapitel 9 er baseret på en gennemførelse i dansk ret af Montreal-konventionen i det omfang, dette er nødvendigt i forhold til forordningerne på området, jf. herved forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002.

Forordningerne omfatter EF-luftfartsselskaber, og det foreslås derfor, at luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Grønland og på Færøerne, ligestilles med danske selskaber, således at de skal opfylde enkelte supplerende krav, bl.a. om forskudsudbetaling og information til passagererne om befordrerens ansvar for passagerer og rejsegods, jf. forslaget til § 90 b.

Tilsvarende krav foreslås at gælde, såfremt det måtte blive aktuelt, at udenlandske ikke-EF-luftfartsselskaber måtte få tilladelse til at foretage indenrigsflyvning i Danmark.

De væsentligste ændringer i forhold til de nugældende erstatningsbestemmelser er indførelse af ubegrænset erstatningsansvar for passagers død eller tilskadekomst. Dette indebærer en ændring i forhold til i dag, hvor ansvaret for andre landes luftfartsselskaber (uden for EU) er begrænset til 100.000 SDR pr. passager ved indenrigs luftbefordring og til 16.600 SDR ved international luftbefordring.

Der indføres endvidere et 2-strengt system, hvorved der er objektivt ansvar for personskade op til 100.000 SDR. Dette indebærer, at luftfartsselskabet ikke kan afskære eller begrænse sit erstatningsansvar for krav på indtil 100.000 SDR. For krav udover dette beløb gælder der et præsumptionsansvar (ansvar med omvendt bevisbyrde).

Disse ændringer svarer til, hvad der i dag gælder for EF-luftfartsselskaber, jf. forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002.

For så vidt angår erstatning for forsinkelse, skade på rejsegods og gods, foreslås der ikke nogen ændring i forhold til de ansvarsgrænser, der gælder i dag efter kapitel 9, da disse fortsat anses for at være tilstrækkeligt høje til at dække langt de fleste typiske skader.

Dette indebærer, at ansvaret fortsat er begrænset til 4.150 SDR pr. passager for forsinkelse. For bortkommet eller beskadiget rejsegods og for forsinkelse heraf er ansvaret begrænset til 1.000 SDR pr. passager, og for gods er ansvaret begrænset til 17 SDR pr. kg.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrænser med tiden bliver for lave, indeholder konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at ICAO hvert 5. år skal tage de nævnte ansvarsgrænser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige trækningsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

Ordningen sikrer, at man undgår at komme i den situation, som man har oplevet i relation til personskade, hvor mange medlemsstater har fundet, at ansvarsgrænserne var alt for lave, uden at de har været i stand til at forhøje dem ved ændring af deres lovgivning, fordi en forhøjelse af beløbsgrænserne kun kunne ske ved en konventionsændring, som erfaringsmæssigt kan tage mange år.

Såfremt ICAO vedtager en forhøjelse af beløbsgrænserne i § 111, stk. 1 - 5, vil det være nødvendigt at fremsætte forslag om ændring af luftfartslovens bestemmelser herom.

Endvidere indeholder forslaget til § 111 a en bestemmelse om, at luftfartsselskaberne ved personskade skal udbetale et forskudsbeløb til dækning af de øjeblikkelige økonomiske behov, der er opstået som følge af en passagers død eller tilskadekomst ved en ulykke med et luftfartøj.

Bestemmelser om udbetaling af forskudsbeløb gælder allerede i dag, for så vidt angår EF-luftfartsselskaber, jf. forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002. I Montreal-konventionen åbnes der mulighed for, at sådanne krav kan fastsættes nationalt, og det foreslås, at der stilles samme krav, som de, der stilles til EF-luftfartsselskaber, jf. nævnte forordning.

Der foreslås tillige i § 122 indført en bestemmelse om, at befordreren skal være forsikret for et beløb, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsberettigede får udbetalt det erstatningsbeløb, de er berettigede til efter bestemmelserne i luftfartslovens kapitel 9. For EF-luftfartsselskabers vedkommende er der allerede i dag i ovennævnte forordning fastsat bestemmelser om forsikring, for så vidt angår passagerskade.

Endelig indeholder forslaget til § 117, stk. 2, i forhold til passagererne en forbedring af bestemmelserne om værneting, idet der udover de 4 valgmuligheder, der i dag gælder med hensyn til valg af det sted, hvor der kan anlægges erstatningssag mod luftfartsselskabet (værneting), indføres endnu en valgmulighed (det såkaldte 5. værneting), som dog kun gælder, hvis der er tale om personskadeerstatning.

Dette indebærer, at der - i modsætning til de gældende regler - tillige vil kunne anlægges erstatningssag ved retten i den medlemsstat, hvor passageren på ulykkestidspunktet havde fast bopæl eller vedvarende opholdssted, forudsat det pågældende luftfartsselskab har en nærmere angivet forretningsmæssig tilknytning til denne medlemsstat.

2.3. Særligt om definitioner og terminologi i Montreal-konventionen

Montreal-konventionen anvender i stor udstrækning samme definitioner og terminologi, som er anvendt i de protokoller, som det gældende kapitel 9 bygger på. Bemærkningerne til lov nr. 117 af 11. marts 1987, der indførte disse regler, vil derfor fortsat kunne udgøre et væsentligt fortolkningsbidrag ved den fremtidige administration af bestemmelserne.

Selvom nogle af bestemmelserne i kapitel 9 enten slet ikke ændres eller kun ændres delvis, er det for overskuelighedens skyld valgt at udforme lovforslaget som en helt ny affattelse af dette kapitel.

2.4. Forslaget i øvrigt

I forslaget til § 71 og § 148 ændres rentebestemmelsen, således at rentetilskrivning ved for sen betaling fastsættes i overensstemmelse med renteloven. Endvidere præciseres det i forslaget til § 148, at der også skal betales for offentlige forretninger, der udøves med hjemmel i fællesskabsretlige regler på luftfartens område. Herudover er der tale om sproglige justeringer.

3. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for staten, amtskommuner eller kommuner.

4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vil medføre begrænsede erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af højere forsikringspræmier for enkelte luftfartsselskaber, idet forslaget indebærer en højere dækning for personskade for luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Grønland og på Færøerne.

Forslaget har været forelagt Økonomi- og Erhvervsministeriets Fokuspanel. Resultatet heraf er følgende:

»Et fokuspanel bestående af 15 virksomheder har vurderet lovforslaget. Af de 15 virksomheder vurderer alle, at de er omfattet af forslaget. Det skal bemærkes at lovforslagets målgruppe består af 25 virksomheder, hvorfor stikprøven næsten er identisk med populationen.

33% af de omfattede virksomheder forventer, at lovforslaget vil medføre administrative konsekvenser. I den forbindelse forventer 20% af de omfattede virksomheder (dvs. 3 virksomheder) at få et engangsbehov for hjælpemidler. I gennemsnit giver dette en byrde pr. virksomhed på 103.333 kr. På samfundsniveau giver dette et interval på 142.000 892.000 kr.

Derudover forventer en enkelt virksomhed omstillingsbyrder, en forventer engangsbehov for ekstern assistance og to virksomheder forventer løbende byrder som følge af forslaget. På baggrund af datagrundlaget har det ikke været muligt at fortage gennemsnitsberegninger eller opregninger til samfundsniveau.

Samlet forventes lovforslaget dermed ikke at medføre væsentlige administrative byrder på samfundsniveau.«

5. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Der henvises til det, der er anført i de almindelige bemærkninger, pkt. 1 og 2.1-2.

7. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring i Færøernes Landsstyre og Grønlands Hjemmestyre.

Forslaget har endvidere været sendt til høring hos de organisationer m.v., der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommune og amtskommuner	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for stat, kommune og amtskommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Begrænsede økonomiske konsekvenser, jf. pkt. 4
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Begrænsede administrative konsekvenser, jf. pkt. 4
Miljømæssige konsekvenser	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Der henvises til bemærkningerne herom under pkt. 1 og 2.1-2.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget er en konsekvens af forslaget til §§ 90, 90 a og b, hvorved anvendelsesområdet opdeles i de nævnte bestemmelser.

Til nr. 2

Af hensyn til lettelse af administrationen af rentetilskrivning foreslås det, at renten fastsættes i overensstemmelse med rentelovens bestemmelser, dvs. at renten tillægges pr. dag fra forfaldsdagen i stedet for pr. påbegyndt måned. Af samme årsag indebærer forslaget, at der ikke længere opereres med et mindstebeløb på 50 kr. Der vil fortsat blive opkrævet betaling for erindringskrivelser.

Herudover er der foretaget en sproglig justering af teksten. Der er ikke i øvrigt tilsigtet nogen ændring af bestemmelsen.

Til nr. 3

Til kapitel 9

Anvendelsesområdet for kapitel 9 er nærmere defineret i forslaget til §§ 90, 90 a, 90 b og 91.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, pkt. 1, er kompetencen på de områder, som Montreal-konventionen omfatter, delt mellem Fællesskabet og medlemsstaterne. Medlemsstaterne har kompetencen i forhold til ikke EU-medlemslande og i forhold til EF-luftfartsselskaber på områder, der ikke er omfattet af forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002. For luftbefordring med EF-luftfartsselskaber gælder den ovennævnte forordning for så vidt angår befordring af passagerer og rejsegods.

For luftbefordring med luftfartsselskaber hjemmehørende i Grønland og på Færøerne og luftbefordring af gods, der udføres af EF-luftfartsselskaber, gælder luftfartslovens kapitel 9.

Ved indenrigs luftbefordring forstås i kapitlet luftbefordring inden for rigets grænser, hvor mellemlandning i et andet land ikke er aftalt.

Til § 90 (Montreal-konventionens art. 1, stk. 1)

Efter forslaget til § 90 gælder kapitel 9 for luftbefordring til og fra Danmark med luftfartøjer fra ikke EU-medlemslande, der har tilsluttet sig Montreal-konventionen. Af forslaget til § 90, stk. 2, fremgår, at kapitel 9 ikke gælder i det omfang befordringen omfattes af ovennævnte forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002.

I forslaget til § 90, stk. 1, er anvendt betegnelsen »luftfartsselskab« i stedet for »lufttrafikforetagende«, der er nævnt i den gældende § 90. Der er alene tale om en sproglig justering. Betegnelsen »luftfartsselskab« omfatter således både juridiske personer som anpartsselskaber, aktieselskaber, interessentskaber, kommanditselskaber m.v. og personligt ejede luftfartsforetagender. Efter Montreal-konventionens artikel 57 er der dog mulighed for, at bl.a. visse statslige og militære luftbefordringer kan undtages fra konventionens anvendelsesområde. I forslaget til § 90, stk. 3, er der åbnet for denne mulighed i Montreal-konventionen, der i øvrigt også var indeholdt i Warszawa-konventionen, jf. den gældende § 125.

Endvidere gælder kapitel 9 for luftbefordring til og fra Danmark med luftfartøjer fra ikke EU-medlemslande, der hverken har tilsluttet sig Montreal-konventionen eller Warszawa-konventionen fra 1929 med efterfølgende ændringsprotokoller (Haag-protokollen af 28. september 1955, tillægskonventionen til Warszawa-konventionen af 18. september 1961, Guadalajara-konventionen, om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, der udføres af en anden person end den kontraherende befordrer, og Montreal-protokol nr. 4 af 25. september 1975), jf. forslaget til § 90, stk. 1, nr. 2 og 3.

Til § 90 a

Montreal-konventionen afløser ikke umiddelbart Warszawa-konventionen fra 1929 med efterfølgende ændringsprotokoller. Der vil også efter Montreal-konventionens ikrafttræden fortsat være lande, der kun har tiltrådt Warszawa-konventionen med senere ændringer, og af forslaget til § 90 a fremgår, at bestemmelserne i bilaget til loven gælder for udenrigs luftbefordring med luftfartøjer fra disse lande. Bestemmelserne i bilaget til loven svarer i det væsentlige til bestemmelserne i kapitel 9 i lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985, der i dag gælder for sådan udenrigs luftbefordring.

For befordring med luftfartøjer fra lande, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen og Montreal-protokol nr. 4 af 25. september 1975 gælder dog for så vidt angår befordring af gods forslagets bestemmelser herom i lovens kapitel 9, jf. forslaget til § 90 a, stk. 2.

Til § 90 b

Efter forslaget til § 90 b finder reglerne om supplerende betaling for transport af særligt rejsegods, om forskudsudbetaling, hvis en passager bliver dræbt eller lider personskade, og om befordrers informationspligt til passagerer i art 3 a, 5 og 6 i ændringsforordningen nr. 889/2002 af 13. maj 2002, tillige anvendelse på luftbefordring med luftfartøjer fra luftfartsselskaber hjemmehørende i Grønland og på Færøerne og på indenrigs luftbefordring, der ikke er omfattet af ovennævnte forordning.

Til § 91 (Montreal- konventionens art. 2 og 51)

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til den gældende § 91.

Til § 92 (Montreal-konventionens art. 3, stk. 1, 2 og 5)

De foreslåede bestemmelser om befordringsdokumenter skal på den ene side sikre hensynet til passagererne og på den anden side tilgodese de muligheder, som den teknologiske udvikling kan medføre i form af bl.a. elektronisk billetudstedelse.

Bestemmelserne i § 92, stk. 1 og 3, svarer til de gældende bestemmelser. Befordringsdokumentet kan fortsat være individuelt eller kollektivt. I stk. 2 er det præciseret, at befordreren i de tilfælde, hvor der ikke udstedes befordringsdokument, skal tilbyde passageren skriftligt materiale om de oplysninger, der registreres på anden måde.

Til § 93 (Montreal-konventionens art. 3, stk. 3)

Bestemmelsen vedrører indskrevet rejsegods og indeholder forenklede regler om rejsegodsbevis. Der er således ikke længere noget krav til indholdet af rejsegodsbeviset, hvorimod befordreren i modsætning til tidligere nu får pligt til at udstede rejsegodsbevis for hvert enkelt stykke rejsegods. Dette vil også gælde i tilfælde, hvor oplysningerne om det indskrevne rejsegods registreres på anden måde efter bestemmelsen i § 92, stk. 2.

Ved indskrevet rejsegods forstås i dette kapitel den bagage, passageren indleverer til befordreren med henblik på, at bagagen kan ankomme samtidig med passageren på bestemmelsesstedet.

Til § 94 (Montreal-konventionens art. 4 og 27)

Bestemmelserne om gods i forslaget til § 94 svarer med redaktionelle ændringer til de gældende bestemmelser i § 94, stk. 1 3. Afsenderen skal dog ikke længere give samtykke til, at der ikke udfærdiges luftfragtbrief, men det er et krav, at oplysningerne om den konkrete befordring registreres på anden måde, herunder elektronisk, og at afsenderen gives mulighed for at blive gjort bekendt med de registrerede oplysninger.

Den gældende bestemmelse i stk. 4 er udgået som en konsekvens af forslaget til § 123, hvoraf fremgår, at befordreren helt kan nægte at indgå en befordringsaftale.

Til § 95 (Montreal-konventionens art. 7)

Bestemmelsen i stk. 1 og 2 svarer til den gældende § 95. I stk. 3 er det præciseret, at underskrifterne kan være påtrykt eller påstemplet.

Til § 96 (Montreal-konventionens art. 6 og art. 8)

Bestemmelserne i forslaget § 96, stk. 1 og stk. 2, svarer med en enkelt redaktionel ændring til de gældende bestemmelser i § 96.

Der er i forslaget indsat et nyt stk. 3, hvorefter afsenderen om nødvendigt har pligt til at udstede et dokument om arten og beskaffenheden af godset, hvis det er nødvendigt for at opfylde krav fra toldvæsenet, politiet eller lignende offentlige myndigheder. Der pålægges ikke herved befordreren nogen forpligtelse eller noget ansvar. Hvis det f.eks. kræves af

sundhedsmyndighederne, kan befordreren forlange, at afsender udsteder et dokument, hvori godsets art oplyses. Opfylder afsender ikke sin forpligtelse, eller er oplysningerne mangelfulde, kan konsekvensen derfor blive, at godset ikke medtages eller kommer frem.

Til § 97 (Montreal-konventionens art. 5)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 97.

Til § 98 (Montreal-konventionens art. 9)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 98.

Til § 99 (Montreal-konventionens art. 10)

Bestemmelserne i forslaget til § 99 svarer til de gældende bestemmelser. Der er i stk. 1 indsat et nyt 3. pkt., der præciserer, at afsenders ansvar ikke ophører, selvom den, der har handlet på afsenderens vegne, også er agent for befordreren.

Til § 100 (Montreal-konventionens art. 11)

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til den gældende § 100.

Til § 101 (Montreal-konventionens art. 12)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 101.

Til § 102 (Montreal-konventionens art. 13, stk. 1 og 2)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 102.

Til § 103 (Montreal-konventionens art. 13, stk. 3)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 103.

Til § 104 (Montreal-konventionens art. 15, stk. 2)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 104.

Til § 105 (Montreal-konventionens art. 16)

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til den gældende § 105.

Til § 106 (Montreal-konventionens art. 17, stk. 1)

Med forslaget til § 106 ændres udtrykket »personskade« til »dræbt eller lider skade på legeme eller helbred«, og udtrykket »begivenhed« ændres til »ulykke«. Endvidere udgår 3.

pkt., hvoraf det fremgår, at befordrerens ansvar ikke er ansvarlig for skade, som udelukkende skyldes passagerens helbredstilstand.

Bestemmelsen er med det ændrede ordvalg justeret i overensstemmelse med Montreal-konventionen. Der er ikke med forslaget tilsigtet nogen ændring af den gældende retstilstand.

Til § 107 (Montreal-konventionens art. 17, stk. 2 og 3)

Det er med forslaget til § 107, stk. 1 og 2, præciseret, at bestemmelsen gælder for rejsegods, der er indskrevet hos befordrerens med henblik på lufttransport.

Ved rejsegods forstås både indskrevet rejsegods og håndbagage samt andre genstande, som passageren selv medtager under befordringen eller bærer på sig, som f.eks. tøj, briller, mobiltelefon og armbåndsur.

Efter forslaget til § 107, stk. 3, er befordrerens ansvar for, at en passagers håndbagage og andre genstande, som passageren selv medtager under flyvningen eller bærer på sig, jf. ovenfor, går tabt eller beskadiges ombord i et luftfartøj, ændret fra et objektivt ansvar til et ansvar efter dansk rets almindelige erstatningsregler. Det vil sige, at befordrerens ansvar kun er ansvarlig, hvis denne eller dennes ansatte eller agenter har handlet forsætlig eller uagtsomt.

Endvidere er der i forslaget indsat et nyt stk. 4, der angiver fra hvilket tidspunkt en passager kan gøre sine rettigheder efter befordringsaftalen gældende, hvis det indskrevne rejsegods ikke er kommet frem.

Til § 108 (Montreal-konventionens art. 18)

Der er med forslaget til § 108, stk. 1, tale om en præcisering af den gældende retstilstand, hvorefter befordrerens ansvar for skade på gods i forbindelse med luftbefordring omfatter det tidsrum, godset er i befordrerens varetægt. Det er i den forbindelse ikke afgørende, om godset befinder sig på eller uden for lufthavnsområdet.

Efter forslaget til § 108, stk. 2, er befordrerens ansvar, i det omfang skaden på godset udelukkende skyldes nogen af de fire i bestemmelsen opregnede årsager. Skyldes skaden f.eks. kun delvis godsets egen beskaffenhed eller fejl heri, nedsættes befordrerens ansvar tilsvarende.

Bestemmelsen i forslaget til § 108, stk. 3, svarer til den gældende § 108, stk. 3.

Endvidere er der i forslaget indsat et nyt stk. 4, der fastslår, at bestemmelserne i kapitel 9 finder anvendelse, hvis befordrerens, uden at afsenderen samtykker heri, helt eller delvis udskifter den aftalte lufttransport med en anden transportform, f.eks. hvor befordrerens, uden at indhente samtykke fra afsender, sender godset med skib fra Oslo til København, i stedet for - som aftalt i befordringsaftalen - med fly.

Bestemmelsen udelukker ikke, at afsender såfremt afsender måtte ønske dette kan påberåbe sig andre erstatningsregler, der måtte give den pågældende en bedre retsstilling, f.eks. hvis transporten sker ad søvejen.

Til § 109 (Montreal-konventionens art. 19)

Der er foretaget en ændring, idet begrebet »alle nødvendige forholdsregler« er ændret til »alle forholdsregler som med rimelighed kan forlanges«. Der er med det ændrede ordvalg tale om en præcisering af den gældende retstilstand. Der er fortsat tale om et præsumptionsansvar, dvs. ansvar med omvendt bevisbyrde, hvor befordreren er pålagt bevisbyrden.

Til § 110 (Montreal-konventionens art. 20)

Der er med forslaget til § 110, stk. 1, tale om en sammenskrivning af de nugældende bestemmelser i § 110, stk. 1 og 2.

Det er tillige præciseret, at bestemmelsen om nedsættelse og bortfald af erstatning i stk. 1 tillige omfatter den foreslåede nye bestemmelse i § 111, stk. 1, om befordrers objektive erstatningsansvar for en passagers død eller tilskadekomst.

Forslaget til § 110, stk. 2, omhandler graden af medvirken.

Til § 111 (Montreal-konventionens art. 21, 22 og 23, stk. 1)

Efter forslaget til § 111, stk. 1 og stk. 2, indføres der ubegrænset erstatningsansvar ved passagerers død eller tilskadekomst for ikke EF-luftfartsselskaber. I dag er ansvaret for personskade for disse selskaber begrænset til 100.000 SDR pr. passager, jf. den gældende § 111, stk.1, og § 111 a, stk.1, i lovbekendtgørelse af 408 af 11. september 1985.

Efter forslaget til § 111, stk. 1, vil der for den del af den samlede erstatningssum pr. passager, der ikke overstiger 100.000 SDR, blive tale om et objektivt ansvar for befordreren, medmindre der er tale om medvirken, jf. § 110.

I det omfang det opgjorte erstatningsbeløb overstiger 100.000 SDR, er der efter forslaget til § 111, stk. 2, tale om et præsumptionsansvar for befordreren (ansvar med omvendt bevisbyrde).

Dette betyder, at befordreren for den del, der overstiger 100.000 SDR, kun kan blive fri for ansvar, hvis den pågældende beviser, at hverken den pågældende selv, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på befordrerens vegne, har forårsaget skaden forsætligt eller uagtsomt, eller befordreren beviser, at skaden alene er forårsaget af tredjemands forsætlige eller uagtsomme handling eller undladelse.

Bestemmelsen i stk. 2, nr. 2, er uden selvstændigt indhold, idet bestemmelserne i stk. 2, nr. 1, tillige vil være opfyldt, såfremt befordreren kan bevise, at skaden alene skyldes

forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemands side, som nævnt i stk. 2, nr. 2. Bestemmelsen er alene medtaget for at skabe ensartethed i forhold til ændringsforordningen nr. 889/2002 af 13. maj 2002.

Som eksempel kan nævnes et tilfælde, hvor det samlede tab i forbindelse med en passagers tilskadekomst er opgjort til 150.000 SDR, heraf vil de første 100.000 SDR være omfattet af befordrers objektive ansvar efter bestemmelsens stk. 1. Det vil sige, at befordreren skal betale skadelidte 100.000 SDR, uanset om befordreren kunne have gjort noget for at forhindre skaden eller ej, medmindre befordreren kan bevise, at der foreligger medvirken til skaden fra passagerens side. Såfremt der foreligger medvirken, skal de 100.000 SDR nedsættes eller bortfalde under hensyn til graden af medvirken, jf. § 110, jf. § 111. Det resterende tab på 50.000 SDR vil skulle bedømmes efter bestemmelserne om præsumptionsansvar i stk. 2. Udgangspunktet er for denne del af beløbet, at befordreren skal betale også de resterende 50.000 SDR. Såfremt befordreren imidlertid kan bevise, at der ikke har været noget at bebrejde den pågældende selv, dennes ansatte eller agenter, vil den pågældende ikke skulle betale mere end de oprindelige 100.000 SDR, hvilket vil have som konsekvens, at passageren ikke vil få dækning fra befordreren for de resterende 50.000 SDR. Ifalder befordreren imidlertid ansvar efter § 111, stk. 2, fordi den pågældende ikke kan bevise, at der ikke har været noget at bebrejde den pågældende, dennes ansatte eller agenter, vil befordreren skulle betale det samlede beløb på 150.000 SDR, medmindre der foreligger medvirken som nævnt ovenfor, jf. § 110, jf. § 111.

Ovennævnte ændringer svarer til, hvad der i dag gælder for EF-luftfartsselskaber, jf. artikel 3 i Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

Forslaget til § 111, stk. 3, svarer til den gældende § 111, stk. 2.

I forslaget til § 111, stk. 4, er der indsat et nyt pkt. svarende til det, der gælder for transport af gods, hvorefter passageren kan indgå aftale med befordreren om en højere ansvarsgrænse i de tilfælde, hvor passageren ved det indskrevne rejsegods indlevering til befordreren har angivet den reelle værdi af rejsegodset og tillige har betalt det eventuelle tillæg, som befordreren kan kræve.

Forslaget til § 111, stk. 5, svarer til den gældende § 111, stk. 4, idet der dog som en konsekvens af, at oplysninger kan registreres på anden måde end i et transportdokument, jf. § 94, er tilføjet en bestemmelse herom.

Der er i forslaget indsat et nyt stk. 6, hvorefter befordreren ikke kan påberåbe sig ansvarsbestemmelserne i stk. 3 og 4, og de deri angivne ansvarsgrænser for skade som følge af forsinkelse eller skade på rejsegods, hvis skaden kan tilskrives befordreren, dennes ansatte eller dennes agenter som forsætlig eller hensynsløs handling eller undladelse i tilfælde, hvor de pågældende ved, at deres handling eller undladelse kunne medføre en skade.

Forslaget til § 111, stk. 7, svarer til den gældende § 111, stk. 5, med den tilføjelse, at retten udover at kunne tilkende sagsøger sagsomkostninger også kan tillægge renter.

Forslaget til § 111, stk. 8, svarer til den gældende § 111, stk. 6.

Til § 111 a (Montreal-konventionens art. 28)

Der er i forslaget indsat en ny § 111 a, der omhandler udbetaling af forskudsbeløb til den erstatningsberettigede, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred som følge af en flyulykke.

I Montreal-konventionen er der åbnet mulighed for, at spørgsmålet om forskudsbeløb fastsættes nationalt. For EF-luftfartsselskaber gælder således art. 5 i forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002, hvoraf bl.a. fremgår, at forskudsudbetaling kun skal »tilbagebetales i de i art. 20 i Montreal-konventionen nævnte tilfælde, eller hvis den person, som har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person«. For luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Grønland eller på Færøerne vil tilsvarende regler gælde i medfør af forslaget til § 90 b. For luftfartsselskaber, der ikke er EF-luftfartsselskaber eller hjemmehørende i Grønland eller på Færøerne, og som måtte få adgang til at flyve indenrigs i Danmark, vil ligeledes gælde reglerne i de nævnte forordninger, jf. forslaget til § 90 b.

Forslaget til § 111 a indebærer, at der vil gælde regler om udbetaling af forskudsbeløb i tilfælde af ulykker inden for dansk område med et udenlandsk luftfartsselskab, (der ikke er et EF-luftfartsselskab), for så vidt der i det involverede luftfartsselskabs nationale lovgivning gælder krav om forskudsudbetaling.

Et udbetalt forskudsbeløb vil alene kunne kræves tilbagebetalt, hvis modtager med forsæt eller ved uagtsomhed har forårsaget eller bidraget til skaden, eller vedkommende viser sig ikke at være den erstatningsberettigede person. Overstiger forskudsbeløbet derimod det reelle tab, kan det overskydende beløb ikke kræves tilbagebetalt. Forskudsbeløbet kan derimod fraregnes i det endelige erstatningsbeløb, hvis dette er større end det udbetalte forskudsbeløb.

Til § 112 (Montreal-konventionens art. 26)

Bestemmelsen i forslaget til § 112 svarer til den gældende § 112, stk. 1. Bestemmelsen i den gældende § 112, stk. 2, er udgået som overflødig. Det fremgår allerede af § 108, stk. 2, nr. 1, at befordreren ikke er ansvarlig for skade på gods, i det omfang skaden skyldes godsets egen beskaffenhed eller fejl i dette.

Til § 113 (Montreal-konventionens art. 25)

Der er med forslaget til § 113 åbnet mulighed for, at befordreren kan indgå aftale om, at der skal gælde højere eller slet ingen ansvarsgrænser.

Til § 114 (Montreal-konventionens art. 30)

Bestemmelsen svarer til den gældende. Erstatningsansvarslovens § 23 om nedsættelse eller bortfald af arbejdstagerens erstatningsansvar i nærmere angivne tilfælde vil finde anvendelse.

Til § 115 (Montreal-konventionens art. 31, stk. 1-3)

Det er nu præciseret, at bestemmelsen - foruden gods - også vedrører indskrevet rejsegods. Endvidere er der som en konsekvens af, at oplysninger kan registreres på anden måde end i et transportdokument, jf. § 94, tilføjet en bestemmelse herom. Det er endvidere præciseret i forslaget til § 115, stk. 3, at meddelelse til befordreren kan ske i elektronisk form.

Til § 116 (Montreal-konventionens art. 31, stk. 4)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 116.

Til § 117 (Montreal-konventionens art. 33)

Bestemmelsen i forslaget til § 117, stk. 1, svarer til den gældende § 117, stk. 1.

I forslaget til § 117, stk. 2, er der i forhold til passageren en forbedring af bestemmelserne om værneting, idet der udover de 4 valgmuligheder, der i dag gælder med hensyn til valg af det sted, hvor der kan anlægges erstatningssag mod luftfartsselskabet (værneting), indføres endnu en valgmulighed (det såkaldte 5. værneting), som dog kun gælder, hvis der er tale om personskadeerstatning.

Dette indebærer, at der - i modsætning til de gældende regler - tillige vil kunne anlægges erstatningssag ved retten i den medlemsstat, hvor passageren på ulykkestidspunktet havde fast bopæl eller vedvarende opholdssted, forudsat det pågældende luftfartsselskab har en nærmere angivet forretningsmæssig tilknytning til denne medlemsstat.

Det er således en betingelse, at luftfartsselskabet udfører erhvervmæssig lufttransport med passagerer til eller fra den pågældende stat enten med selskabets egne fly eller med leasede fly. Endvidere er det en betingelse, at luftfartsselskabet i den pågældende medlemsstat udfører sine forretninger med lufttransport af passagerer fra lokaliteter, som selskabet selv ejer eller har lejet, eller som er ejet eller lejet af et andet luftfartsselskab, som befordreren har indgået en forretningsaftale med.

Forslaget indebærer, at f.eks. en passager, der har fast bopæl eller vedvarende opholdssted i Canada, og som kommer til skade på et fly, der opereres af f.eks. et grønlandsk luftfartsselskab, vil kunne anlægge erstatningssag mod selskabet i Canada, hvis ovennævnte betingelser om tilknytning til Canada er opfyldt i relation til luftfartsselskabet.

Bestemmelsen er resultatet af et kompromis, som på den ene side sikrer en forbedring af passagerens retsstilling ved at give passageren mulighed for at anlægge erstatningssag (personskade) mod et udenlandsk luftfartsselskab i sit hjemland, og som på den anden side sikrer, at der ikke vil kunne anlægges erstatningssag i passagerens hjemland mod et luftfartsselskab, som slet ikke har nogen forretningsmæssig tilknytning hertil.

Ved »forretningsaftale« forstår en aftale, som modsat en aftale med agenter, er en aftale mellem luftfartsselskaber om deres fælles levering af tjenesteydelser i forbindelse med lufttransport af passagerer, og ved »bopæl eller permanent ophold« forstår passagerens faste bolig eller opholdssted på ulykkestidspunktet. Passagerens nationalitet er i den forbindelse ikke afgørende.

Anlægges sagen ved danske domstole, gælder de almindelige regler i retsplejeloven.

Til § 118 (Montreal-konventionens art. 35, stk. 1)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 118.

Til § 119 (Montreal-konventionens art. 36)

Bestemmelsen svarer til den gældende § 119.

Til § 119 a-f (Montreal-konventionens art. 39-42 og art. 44-46)

Bortset fra konsekvensændringer i § 119 f, stk. 1, og en enkelt redaktionel ændring i § 119 b svarer bestemmelserne til de gældende §§ 119 a 119 f.

For så vidt angår § 119 f gælder, at bliver en passager dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, så finder bestemmelserne i § 117 anvendelse både i forhold til den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, og i forhold til den befordrer, der udfører befordringen på ulykkestidspunktet.

Har en tilskadekommet passager, der f.eks. har fast bopæl eller vedvarende opholdssted i Canada, indgået en befordringsaftale med luftfartsselskab A om transport fra København til Ankara via Wien, og flyvningen delvis udføres af luftfartsselskab B, så kan passageren anlægge erstatningssag mod luftfartsselskab A for hele flyvningen, dvs. også den del af transporten, der faktisk udføres af B, efter bestemmelserne i § 117, stk. 1 og stk. 2.

Kommer passageren til skade under den del af transporten, der udføres af B, har passageren tillige mulighed for at anlægge erstatningssag mod B, det sted hvor B bor eller har sit hovedkontor, eller i Canada, hvis betingelserne om tilknytning til Canada er opfyldt i relation til luftfartsselskab B.

Til § 120 (Montreal-konventionens art. 38)

Forslaget til § 120 svarer med enkelte præciseringer til de gældende bestemmelser i § 120.

Til § 121 (Montreal-konventionens art. 33, 34, 47 og 49)

Bestemmelsen i § 121, stk. 1, svarer i det væsentlige til den gældende i § 121.

Endvidere er der i forslaget indsat et nyt § 121, stk. 3, der fastslår, at bestemmelserne i kapitel 9 ikke er til hinder for, at den ansvarlige for skaden kan fremsætte regreskrav mod nogen anden, f.eks. hvor befordreren er objektiv ansvarlig for skaden efter § 111, stk. 1, jf. § 106, og hvor skaden skyldes forsætlig eller uagtsomt handling eller undladelse fra tredjemands side.

I forbindelse med indgåelse af voldgiftsaftaler forud for skadens indtræden er kravet til aftalen efter forslaget til § 121, stk. 4, at den skal være skriftlig, og at det er erstatningskrævende, der vælger sted for voldgiften, inden for de steder der er lovligt værning efter dette kapitel. Endvidere er det en betingelse, at voldgiftsretten følger bestemmelserne i kapitel 9. Er betingelser i § 121, stk. 4, ikke indsat i den skriftlige voldgiftsaftale, anses de alligevel for indeholdt i aftalen, og ethvert aftalevilkår, der er i strid med stk. 4, er ugyldig.

Til § 122 (Montreal-konventionens art. 50)

I forslaget til § 122 er der indsat en bestemmelse om, at befordreren skal kunne dokumentere, at den tegnede forsikring er tilstrækkelig til at dække de erstatningskrav, befordreren kan blive mødt med efter kapitel 9, herunder også det ubegrænsede erstatningsansvar, hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade.

Til § 123 (Montreal-konventionens art. 27)

Efter forslaget til § 123 kan befordreren uden begrundelse nægte at indgå en befordringsaftale. Befordreren har endvidere mulighed for at give afkald på de rettigheder, der er fastlagt i kapitel 9, og befordreren kan også indgå på sådanne yderligere befordringsvilkår, som ikke strider imod bestemmelserne i kapitel 9.

Til nr. 4

Siden 1923 har offentlige forretninger, der foretages i henhold til luftfartsloven - dvs. tilsynet med den civile luftfart - været indtægtsdækket. I de senere år er EU-retsakter på luftfartens område blevet gennemført som forordninger, der er direkte bindende for ejere og brugere af luftfartøjer, og tilsynsforretninger foretages derfor i dag i et vist omfang med direkte hjemmel i forordninger frem for med hjemmel i luftfartslovgivningen. For at undgå enhver tvivl om, at den del af tilsynet, der baserer sig på forordninger, også skal finansieres gennem brugerbetaling, foreslås det derfor præciseret, at der også kan fastsættes regler om betaling for offentlige forretninger, der foretages i henhold til fællesskabsretlige regler på områder, der omfattes luftfartsloven.

Således er tillige den tvivl, som Rigsrevisionen fremsatte i januar 2002 om hjemlen for Statens Luftfartsvæsens opkrævning af gebyr for udstedelse af EU-licens, endeligt elimineret.

Af hensyn til lettelse af administrationen af rentetilskrivning foreslås det, at renten fastsættes i overensstemmelse med rentelovens bestemmelser, dvs. at renten tillægges pr. dag fra forfaldsdagen i stedet for pr. påbegyndt måned. Af samme årsag indebærer forslaget, at der ikke længere opereres med et mindstebeløb på 50 kr. Derimod vil der fortsat blive opkrævet betaling for erindringskrivelser.

Der er herudover foretaget en sproglig justering af teksten, men der er ikke herved i øvrigt tilsigtet nogen ændring af bestemmelsen.

Til nr. 5

Bestemmelserne i bilaget svarer i alt væsentligt til kapitel 9, der gælder i dag for luftbefordring, som er omfattet af Warszawa-konventionen med senere ændringer, jf. kapitel 9 i lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985. Forslaget indebærer, at bestemmelserne fortsat gælder for befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen med senere ændringer, jf. forslaget til § 90 a.

Danmark er fortsat traktatretligt forpligtet i forhold til disse lande. For overskuelighedens skyld, og da det må forventes, at reglerne vil få begrænset anvendelse, reguleres disse forhold i bilaget til loven.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Trafikministeren fastsætter dog tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 1, 3 og 5, således at ikrafttrædelsen af bestemmelserne kan koordineres med EU-reglerne.

Til § 3

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at loven med de i bestemmelsen nævnte begrænsninger gælder for Grønland.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at loven ikke gælder for Færøerne. Loven kan dog sættes i kraft for Færøerne ved kgl. anordning i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting. Bestemmelserne svarer til de gældende bestemmelser i luftfartslovens § 158.

Organisationer m.m., der er blevet hørt over lovforslaget om ændring af luftfartsloven

Advokatrådet

Air Alpha Greenland

Air Alsie A/S

Air Holbæk I/S

AOPA Danmark

Atlantic Airways

Autoriserede Danske Flyværksteder

Aviation Assistance A/S

Ben Air A/S

Billund Air Center A/S

Cimber Air A/S

Copenhagen Airtaxi A/S

Danish International Helicopters ApS

DANSAM

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk International Kurér Organisation

Danske Pilotorganisationers Samråd

Danske Speditører

Egon Kargaard Sørensen

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Execujet Scandinavia A/S

Flexjet Operations A/S

Flyvebranchens Personaleunion

Forbrugerrådet

Foreningen af Rejsearrangører i Danmark

Forsikringens Hus

Forsvarskommandoen

Grønlandsfly

Grønlands Lufthavnsvæsen

Heliflight East ApS

Helikopter-Service A/S

Ikaros Fly ApS

Kongelig Dansk Aeroklub

Københavns Lufthavne A/S

Landsorganisationen i Danmark

Luftfartsdirektoratet, Island

Luftfartstilsynet, Norge

Luftfartsverket, Finland

Luftfartsverket, Sverige

Maersk Air A/S

Muk Air A/S

Newair A/S

Nordisk Flyforsikringsgruppe

North Flying A/S

Premiair A/S

Rigspolitechefen

SAS Danmark A/S

Specialarbejderforbundet i Danmark

Star Air A/S

Starling Air

Bilag 2

Uddrag af lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001

Kapitel 9^{1) 2) 3) 4)}

Befordring med luftfartøj

Anvendelsesområde

§ 90. Bestemmelserne i dette kapitel gælder for befordring med luftfartøj af passagerer, rejsegods eller gods, som udføres af et lufttrafikforetagende. Bestemmelserne gælder også for sådan befordring, hvis den udføres af andre mod betaling.

§ 91. Ved befordring af post er befordreren ikke ansvarlig over for afsenderen eller modtageren, men udelukkende over for postvæsenet og i overensstemmelse med de særlige regler, som gælder mellem befordreren og postvæsenet.

Stk. 2. De følgende bestemmelser i dette kapitel gælder ikke for befordring af post.

Stk. 3. Bestemmelserne om befordringsdokumenter i §§ 92-97 gælder ikke for befordring, som udføres under usædvanlige forhold og falder uden for normal udøvelse af luftfartsvirksomhed.

Befordringsdokumenter

§ 92. Ved befordring af passagerer skal der udstedes billet, jf. dog § 123. Billetten kan være individuel eller kollektiv og skal indeholde angivelse af:

1) afgangssted og bestemmelsessted og

2) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt.

Stk. 2. Udstedelse af billet er ikke nødvendig, hvis de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, nr. 1 og 2, registreres på anden måde.

Stk. 3. Selv om bestemmelserne i stk. 1 og 2 ikke er overholdt, er befodringsaftalen dog gyldig, og bestemmelserne i dette kapitel gælder for befodringen.

§ 93. Ved befodrning af indskrevet rejsegods skal der udstedes rejsegodsbevis, jf. dog § 123. Hvis rejsegodsbeviset ikke er hæftet sammen med eller indføjet i en passagerbillet, som opfylder kravene i § 92, stk. 1, skal det indeholde angivelse af:

1) afgangssted og bestemmelsessted og

2) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt.

Stk. 2. Udstedelse af rejsegodsbevis er ikke nødvendig, hvis de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, nr. 1 og 2, registreres på anden måde.

Stk. 3. Selv om bestemmelserne i stk. 1 og 2 ikke er overholdt, er befodringsaftalen dog gyldig, og bestemmelserne i dette kapitel gælder for befodringen.

§ 94. Ved befodrning af gods skal der udfærdiges luftfragtbrev, jf. dog § 123.

Stk. 2. Udfærdigelse af luftfragtbrev er ikke nødvendig, hvis oplysningerne om befodrningen registreres på anden måde og

1) afsenderen samtykker i, at der ikke udfærdiges luftfragtbrev, og

2) befordreren efter afsenderens anmodning udleverer en godskvittering, der indeholder tilstrækkelige oplysninger til identifikation af godset.

Stk. 3. Godskvitteringen skal give afsenderen mulighed for at blive gjort bekendt med de registrerede oplysninger.

Stk. 4. Hvis der ikke er udfærdiget luftfragtbrev, kan befordreren ikke nægte at modtage godset til befordring med henvisning til, at det system, som anvendes ved registreringen af oplysningerne om befordringen, ikke kan benyttes på et omladnings- eller bestemmelsessted.

§ 95. Luftfragtbrevet skal udfærdiges af afsenderen i tre originaleksemplarer. Det første eksemplar skal påtegnes »For befordren« og underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar skal påtegnes »For modtageren« og underskrives af afsenderen og befordreren. Det tredje eksemplar underskrives af befordreren og tilbageleveres til afsenderen efter godsets modtagelse. Underskrifterne kan være trykt eller erstattet af stempel.

Stk. 2. Har befordreren udfærdiget luftfragtbrev efter afsenderens anmodning, anses befordreren, hvis ikke andet bevises, for at handle på afsenderens vegne.

§ 96. Omfatter befordringen flere stykker gods, skal afsenderen efter befordrerens anmodning udfærdige særskilte luftfragtbreve.

Stk. 2. Benyttes et registreringssystem, jf. § 94, stk. 2, skal befordreren efter anmodning fra afsenderen udlevere særskilte godskvitteringer.

§ 97. Luftfragtbrevet og godskvitteringen skal indeholde angivelse af:

- 1) afgangssted og bestemmelsessted,
- 2) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt, og

3) forsendelsens vægt.

§ 98. Selv om bestemmelserne i §§ 94-97 ikke er overholdt, er befordringsaftalen dog gyldig, og bestemmelserne i dette kapitel gælder for befordringen.

§ 99. Afsenderen er ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger, som afsenderen eller nogen, som har handlet på afsenderens vegne, har givet i luftfragtbrevet eller for registrering eller indføjeelse i godskvitteringen. Er oplysningerne om godset urigtige eller ufuldstændige, er afsenderen ansvarlig for skade, som derved er påført befordreren eller nogen, over for hvem befordreren er ansvarlig.

Stk. 2. Er afsenderen ikke ansvarlig i henhold til stk. 1 for urigtige eller ufuldstændige oplysninger, som er registreret eller indføjet i godskvitteringen, er befordreren ansvarlig for skade, som derved er påført afsenderen eller nogen, over for hvem afsenderen er ansvarlig. Det samme gælder, hvis nogen anden på befordrerens vegne har registreret oplysningerne eller indføjet dem i godskvitteringen.

§ 100. Hvis ikke andet bevises, gælder luftfragtbrevet eller godskvitteringen som bevis for befordringsaftalens indgåelse, for godsets modtagelse og for de vilkår for befordringen, som er angivet i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

Stk. 2. Luftfragtbrevets eller godskvitteringens angivelse af godsets vægt, dimensioner, emballering og stykantal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre oplysninger i luftfragtbrevet om godsets mængde, rumindhold eller tilstand gælder derimod ikke som bevis mod befordreren, medmindre denne i afsenderens nærværelse har undersøgt rigtigheden af disse oplysninger og har bekræftet dette ved påtegning på luftfragtbrevet eller oplysningerne angår godsets synlige tilstand.

Ret til at råde over godset og udlevering af godset

§ 101. Opfylder afsenderen sine forpligtelser efter befordringsaftalen og betaler de ekstra omkostninger, der er

forbundet dermed, kan afsenderen tage godset tilbage på afgang- eller bestemmelsesflyvepladsen eller standse det i tilfælde af landing undervejs. Afsenderen kan dog kun udøve denne ret, hvis det ikke medfører skade for befordreren eller andre afsendere.

Stk. 2. På samme betingelser kan afsenderen give ordre til, at godset undervejs eller på bestemmelsesstedet skal udleveres til en anden end den, der er angivet som modtager, eller kræve godset tilbagesendt til afgangsflyvepladsen.

Stk. 3. Kan afsenderens ordre ikke udføres, skal befordreren straks underrette afsenderen herom.

Stk. 4. Udfører befordreren afsenderens ordre, uden at afsenderens eksemplar af luftfragtbrevet eller godskvitteringen forevises, er befordreren ansvarlig for skade, som derved er påført rette indehaver af luftfragtbrevet eller godskvitteringen, dog med regres til afsenderen.

Stk. 5. Afsenderens ret til godset ophører, når modtageren får ret til at råde over godset efter bestemmelserne i § 102. Nægter modtageren at tage imod godset, eller kan modtageren ikke træffes, genindtræder afsenderen i sin ret til at råde over godset.

§ 102. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, kan modtageren, medmindre afsenderen har udøvet sin ret i henhold til § 101, kræve godset udleveret af befordreren til sig mod betaling af de skyldige beløb og mod opfyldelse af befordringsvilkårene.

Stk. 2. Så snart godset er kommet frem, skal befordreren underrette modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

§ 103. Er godset ikke ankommet senest 7 dage efter, at det skulle være kommet frem, kan modtageren gøre sine rettigheder efter befordringsaftalen gældende mod befordreren. Det samme gælder, hvis befordreren meddeler, at godset er gået tabt.

§ 104. Enhver aftale, som afviger fra bestemmelserne i §§ 101-103, er ugyldig, medmindre den er anført i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

§ 105. Afsenderen skal give befordreren de oplysninger og de dokumenter, som er nødvendige til opfyldelse af told- og afgiftsforskrifter og andre offentlige forskrifter, forinden godset kan udleveres til modtageren. Afsenderen skal erstatte befordreren den skade, som måtte følge af, at disse oplysninger eller dokumenter mangler, er urigtige eller utilstrækkelige, medmindre skaden skyldes fejl eller forsømmelse hos befordreren eller nogen, som har handlet på befordrerens vegne.

Stk. 2. Befordreren har ikke pligt til at undersøge, om de oplysninger og dokumenter, der er nævnt i stk. 1, er rigtige eller tilstrækkelige.

Befordrerens ansvar

§ 106. Befordreren er ansvarlig for personskade, som tilføjes en passager som følge af en begivenhed, der er indtruffet om bord i et luftfartøj eller i forbindelse med passagerens indstigning eller udstigning. Befordrerens ansvar for personskade omfatter også tab af forsørger. Befordreren er dog ikke ansvarlig for personskade, som udelukkende skyldes passagerens helbredstilstand.

§ 107. Befordreren er ansvarlig for skade ved, at rejsegods går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet

1) om bord i et luftfartøj,

2) i forbindelse med passagerens indstigning eller udstigning eller

3) inden for den tid, rejsegodset er i befordrerens varetægt.

Stk. 2. Befordreren er dog ikke ansvarlig, hvis skaden udelukkende skyldes rejsegodsets egen beskaffenhed eller fejl i dette.

§ 108. Befordreren er ansvarlig for skade ved, at gods går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for den tid, hvori godset er i befordrerens varetægt på en flyveplads, om bord i et luftfartøj eller, ved landing uden for en flyveplads, på et hvilket som helst andet sted.

Stk. 2. Befordreren er dog ikke ansvarlig, hvis skaden udelukkende skyldes

- 1) godsets egen beskaffenhed eller fejl i dette,
- 2) mangelfuld emballering af godset udført af andre end befordreren, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne,
- 3) krigshandling eller væbnet konflikt eller
- 4) udøvelse af offentlig myndighed i forbindelse med godsets indførsel, udførsel eller transitering.

Stk. 3. Omfatter befodringsaftalen også befodrning til lands eller til vands uden for flyveplads ved indladning, udlevering eller omladning, formodes enhver godset tilføjet skade at være indtruffet inden for den i stk. 1 angivne tid, hvis ikke andet bevises.

§ 109. Befordreren er ansvarlig for skade som følge af forsinkelse ved befodrning af passagerer, rejsegods og gods, hvis befordreren ikke beviser, at befordreren og nogen, som har handlet på befodrerens vegne, har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

§ 110. Ved befodrning af passagerer eller rejsegods skal erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Bliver en passager dræbt, eller lider han skade på legeme eller helbred, og kræver en anden end passageren i den anledning erstatning, skal erstatningen ligeledes nedsættes eller bortfalde, hvis passageren har medvirket til skaden.

Stk. 2. Kræver nogen erstatning i forbindelse med befodrning af gods, skal erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller nogen, fra hvem skadelidte afleder sine rettigheder, forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Stk. 3. Nedsættelse eller bortfald af erstatningen i henhold til stk. 1 eller stk. 2 skal ske alene under hensyn til graden af medvirken.

Stk. 4. For indenrigs befording, hvor mellemlanding uden for riget ikke er aftalt, gælder § 24, stk. 2, i lov om erstatningsansvar.

§ 111. Ved befording af passagerer er befordrerens ansvar for personskade begrænset til 100.000 særlige trækingsrettigheder (SDR), jf. stk. 6, for hver passager.

Stk. 2. Ved befording af passagerer er befordrerens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 4.150 SDR for hver passager.

Stk. 3. Ved befording af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.000 SDR for hver passager.

Stk. 4. Ved befording af gods er befordrerens ansvar begrænset til 17 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordrerens særligt angivet den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordrerens beviser, at beløbet overstiger afsenderens virkelige interesse. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrev eller godskvittering, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

Stk. 5. De ansvarsgrænser, som er fastsat i stk. 1-4, er ikke til hinder for, at retten kan tilkende sagsøgeren sagsomkostninger. Dette gælder dog ikke ved befording af gods, hvis befordrerens inden seks måneder fra den begivenhed, som var årsag til skaden, eller inden retssag blev anlagt, skriftligt har tilbudt sagsøgeren mindst lige så meget i erstatning som den tilkendte erstatning.

Stk. 6. Omregning af SDR til national valuta foretages efter den kurs, som Den Internationale Valutafond, samme dag der afsiges dom, anvender i sin virksomhed og ved sine transaktioner.

§ 112. Forbehold, som tilsigter at fritage befordreren for ansvar eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 111, er ugyldige.

Stk. 2. Ved befordring af gods gælder det i stk. 1 anførte dog ikke forbehold for tab eller beskadigelse, som skyldes godsets egen beskaffenhed eller fejl i dette.

§ 113. De ansvarsgrænser, som er fastsat i § 111, må ikke overskrides, uanset hvilket ansvarsgrundlag der påberåbes.

§ 114. Sagsøges befordrerens ansatte eller nogen, som har handlet på befordrerens vegne, for skade, de har forårsaget under udførelsen af deres tjeneste eller hverv, må summen af de erstatningsbeløb, som pålægges dem og befordreren ikke overstige de ansvarsgrænser, der er fastsat for befordreren.

§ 115. Modtages rejsegods eller gods uden forbehold fra modtagerens side, formodes godset at være udleveret i god stand og i overensstemmelse med beforderingsdokumentet, hvis ikke andet bevises.

Stk. 2. Er godset beskadiget eller delvis gået tabt, skal meddelelse gives til befordreren umiddelbart efter, at skaden er opdaget, og senest inden 7 dage for rejsegods og 14 dage for gods, regnet fra modtagelsen. Ved forsinkelse skal meddelelse afgives inden 21 dage fra den dag, da godset blev stillet til rådighed for modtageren.

Stk. 3. Meddelelsen skal ske ved påtegning på beforderingsdokumentet eller ved brev, som afsendes inden fristens udløb.

§ 116. Gives meddelelse om skaden ikke inden for de frister, der er fastsat i § 115, er ethvert krav mod befordreren bortfaldet, medmindre denne har handlet svigagtigt.

§ 117. Erstatningssagen skal anlægges ved retten på det sted, hvor befordreren bor eller har sit hovedkontor eller har den forretningsafdeling, hvorigennem beforderingsaftalen er blevet afsluttet, eller på bestemmelsesstedet.

Stk. 2. Ved skade som følge af personskade på passagerer eller forsinkelse af passagerer eller på grund af, at rejsegods er gået tabt, beskadiget eller forsinket, kan sagen tillige anlægges ved retten på det sted, hvor befordreren har et kontor, hvis passageren har bopæl eller vedvarende ophold her i landet.

Stk. 3. Hvis befordringen er omfattet af Warszawa-konventionen, kan erstatningssag kun anlægges ved dansk domstol eller en domstol i en stat, som har tiltrådt konventionen.

§ 118. Adgangen til erstatning efter bestemmelserne i dette kapitel bortfalder, hvis sag ikke er anlagt inden to år regnet fra luftfartøjets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag, da luftfartøjet skulle være ankommet, eller da befordringen blev afbrudt.

§ 119. Skal en befordring, som efter befordringsaftalen er at anse som en befordring, udføres af flere efter hinanden følgende befordrere, er enhver af dem, når passagererne, rejsegodset eller godset modtages, ansvarlig for den del af befordringen, som det påhviler denne befordrer at udføre.

Stk. 2. Ved befordring af 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 er indtruffet, medens godset var i en anden befordrers varetægt. Er herefter to befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

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 befordringsaftalen, 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 befordringsaftalen.

§ 119 b. Ved anvendelse af reglerne i dette kapitel anses såvel den, der har indgået befordringsaftalen, som den, der udfører

befordringen, som befordrere, den førstnævnte for så vidt angår hele befordringen og den sidstnævnte for så vidt angår den del af befordringen, denne beforder udfører.

§ 119 c. Ved bedømmelsen af en beforders ansvar skal handlinger og undladelser af den anden beforder, den anden beforders ansatte eller nogen, som har handlet på den anden beforders vegne, under udførelsen af deres tjeneste eller hverv anses at have samme virkning som førstnævnte beforders 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 beforder, der har indgået beforderingsaftalen, påtaget sig forpligtelser, som går videre end denne beforders forpligtelser efter dette kapitel, eller har afsendere efter § 111, stk. 4, 2. punktum, særligt angivet interessen i godsets udlevering, er dette uden virkning i forhold til den, der udfører befordringen, medmindre denne har givet sin godkendelse.

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

§ 119 e. Summen af de erstatningsbeløb, som pålægges de to befordrere, deres ansatte eller nogen, som har handlet på befordernes vegne, må ikke overstige det højeste erstatningsbeløb, der kan pålægges en af beforderne. Hver enkelt er kun ansvarlig indtil den ansvarsgrænse, som gælder for denne beforder.

§ 119 f. Erstatningssøgsmålet kan, uanset om de rettes imod en af beforderne eller imod dem begge, anlægges enten ved en ret, som efter § 117, stk. 1, er kompetent med hensyn til søgsmål imod den, der har indgået beforderingsaftalen, eller ved retten på det sted, hvor den, der udfører befordringen, bor eller har sit hovedkontor. Bestemmelsen i § 117, stk. 3, gælder tilsvarende.

Stk. 2. Sagsøges en af beforderne, og vil denne beforder, hvis denne taber sagen, rejse krav mod den anden beforder, kan først nævnte beforder tilstævne sidstnævnte beforder uden hensyn til

de almindelige regler om værneting for at gøre kravet gældende over for denne under sagen. Bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 23 gælder tilsvarende.

Sammensat befordring

§ 120. Udføres befordringen delvis med luftfartøj og delvis med andet befordringsmiddel, gælder bestemmelserne i dette kapitel kun befordringen med luftfartøj.

Stk. 2. Vilkårene for de andre befordringsmåder kan optages i dokumentet vedrørende befordringen med luftfartøj.

Andre bestemmelser

§ 121. Forbehold og aftaler forud for skadens indtræden, som fraviger bestemmelserne i dette kapitel om den lov, som skal anvendes, eller om værnetinget, er ugyldige.

Stk. 2. Voldgiftsaftaler forud for skadens indtræden er kun gyldige med hensyn til befordring af gods og kun, hvis voldgiften skal foretages på et af de steder, som er lovligt værneting efter dette kapitel.

Stk. 3. I det omfang Warszawa-konventionen og Guadalajarakonventionen af 18. september 1961 om international luftbefordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen finder anvendelse, er gyldigheden af de i stk. 2 nævnte aftaler tillige betinget af, at sagen afgøres i overensstemmelse med konventionernes bestemmelser.

§ 122. (Ophævet).

§ 123. Ved indenrigs befordring, hvor mellemlanding uden for riget ikke er aftalt, er billetter, rejsegodsbeviser eller luftfragtbreve ikke nødvendige, selv om oplysningerne om befordringen ikke registreres på anden måde.

§ 124. Ved Warszawa-konventionen forstås i dette kapitel den overenskomst om international luftbefordring, der blev afsluttet den 12. oktober 1929 i Warszawa, således som denne er ændret ved

- 1) den protokol, der blev undertegnet i Haag den 28. september 1955 (Haag-protokollen),
- 2) den protokol, der blev undertegnet i Guatemala City den 8. marts 1971 (Guatemala-protokollen), og
- 3) protokol nr. 3 og 4, der blev undertegnet i Montreal den 25. september 1975 (Montreal-protokol nr. 3 og 4).

§ 125. Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke for international luftbefordring, som udføres i henhold til reservation foretaget i overensstemmelse med tillægsprotokol til artikel 2 i Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 eller med artikel XXVI i Haag-protokollen, artikel XXIII, stk. 1 b) i Guatemala-protokollen, artikel XI, stk. 1 b) i Montreal-protokol nr. 3 eller artikel XXI, stk. 1 a) i Montreal-protokol nr. 4.

§ 126. I forholdet mellem Danmark og andre stater, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929, men som ikke har ratificeret eller tiltrådt Haag-protokollen, gælder fortsat bestemmelserne i § 126, stk. 1-3, og § 126 a i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985.

Stk. 2. I forholdet mellem Danmark og andre stater, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929, som ændret ved Haag-protokollen, men som hverken har tilsluttet sig Montreal-protokol nr. 3 eller Montreal-protokol nr. 4, gælder, bortset fra § 126, fortsat bestemmelserne i kapitel 9 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985.

Stk. 3. I forhold til en stat, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929, som denne er affattet i henhold til Montreal-protokol nr. 3, men som ikke har tilsluttet sig Montreal-protokol nr. 4, gælder ved befording af gods, bortset fra § 126, fortsat bestemmelserne i kapitel 9 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985.

Stk. 4. I forhold til en stat, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929, som denne er affattet i henhold til Montreal-protokol nr. 4, men som ikke har tilsluttet sig Montreal-

protokol nr. 3, gælder ved befordring af passagerer og rejsegods, bortset fra § 126, fortsat bestemmelserne i kapitel 9 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985.

§ 126 a. Bestemmelserne i §§ 119 a-119 f gælder kun i det omfang, de er forenelige med traktatmæssige forpligtelser over for stater, som 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 befordringsaftalen.

Kapitel 9

Befordring med luftfartøj

Anvendelsesområde

§ 90. Bestemmelserne i dette kapitel gælder befordring med luftfartøj af passagerer, rejsegods eller gods, når befordringen udføres mod betaling. Udføres befordringen af et lufttrafikforetagende, kommer loven ligeledes til anvendelse, selv om befordringen er vederlagsfri.

§ 91. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på postbefordring.

Stk. 2. Bestemmelserne om befordringsdokumenter i §§ 92-98 finder ikke anvendelse på befordring, der udføres under usædvanlige forhold og falder uden for normal udøvelse af luftfartsvirksomhed. Befordringsdokumenter

§ 92. Ved befordring af passagerer skal der udstedes billet, der skal indeholde angivelse af:

- a) afgangssted og bestemmelsessted,
- b) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,

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.

Stk. 2. Såfremt ikke andet godtgøres, gælder billetten som bevis for befordringsaftalens indgåelse og for vilkårene for befordringen.

Stk. 3. Er billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne indhold, eller er den gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig. Er passageren med befordrerens samtykke kommet om bord i luftfartøjet, uden at billet er udstedt, eller indeholder billetten ikke den under c) nævnte oplysning, kan befordrerens ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, og § 111 a.

§ 92 a. Dansk lufttrafikforetagende skal i sine billetter eller almindelige befordringsvilkår tillige angive, at det ved befordring af passagerer er ansvarligt inden for den ansvarsgrænse, som er nævnt i § 111 a.

Stk. 2. Tilsidesættes det krav, som er nævnt i stk. 1, kan befordrerens ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111 a.

§ 93. Ved befordring af indskrevet rejsegods skal rejsegodsbevis udstedes. Såfremt rejsegodsbeviset ikke er hæftet sammen med eller indføjet i en passagerbillet, der opfylder de i § 92, stk. 1, fastsatte krav, skal det indeholde angivelse af:

- a) afgangssted og bestemmelsessted,
- b) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,
- 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.

Stk. 2. Såfremt ikke andet godtgøres, gælder rejsegodsbeviset som bevis for, at rejsegodset er indskrevet, og for vilkårene for befordringen.

Stk. 3. Er rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har det ikke det foreskrevne indhold, eller er det gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig. Har befordreren modtaget rejsegodset uden at rejsegodsbevis er udstedt, eller indeholder beviset ikke den under c) nævnte oplysning, og det heller ikke er vedhæftet eller indføjet i en passagerbillet, der indeholder den i § 92, stk. 1 c), nævnte oplysning, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, stk. 2.

§ 94. Ved godsbefordring kan befordreren kræve, at afsenderen udfærdiger og afgiver til ham et dokument, betegnet som luftfragtbrief, og afsenderen kan kræve, at befordreren modtager dette dokument.

Stk. 2. Er luftfragtbrief ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne indhold, eller er det gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig.

§ 95. Luftfragtbriefet udfærdiges af afsenderen i tre eksemplarer og afleveres til befordreren sammen med godset. Det første eksemplar skal påtegnes »For befordreren« og underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar skal påtegnes »For modtageren« og underskrives både af afsenderen og befordreren. Dette eksemplar skal følge med godset. Det tredje eksemplar underskrives af befordreren og tilbageleveres afsenderen efter godsets modtagelse.

Stk. 2. Befordrerens underskrift skal påføres luftfragtbriefet, forinden godset tages om bord i luftfartøjet; den kan erstattes af stempel. Afsenderens underskrift kan være trykt eller erstattet af stempel.

Stk. 3. Har befordreren udfærdiget luftfragtbriefet efter afsenderens anmodning, anses han, hvis ikke andet bevises, for at handle på afsenderens vegne.

§ 96. Omfatter befordringen flere stykker gods, skal afsenderen på beforderens begæring udfærdige særskilte luftfragtbreve.

§ 97. Luftfragtbrevet skal indeholde angivelse af:

- a) afgangssted og bestemmelsessted,
- b) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,
- c) at befordringen kan være underkastet Warszawa-konventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at denne konvention eller loven i reglen begrænser beforderens ansvar for tab af eller skade på gods.

§ 98. Tages gods med beforderens samtykke om bord i luftfartøjet, uden at luftfragtbrev er udfærdiget, eller indeholder luftfragtbrevet ikke den oplysning, som er foreskrevet i § 97 c), kan beforderen ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, stk. 2.

§ 99. Afsenderen er ansvarlig for skade, som beforderen eller nogen, over for hvem denne er ansvarlig, lider som følge af, at afsenderens oplysning i luftfragtbrevet angående godset ikke har det foreskrevne indhold eller i øvrigt er urigtig eller ufuldstændig.

§ 100. Såfremt ikke andet godtgøres, gælder luftfragtbrevet som bevis for befordringsaftalens indgåelse, for godsets modtagelse og for vilkårene for befordringen.

Stk. 2. Luftfragtbrevets angivelse af godsets vægt, dimensioner, indpakning og stykketal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre oplysninger i luftfragtbrevet om godsets mængde, rumindhold eller om dets tilstand gælder derimod ikke som bevis mod beforderen, medmindre denne i afsenderens nærværelse har undersøgt rigtigheden af disse og har bekræftet dette ved påtegning på luftfragtbrevet, eller angivelsen angår godsets synlige tilstand.

Ret til at råde over godset og udlevering af godset

§ 101. Mod opfyldelse af sine forpligtelser efter beforderingsaftalen kan afsenderen, såfremt det kan ske uden skade for befordreren eller andre afsendere, råde over godset ved at tage det tilbage på afgang- eller bestemmelsesflyvepladsen, standse det i tilfælde af landing undervejs, lade det udlevere på 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.

***Stk. 2.* Udfører befordreren afsenderens ordrer, uden at det til denne tilbageleverede eksemplar af luftfragtbrevet forevises, er befordreren ansvarlig for skade, som derved måtte påføres rette indehaver af luftfragtbrevet, dog med regres til afsenderen.**

***Stk. 3.* Afsenderens ret ophører samtidig med, at modtagerens ret indtræder efter § 102. Nægter modtageren at tage imod fragtbrevet eller godset, eller kan han ikke træffes, genindtræder afsenderen i sin ret til at råde over godset.**

§ 102. Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, kan modtageren, bortset fra de i § 101 nævnte tilfælde, kræve, at befordreren udleverer luftfragtbrevet og godset til ham mod betaling af de skyldige beløb og mod opfyldelse af de beforderingsvilkår, der er angivet i luftfragtbrevet.

***Stk. 2.* Befordreren skal, så snart godset er kommet frem, underrette modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.**

§ 103. Indrømmer befordreren, at godset er gået tabt, eller er det ikke ankommet senest syv dage efter, at det skulle være kommet frem, kan modtageren gøre de af fragtaftalen flydende rettigheder gældende mod befordreren.

§ 104. Enhver aftale, der indeholder afvigelser fra bestemmelserne i §§ 101-103, er ugyldig, medmindre den er anført i luftfragtbrevet.

§ 105. Afsenderen er forpligtet til at give de oplysninger og til at vedlægge luftfragtbrevet de dokumenter, som er nødvendige til

opfyldelse af told-, accise- eller politiforskrifter, forinden godset kan udleveres til modtageren. Afsenderen er ansvarlig over for befordreren for skade, som måtte følge af, at disse oplysninger eller dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, med mindre befordreren eller hans folk har gjort sig skyldige i fejl eller forsømmelse.

Stk. 2. Befordreren er ikke pligtig at undersøge, om disse oplysninger og dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

Befordrerens ansvar

§ 106. Bliver en passager dræbt, eller lider han skade på legeme eller helbred som følge af en begivenhed, der er indtruffet om bord i et luftfartøj eller under indstigning eller udstigning, er befordreren ansvarlig derfor.

§ 107. Bliver indskrevet rejsegods eller gods beskadiget, eller går det tabt som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for den tid, det er i befordrerens varetægt, enten på flyveplads eller om bord i luftfartøj eller på et hvilket som helst andet sted, når landing sker uden for flyveplads, er befordreren ansvarlig derfor.

Stk. 2. Omfatter befordringsaftalen også befordring til lands eller til vands uden for flyveplads ved indladning, udlevering eller omladning, formodes enhver rejsegodset eller godset tilføjet skade at være indtruffet inden for den i stk. 1 angivne tid, hvis ikke andet bevises.

§ 108. For skade, som følger af forsinkelse ved luftbefordring af passagerer, indskrevet rejsegods eller gods, er befordreren ansvarlig.

§ 109. Befordreren er fri for ansvar, såfremt han beviser, at han selv og hans folk har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

§ 110. Beviser befordreren, at den skadelidte ved egen skyld har medvirket til skaden, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde.

§ 111. Medmindre andet følger af § 111 a, er ved befordring af passagerer beforderens ansvar for hver enkelt begrænset til 16.600 særlige trækingsrettigheder (SDR), jfr. stk. 5. Aftale kan dog træffes om en højere ansvarsgrænse. Trafikministeren kan bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser.

Stk. 2. Ved befordring af indskrevet rejsegods eller gods er beforderens ansvar begrænset til 17 SDR pr. kg. Har passageren eller afsenderen ved godsets aflevering til beforderen særligt angivet den interesse, der er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det angivne beløb som grænse for beforderens ansvar, medmindre han beviser, at det overstiger passagerens eller afsenderens virkelige interesse. I tilfælde af tab, beskadigelse eller forsinkelse af en del af det indskrevne rejsegods eller gods eller af noget, som måtte være indeholdt deri, omfatter den vægt, der vil være at tage i betragtning ved fastsættelsen af det beløb, hvortil beforderens ansvar er begrænset, kun den samlede vægt af de pågældende stykker gods. Såfremt tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme rejsegodsbevis eller luftfragtbrev, skal også den samlede vægt af dette gods medregnes ved fastsættelsen af ansvarsgrænsen.

Stk. 3. For genstande, som passagererne beholder i deres egen varetægt, er beforderens ansvar begrænset til 332 SDR for hver passager.

Stk. 4. De i nærværende paragraf foreskrevne ansvarsgrænser skal ikke være til hinder for, at retten kan tilkende sagsøgeren erstatning for sagsomkostninger. Dette gælder dog ikke, såfremt den tilkendte erstatning, bortset fra sagsomkostninger, ikke overstiger det beløb, som beforderen skriftlig måtte have tilbudt sagsøgeren inden seks måneder efter den begivenhed, som var årsag til skaden, eller forinden retssag blev anlagt, såfremt dette skete senere.

Stk. 5. Ved SDR menes de særlige trækingsrettigheder, som anvendes af Den internationale Valutafond. Ved erstatningssøgsmål skal omregning af SDR til danske kroner foretages efter kursen på den dag, der afsiges dom.

§ 111 a. Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, er ansvaret for hver enkelt passager begrænset til 100.000 SDR. Denne grænse gælder, uanset hvor skaden er indtruffet. Der kan træffes aftale om højere ansvarsgrænser.

Stk. 2. Hvis en befordring kun delvis udføres af dansk lufttrafikforetagende, finder den ansvarsgrænse, som er nævnt i stk. 1, kun anvendelse for den del af befordringen, som er udført af dette foretagende.

§ 112. Forbehold, der tilsigter at fritage befordreren for ansvar eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 111 eller § 111 a, er ugyldige.

Stk. 2. Ved godsbefordring gælder det i stk. 1 anførte dog ikke forbehold for tab eller beskadigelse, der hidrører fra godsets egen beskaffenhed eller fejl ved godset.

§ 113. De i § 111 og § 111 a fastsatte ansvarsgrænser skal ikke finde anvendelse, såfremt det bevises, at befordreren selv eller hans folk under udførelsen af deres tjeneste har forårsaget skaden, enten med forsæt eller groft uagtsomt, vidende om, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 114. Sagsøges befordreren 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 befordreren, ikke overstige den for befordreren fastsatte ansvarsgrænse.

§ 115. 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.

Stk. 2. Er godset beskadiget eller delvis gået tabt, skal meddelelse derom gives til befordreren umiddelbart efter, at skaden er opdaget og senest inden syv dage for rejsegods og fjorten dage for gods regnet fra modtagelsen. Ved forsinkelse skal meddelelse

derom afgives inden enogtyve dage fra den dag at regne, da godset blev stillet til rådighed for modtageren.

Stk. 3. Meddelelsen skal ske ved påtegning på beforderingsdokumentet, eller ved en skrivelse, der afsendes inden fristens udløb.

§ 116. Gives meddelelse om skaden ikke inden de i § 115 fastsatte frister, er ethvert krav mod befordreren bortfaldet, medmindre han har handlet svigagtigt. § 117. Erstatningssøgsmålet skal anlægges ved retten enten på det sted, hvor befordreren bor eller har sit hovedkontor eller har den forretningsafdeling, hvorigennem beforderingsaftalen er blevet afsluttet, eller på bestemmelsesstedet.

Stk. 2. I tilfælde af, at befordringen omfattes af Warszawa-konventionen, kan erstatningssøgsmål kun anlægges ved dansk domstol eller en domstol i en stat, som har tiltrådt nævnte konvention.

§ 118. Adgangen til erstatning efter bestemmelserne i dette kapitel bortfalder, såfremt sag ikke er rejst inden to år, regnet fra luftfartøjets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag, da luftfartøjet skulle være ankommet, eller da befordringen blev afbrudt.

§ 119. Skal en befordring, der efter beforderingsaftalen er at anse som en befordring, udøves af flere efter hinanden følgende befordrere, er enhver af dem, når han modtager passagererne, det indskrevne rejsegods eller godset, ansvarlig for den del af befordringen, som det påhviler ham at udføre.

Stk. 2. 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 er indtruffet, medens godset var i en anden befordrers varetægt. Er herefter to befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

Befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået beforderingsaftalen

§ 119 a. Bestemmelserne i §§ 119 b-119 f gælder, hvor befordringen helt eller delvis udføres af en anden beforder end den, der har indgået beforderingsaftalen, 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 beforder end den, der har indgået beforderingsaftalen.

§ 119 b. Ved anvendelse af reglerne i dette kapitel anses såvel den, der har indgået beforderingsaftalen, som den, der udfører befordringen, som beforderere, 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 beforder 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 eller § 111 a fastsatte grænser.

Stk. 2. Har den beforder, der har indgået beforderingsaftalen, påtaget sig forpligtelser, der går videre end hans forpligtelser efter dette kapitel, eller har passagerer eller afsendere efter § 111, stk. 2, 2. punktum, 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 beforder, har virkning også i forhold til den anden beforder. Ordre fra afsenderen efter § 101 har dog kun virkning, hvis de gives til den beforder, der har indgået beforderingsaftalen.

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

§ 119 f. Erstatningssøgsmål kan, uanset om de rettes imod en af befordererne eller imod dem begge, anlægges enten ved en ret, der

efter § 117, stk. 1, er kompetent med hensyn til søgsmål mod den, der har indgået beforderingsaftalen, 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 befordrerne, 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.

Sammensat befordring

§ 120. Udføres befordringen delvis med luftfartøj og delvis med andet beforderingsmiddel, gælder lovens bestemmelser kun luftbefordringen.

Stk. 2. Vilkårene for de andre beforderingsmåder kan optages i luftbeforderingsdokumentet.

Andre bestemmelser

§ 121. Ugyldige er forbehold i beforderingsaftalen og aftaler forud for skaden, hvorved parterne fraviger bestemmelserne om den lov, der skal anvendes, eller om værnetinget.

Stk. 2. Voldgiftsaftaler forud for skaden er kun gyldige med hensyn til godsbefordring og kun, for så vidt voldgiften skal foretages på et af de steder, der er lovligt værneting efter § 117, og sagen, for så vidt den omfattes af Warszawa-konventionens bestemmelser skal afgøres i overensstemmelse med disse. Omfattes befordringen af bestemmelserne i Guadalajara-konventionen af 18. september 1961 om international luftbefordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået beforderingsaftalen, kræves endvidere, at sagen skal afgøres i overensstemmelse med disse bestemmelser. For så vidt angår befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået beforderingsaftalen, skal voldgiften foretages på et af de steder, der er lovligt værneting efter § 119 f.

§ 122. Ved luftbefordringsdokumenter, som er udfærdiget uden for riget eller angår international luftbefordring, er det, for så vidt angår de i § 92, stk. 1 c), § 93, stk. 1 c) og § 97 c) foreskrevne meddelelser, tilstrækkeligt, at det af befordringsdokumentet fremgår, at befordringen kan være underkastet Warszawa-konventionens bestemmelser, og at disse bestemmelser i reglen begrænser befordrerens ansvar for den i den pågældende bestemmelse omhandlede befordring.

Stk. 2. Ved international luftbefordring, som falder uden for Warszawa-konventionen, kan befordrerens påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, selv om befordringsdokumentet ikke indeholder den i stk. 1 omhandlede angivelse. Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a.

§ 123. Trafikministeren kan, for så vidt angår indenrigs luftfart, hvor mellemlanding uden for riget ikke er aftalt, gøre undtagelse fra de i § 92, stk. 1, § 92 a, stk. 1, § 93, stk. 1 og § 97 indeholdte bestemmelser om billetter, rejsegodsbeviser og luftfragtbreve.

§ 124. Ved Warszawa-konventionen forstås i denne lov den i Warszawa den 12. oktober 1929 afsluttede overenskomst om international luftbefordring, således som denne er ændret ved den i Haag den 28. september 1955 undertegnede protokol.

§ 125. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på international luftbefordring, som udføres i henhold til reservation foretaget i overensstemmelse med tillægsprotokol til artikel 2 i Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 eller med artikel XXVI i Haag-protokollen af 28. september 1955.

§ 126. 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 dog de i lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj indeholdte bestemmelser fortsat have gyldighed for befordringsaftaler, som afsluttes efter nærværende lovs ikrafttræden, og som falder ind under Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929.

Bestemmelserne i § 114 finder tilsvarende anvendelse i de nævnte tilfælde. Det samme gælder bestemmelserne i §§ 119 a-119 f og § 121, stk. 2, 2. og 3. punktum. Endvidere finder bestemmelserne i § 112, stk. 2, anvendelse, for så vidt angår befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen.

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.

Stk. 2. For de befordringsaftaler, der omhandles i stk. 1, 1. punktum, gælder følgende ansvarsbegrænsninger i stedet for dem, der er angivet i § 22 i lov nr. 123 af 7. maj 1937:

- 1) ved skade på passagerer: 8.300 SDR,
- 2) ved skade på indskrevet rejsegods, eller gods: 17 SDR,
- 3) ved skade på rejsegods, der ikke er overgivet i befordrerens varetægt: 332 SDR.

Stk. 3. Ved SDR forstås den i § 111, stk. 5, omhandlede regningsenhed.

Stk. 4. Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a.

§ 126 a. Bestemmelserne i §§ 119 a-119 f, § 121, stk. 2, 2. og 3. punktum, og § 126, 3. og 4. punktum, 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 befordringsaftalen.

¹⁾ (Note 1 er ikke medtaget i bilaget, da de ikke vedrører kapitel 9).

²⁾ (Note 2 er ikke medtaget i bilaget, da de ikke vedrører kapitel 9).

³⁾ Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker har

forrang for bestemmelserne i kapitel 9. Forordningen gælder for EF-luftfartsselskabers erstatningsansvar for personskade i tilfælde af ulykker om bord i et luftfartøj eller i forbindelse med ind- eller udstigning. Et EF-luftfartsselskab er et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2407/92. Denne version af luftfartslovens kapitel 9 gælder derfor kun på områder, der ikke omfattes af Rådets forordning nr. 2027/97, og i øvrigt indtil videre kun for indenrigs luftbefordring, hvor mellemlanding uden for riget ikke er aftalt, samt for anden luftbefordring, som ikke er omfattet af Warszawa-konventionen i nogen af dens affattelser, jf. note 4.

⁴⁾ Kapitel 9 i lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985 gælder indtil videre for luftbefordring, der ikke omfattes af Rådets forordning nr. 2027/97, jf. note 3, men som er omfattet af Warszawa-konventionen i en af dens affattelser. Kapitlet har følgende ordlyd:

Bilag 3

KONVENTION OM INDFØRELSE AF VISSE ENSARTEDE REGLER FOR INTERNATIONAL LUFTBEFORDRING

Underskrevet i Montreal den 28. maj 1999

DE KONTRAHERENDE STATER I DENNE KONVENTION,

SOM ER KLAR OVER, hvor meget konventionen om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, i det følgende benævnt »Warszawa-konventionen«, og dertil knyttede protokoller har bidraget til harmonisering af lovgivningen om international luftfart;

SOM ER KLAR OVER behovet for at modernisere og sammenskrive Warszawa-konventionen og dertil knyttede protokoller;

SOM ER KLAR OVER, at der er vigtigt at sikre forbrugernes interesser i international luftfart, og at der er behov for rimelig godtgørelse baseret på grundlag af restitutionsprincippet;

SOM KAN TILSLUTTE SIG, at velordnet afvikling af internationale luftfartsaktiviteter og uhindret transport af passagerer, bagage og gods i overensstemmelse med principperne og målsætningerne i konventionen angående international civil luftfart, undertegnet i Chicago den 7. december 1944, bør tilstræbes;

SOM ER OVERBEVIST OM, at staternes fælles indsats for yderligere at harmonisere og kodificere visse regler for international lufttransport ved hjælp af en ny konvention, er den bedste måde, hvorpå en rimelig ligevægt mellem de forskellige interesser kan opnås,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

Kapitel I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1 Anvendelsesområde

1. Denne konvention gælder for al international transport af personer, bagage eller gods med luftfartøj mod betaling. Den gælder også gratis lufttransport, som udføres af et luftfartsforetagende.
2. I denne konvention betyder international transport enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted, uanset om transporten afbrydes eller omlades, efter aftale mellem parterne ligger inden for to forskellige kontraherende stats territorium eller inden for en enkelt kontraherende stats territorium, hvis der foretages en aftalt mellemlanding inden for en anden stats territorium, selv om denne stat ikke er kontraherende part. Transport mellem to punkter inden for den samme kontraherende stats territorium uden aftalt mellemlanding inden for en anden stats territorium er ikke international transport i denne konventions betydning.
3. Transport, som udføres fortløbende af flere befordrere, regnes i denne konvention for én, sammenhængende transport, hvis parterne betragter den som én transport, uanset om den er blevet aftalt ved hjælp af én kontrakt eller en række forskellige kontrakter, og den mister ikke sin internationale karakter, selv om én kontrakt eller en række kontrakter udelukkende skal udføres inden for den samme stats territorium.
4. Denne konvention gælder også for transport, der er anført i kapitel V, på de betingelser, der er fastsat deri.

Artikel 2 - Transport, som udføres af staten, og transport af postforsendelser

- 1. Denne konvention gælder for transport, som udføres af staten eller af offentlige foretagender, der er oprettet ved lov, forudsat at transporten falder inden for bestemmelserne i artikel 1.**
- 2. Ved transport af postforsendelser er befordreren kun ansvarlig over for det pågældende postvæsen i overensstemmelse med de gældende regler for forholdet mellem befordreren og postvæsenet.**
- 3. Bortset fra bestemmelserne i denne artikels stk. 2 gælder denne konvention ikke for transport af postforsendelser.**

Kapitel II

Parternes udstedelse af dokumenter og forpligtelser i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods

Artikel 3 - Passagerer og bagage

- 1. Ved transport af passagerer udstedes et individuelt eller kollektivt transportdokument, med angivelse af:
 - (a) afgang- og bestemmelsesstedet og**
 - (b) mindst ét aftalt mellemlandingssted, hvis afgang- og bestemmelsesstedet ligger i samme kontraherende stat, og et eller flere mellemlandingssteder inden for en anden stats territorium er aftalt.****
- 2. Andre former for registrering af oplysningerne, der er nævnt i stk. 1, kan anvendes i stedet for det i stk. 1 nævnte dokument. Hvis sådanne andre former benyttes, skal befordreren tilbyde passageren skriftligt materiale for de således registrerede oplysninger.**

3. Befordreren skal give passageren en bagageidentifikationsmærkeseddel for hvert stykke indchecket bagage.

4. Passageren skal have skriftlig besked om, at hvor denne konvention finder anvendelse, kan den begrænse befordrerens erstatningsansvar i tilfælde af død eller tilskadekomst og ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af bagage samt i tilfælde af forsinkelse.

5. Manglende overholdelse af bestemmelserne i de foregående stykker er uden betydning for transportkontraktens eksistens eller gyldighed, og kontrakten er under alle omstændigheder underkastet denne konventions bestemmelser, herunder bestemmelserne om begrænsning af erstatningsansvar.

Artikel 4 Gods

1. Ved transport af gods skal der udstedes et luftfragtbrief.

2. Andre former for registrering af oplysningerne om den transport, som skal udføres, kan anvendes i stedet for udstedelse af et luftfragtbrief. Hvis sådanne andre former benyttes, skal befordreren, hvis afsenderen anmoder om det, give denne en godskvittering, hvormed godset kan identificeres, og som giver mulighed for at blive gjort bekendt med de således registrerede oplysninger.

Artikel 5 - Luftfragtbriefets eller godskvitteringens indhold

Luftfragtbriefet eller godskvitteringen skal angive:

(a) afgang- og bestemmelsesstedet,

(b) mindst ét aftalt mellemlandingssted, hvis afgang- og bestemmelsesstedet ligger i samme kontraherende stat, og et eller flere mellemlandingssteder inden for en anden stats territorium er aftalt, og

(c) forsendelsens vægt.

Artikel 6 - Dokumentation af godsets art

Hvis det er nødvendigt for at opfylde toldformaliteter, politiets eller lignende offentlige myndigheders krav, kan det forlanges, at afsender udsteder et dokument, som angiver godsets art. Denne bestemmelse medfører ikke, at der pålægges befordreren nogen forpligtelse eller noget ansvar.

Artikel 7 - Beskrivelse af luftfragtbrevet

1. Luftfragtbrevet udfærdiges af afsenderen i tre originaleksemplarer.
2. Det første eksemplar mærkes »Til befordreren«; og underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar mærkes »Til modtageren«; og underskrives af afsenderen og befordreren. Det tredje eksemplar underskrives af befordreren, som skal levere det tilbage til afsenderen, efter godset er modtaget.
3. Befordrerens og afsenderens underskrift kan være påtrykt eller påstemplet.
4. Hvis befordreren på afsenderens anmodning udfærdiger luftfragtbrevet, anses befordreren at have handlet på afsenderens vegne, medmindre andet bevises.

Artikel 8 - Dokumentation for flere stykker gods

Hvis der er tale om mere end et stykke gods:

- (a) har befordreren ret til at kræve, at afsenderen udfærdiger særskilte luftfragtbreve og
- (b) har afsenderen ret til at kræve, at befordreren udsteder særskilte godskvitteringer, hvis de andre former for registrering, der er nævnt i artikel 4, stk. 2, benyttes.

Artikel 9 - Manglende overholdelse af dokumentationskravene

Manglende overholdelse af bestemmelserne i artikel 4 - 8 er uden betydning for transportkontraktens eksistens eller gyldighed, og

kontrakten er under alle omstændigheder underkastet denne konventions bestemmelser, herunder bestemmelserne om begrænsning af erstatningsansvar.

Artikel 10 - Ansvar for dokumentationens enkelte oplysninger

1. Afsenderen er ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger og angivelser om godset, som afsenderen eller nogen, som har handlet på dennes vegne, har anført i luftfragtbrevet, eller som afsenderen eller nogen, som har handlet på dennes vegne, har angivet til befordreren for indførelse i godskvitteringen eller i den i artikel 4, stk. 2, omtalte anden form for registrering. Dette gælder også, når den, der optræder på afsenderens vegne, samtidig er agent for befordreren.

2. Afsenderen holder befordreren skadesløs for ethvert tab, som påføres denne eller andre, som befordreren er ansvarlig for, på grund af de urigtige, ukorrekte eller ufuldstændige oplysninger og angivelser, som er anført af afsender eller på dennes vegne.

3. Med forbehold af bestemmelserne i stk. 1 og 2 i denne artikel, skal befordreren holde afsender skadesløs for ethvert tab, som påføres denne eller andre, over for hvem afsenderen er ansvarlig, på grund af de urigtige, ukorrekte eller ufuldstændige oplysninger og angivelser, som er anført af befordreren eller nogen, som har handlet på dennes vegne, i godskvitteringen eller i den i artikel 4, stk. 2 nævnte anden form for registrering.

Artikel 11 - Dokumentationens beviskraft

1. Luftfragtbrevet eller godskvitteringen betragtes umiddelbart som bevis for kontraktens indgåelse, godsets modtagelse og de deri angivne transportbetingelser.

2. Enhver angivelse af godsets vægt, dimensioner, emballering og stykantal i luftfragtbrevet eller godskvitteringen betragtes umiddelbart som bevis for de angivne oplysningers rigtighed. Oplysninger vedrørende godsets mængde, volumen og tilstand

gælder ikke som bevis mod befordreren, medmindre disse forhold er blevet kontrolleret af denne i afsenderens nærværelse og har bekræftet dette ved påtegning på luftfragtbrevet eller godskvitteringen, eller oplysningerne angår godsets synlige tilstand.

Artikel 12 Dispositionsret over godset

1. Under hensyntagen til sit ansvar for udførelse af alle forpligtelser i henhold til transportkontrakten har afsenderen ret til at disponere over godset ved at tilbagekalde det i afgangslufthavnen eller tilbageholde det ved mellemlanding under transporten eller forlange det udleveret til en anden end den oprindeligt angivne modtager på bestemmelsesstedet eller under transporten eller forlange det tilbagesendt til afgangslufthavnen. Afsenderens udøvelse af denne dispositionsret må ikke være til skade for befordreren eller andre afsendere, og alle udgifter, som dispositionsrettens udøvelse indebærer, skal refunderes.

2. Hvis det ikke er muligt at udføre afsenderens instrukser, underretter befordreren straks afsenderen herom.

3. Hvis befordreren disponerer over godset efter afsenderens instrukser uden at forlange afsenderens eksemplar af luftfragtbrevet eller godskvitteringen forelagt, er befordreren, uden at fortabe sin godtgørelsesret hos afsenderen, ansvarlig for eventuelle skader over for enhver, som er i retmæssig besiddelse af det pågældende eksemplar af luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

4. Afsenderens dispositionsret ophører på det tidspunkt, da modtagerens råderet er etableret i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 13. Hvis modtageren imidlertid nægter at modtage godset eller ikke kan kontaktes, generhverver afsenderen dispositionsretten.

Artikel 13 - Udlevering af godset

1. Medmindre afsenderen har udøvet sin dispositionsret i henhold til artikel 12, har modtageren ved godsets ankomst til bestemmelsesstedet ret til at forlange det udleveret af befordreren, mod betaling af skyldige beløb og opfyldelse af transportbetingelserne.
2. Medmindre andet er aftalt, er befordreren forpligtet til at underrette modtageren, så snart godset ankommer.
3. Hvis befordreren vedgår, at godset er bortkommet, eller hvis godset ikke er ankommet senest syv dage efter den dag, hvor det skulle have været kommet frem, kan modtageren gøre sine rettigheder i henhold til transportkontrakten gældende over for befordreren.

Artikel 14 - Håndhævelse af afsenderens og modtagerens rettigheder

Afsenderen og modtageren kan hver især, uanset om de optræder på egne eller andres vegne, i eget navn håndhæve alle deres rettigheder i henhold til artikel 12 og 13, forudsat de opfylder de forpligtelser, transportkontrakten pålægger dem.

Artikel 15 - Forholdet mellem afsender og modtager eller forholdet mellem tredjemænd

1. Artikel 12, 13 og 14 påvirker ikke det indbyrdes forhold mellem afsender og modtager eller forholdet mellem tredjemænd, hvis rettigheder stammer fra enten afsenderen eller modtageren.
2. Bestemmelserne i artikel 12, 13 og 14 kan kun fraviges ved udtrykkelig angivelse i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

Artikel 16 Toldformaliteter og politiets eller andre offentlige myndigheders krav

1. Afsenderen skal tilvejebringe alle oplysninger og dokumenter, som er nødvendige for at opfylde toldformaliteterne og politiets og andre offentlige myndigheders krav, før godset kan udleveres til modtageren.

Afsenderen er ansvarlig over for befordreren for enhver skade, der skyldes manglende, utilstrækkelige eller urigtige oplysninger eller dokumenter, medmindre skaden skyldes befordrerens, dennes ansattes eller agents fejl.

2. Befordreren er ikke forpligtet til at undersøge, om de pågældende oplysninger eller dokumenter er korrekte eller fyldestgørende.

Kapitel III

Befordrerens erstatningsansvar og erstatningens omfang

Artikel 17 - Passagerers død eller tilskadekomst - beskadigelse af bagage

1. Befordreren er erstatningspligtig for en passagers død eller tilskadekomst, hvis den ulykke, der har forvoldt dødsfaldet eller skaden, fandt sted om bord i et luftfartøj eller i forbindelse med indstigning eller udstigning.

2. Befordreren er erstatningspligtig for skade opstået ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af indcheckede bagage, såfremt den hændelse, der har forvoldt ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen, er indtruffet om bord i et luftfartøj eller på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i befordrerens varetægt. Befordreren er dog ikke ansvarlig i det omfang, skaden skyldes fejl eller mangler ved bagagen eller dens beskaffenhed. Drejer det sig om håndbagage, herunder personlige ejendele, er befordreren ansvarlig, hvis skaden skyldes befordrerens, dennes ansattes eller agents fejl.

3. Hvis befordreren vedgår, at den indcheckede bagage er bortkommet, eller hvis den indcheckede bagage ikke er ankommet senest 21 dage efter, at den skulle have været kommet frem, kan passageren gøre sine rettigheder i henhold til befordringsaftalen gældende over for befordreren.

4. Medmindre andet angives, betyder ordet »bagage« i denne konvention både indchecket bagage og ikke-indchecket bagage¹⁾.

Artikel 18 - Beskadigelse af gods

1. Befordreren er erstatningspligtig for skade ved ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af gods, hvis den hændelse, der har forvoldt skaden, er indtruffet under lufttransporten.

2. Befordreren er dog ikke ansvarlig, i det omfang ødelæggelsen, bortkomsten eller beskadigelsen af godset skyldes et eller flere af følgende forhold:

- (a) godsets egne fejl, mangler eller beskaffenhed,
- (b) mangelfuld emballering af godset, udført af andre end befordreren, dennes ansatte eller agenter,
- (c) krigshandlinger eller væbnet konflikt eller
- (d) offentlig myndighedsudøvelse i forbindelse med indførsel, udførsel eller transit af godset.

3. Lufttransporten, som nævnt i stk. 1, omfatter hele det tidsrum, hvori godset er i befordrerens forvaring.

4. Lufttransporten omfatter ikke transport ad landevejen, søvejen eller indre vandveje uden for lufthavnsområder. Hvis en sådan transport imidlertid udføres som led i en lufttransportkontrakt med henblik på lastning, udlevering eller omladning, anses enhver skade for at være forvoldt af en hændelse indtruffet under lufttransporten, medmindre andet bevises. Hvis befordreren uden afsenderens samtykke helt eller delvis udfører den transport, der ifølge aftale mellem parterne skal ske som lufttransport, ved hjælp af en anden transportform, anses denne anden form for transport for at indgå i lufttransporten.

Artikel 19 Forsinkelse

Befordreren er ansvarlig for skade, som skyldes forsinket lufttransport af passagerer, bagage eller gods. Befordreren er dog ikke ansvarlig for skade, som skyldes forsinkelse, hvis det kan bevises, at befordreren, dennes ansatte og agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at tage sådanne forholdsregler.

Artikel 20 Ansvarsfritagelse

Hvis befordreren kan bevise, at skaden helt eller delvis skyldes uagtsom eller forsætlig handling eller undladelse fra erstatningskrævendes side eller fra den person, fra hvem erstatningskrævende afleder sin ret, fritages befordreren helt eller delvis for sin erstatningspligt over for skadelidte i det omfang, den uagtsomme eller forsætlige handling eller undladelse har medvirket til skaden. Hvis der ved en passagers død eller tilskadekomst rejses erstatningskrav af en anden end passageren, fritages befordreren ligeledes helt eller delvis for erstatningspligt i det omfang, befordreren kan bevise, at skaden skyldes uagtsom eller forsætlig handling eller undladelse fra passagerens side. Denne artikel gælder alle denne konventions erstatningsbestemmelser, herunder også artikel 21, stk. 1.

Artikel 21 - Erstatning i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst

1. Befordreren kan ikke afvise eller begrænse sit erstatningsansvar for skader, der er omfattet af artikel 17, stk. 1, hvis erstatningen ikke overstiger 100.000 særlige trækingsrettigheder for hver passager.
2. Befordreren er ikke ansvarlig for skader, der er omfattet af artikel 17 stk. 1, hvis erstatningen overstiger 100.000 særlige trækingsrettigheder for hver passager, og hvis befordreren kan bevise, at:
 - (a) skaden ikke skyldtes befordrerens, dennes ansattes eller agenters uagtsomme eller forsætlige handling eller undladelse, eller

(b) skaden udelukkende skyldtes tredjemandes uagtsomme eller forsætlige handling eller undladelse.

Artikel 22 - Erstatningsgrænser i forbindelse med forsinkelse, bagage og gods

- 1. Ved skader som følge af forsinkelse, som angivet i artikel 19 ved befordring af passagerer, er befordrerens erstatningsansvar begrænset til 4.150 særlige trækingsrettigheder for hver passager.**
- 2. Ved transport af bagage er befordrerens erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 1.000 særlige trækingsrettigheder for hver passager, medmindre passageren ved afleveringen af den indcheckede bagage til befordreren har afgivet en særlig erklæring om interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er befordreren forpligtet til at udbetale et beløb, der ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre befordreren kan bevise, at beløbet er større end passagerens faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.**
- 3. Ved transport af gods er befordrerens erstatningsansvar i tilfælde af ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse begrænset til 17 særlige trækingsrettigheder pr. kilogram, medmindre afsenderen samtidig med aflevering af godset til befordreren har afgivet en særlig erklæring om interesse i levering på bestemmelsesstedet og betalt et supplerende beløb, hvis dette forlanges. I så fald er befordreren forpligtet til at betale et beløb, der ikke overskrider det opgivne beløb, medmindre befordreren kan bevise, at beløbet er større end afsenders faktiske interesse i levering på bestemmelsesstedet.**
- 4. Ved ødelæggelse, bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af en del af godset, eller dele der indgår heri, er den vægt, der skal tages i betragtning ved fastsættelse af det beløb befordreren er erstatningsansvarlig for, begrænset til kun at omfatte den samlede vægt af det eller de berørte stykker gods.**

Hvis ødelæggelsen, beskadigelsen, bortkomsten eller forsinkelsen af en del af godset eller dele, der indgår heri, har indflydelse på værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrev eller godskvittering eller, hvis sådanne ikke er udfærdiget, jf. artikel 4, stk. 2, som omfattes af de oplysninger, der er registreret på anden måde, skal også vægten af dette eller disse stykker gods medregnes ved opgørelsen af erstatningsansvaret.

5. Bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 gælder ikke, hvis det bevises, at skaden skyldes en forsætlig handling eller undladelse fra befordrerens, dennes ansattes eller agents side, eller ved en hensynsløs handling eller undladelse vidende om, at skaden kunne opstå. Er der tale om en ansats eller agents handling eller undladelse, forudsættes det dog, at det også bevises, at skaden skete mens den pågældende udførte sit arbejde.

6. Erstatningsgrænserne i artikel 21 og i denne artikel er ikke til hinder for, at retten i overensstemmelse med national lovgivning tillige helt eller delvis kan tilkende sagsøgeren sagsomkostninger og andre procesudgifter, sagsøgeren har pådraget sig, herunder renter. Denne bestemmelse gælder ikke, hvis det tilkendte erstatningsbeløb fraregnet sagsomkostninger og andre procesudgifter ikke overskrider det beløb, befordrerer skriftligt har tilbudt sagsøgeren inden seks måneder fra det tidspunkt, hvor den skadevoldende hændelse indtraf, eller inden retssag blev anlagt, hvis dette sker senere.

Artikel 23 - Omregning af valutaenheder

1. Beløb, som i denne konvention er angivet i særlige trækningsrettigheder, skal betragtes som udtrykt i særlige trækningsrettigheder efter Den Internationale Valutafonds definition. Beløbenes omregning til national valuta i forbindelse med retssager sker efter de pågældende valutaers værdi i særlige trækningsrettigheder på domsafsigelsestidspunktet. Hvis en kontraherende stat er medlem af den internationale valutafond, beregnes dens

nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter den værdiansættelsesmetode, som Den Internationale Valutafond på domsafsigelsestidspunktet benytter i forbindelse med sine forretninger og transaktioner. Hvis en kontraherende stat ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter en metode, som fastsættes af den selv.

2. Stater, som ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, kan dog, hvis deres lovgivning ikke tillader anvendelse af denne artikels stk. 1, på ratifikations- eller tiltrædelsestidspunktet eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at beforderens ansvarsgrænse efter bestemmelserne i artikel 21 fastsættes til et beløb på 1.500.000 valutaenheder for hver passager ved retssager på deres territorium; 62.500 valutaenheder for hver passager ved anvendelse af artikel 22, stk. 1; 15.000 valutaenheder for hver passager ved anvendelse af artikel 22, stk. 2; og 250 valutaenheder pr. kilogram ved anvendelse af artikel 22, stk. 3. Denne valutaenhed svarer til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Disse beløb kan omregnes til de pågældende nationale valutaer i hele tal. Beløbenes omregning til national valuta sker efter den pågældende stats lovgivning.

3. Beregningen omtalt i sidste sætning i denne artikels stk. 1 og omregningsmetoden i denne artikels stk. 2 skal ske på en sådan måde, at beløbene i artikel 21 og 22 så vidt muligt får den samme realværdi i den pågældende kontraherende stats nationale valuta, som de ville have fået ved anvendelse af de tre første sætninger i denne artikels stk. 1. De kontraherende parter skal give depositaren meddelelse om, hvordan beregningen i henhold til denne artikels stk. 1 foretages, eller efter omstændighederne om resultatet af omregningen i denne artikels stk. 2, når de deponerer ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenterne til denne konvention, og hvis der sker ændringer hertil.

Artikel 24 - Revurdering af ansvarsgrænserne

1. Med forbehold af denne konventions artikel 25 og denne artikels stk. 2 revurderes erstatningsgrænserne i artikel 21, 22 og 23 hvert femte år af depositaren, idet den første revurdering finder sted ved slutningen af det femte år efter konventionens ikrafttrædelsestidspunkt, eller i løbet af dens første gyldighedsår, hvis den ikke træder i kraft fem år efter at være blevet åbnet for underskrivelse, og der benyttes en inflationsfaktor, som svarer til den samlede inflationstakt siden den forrige revurdering eller i første tilfælde siden konventionens ikrafttrædelsestidspunkt. Som mål for inflationstakten ved bestemmelse af inflationsfaktoren benyttes det vægtede gennemsnit af forbrugerindeksets procentvise årlige stigning eller fald i de stater, hvis valutaer omfatter den særlige trækningsrettighed, der nævnes i artikel 23, stk. 1.

2. Hvis revurderingen i det foregående stykke viser, at inflationsfaktoren overstiger 10%, giver depositaren de kontraherende stater meddelelse om ændring af erstatningsgrænserne. En sådan ændring træder i kraft seks måneder efter, at de kontraherende stater er blevet underrettet om den. Hvis et flertal af kontraherende stater inden tre måneder efter at være blevet underrettet om ændringen giver udtryk for deres modstand, træder ændringen ikke i kraft, og depositaren forelægger sagen for et møde mellem de kontraherende stater. Depositaren giver øjeblikkelig alle kontraherende stater meddelelse om enhver ændrings ikrafttrædelse.

3. Uanset denne artikels stk. 1 benyttes proceduren i denne artikels stk. 2, når en tredjedel af de kontraherende stater udtrykker ønske om det, forudsat den i stk. 1 nævnte inflationsfaktor er steget med over 30% siden den sidste revurdering eller siden denne konventions ikrafttrædelsestidspunkt, hvis der ikke tidligere har været foretaget nogen revurdering. Revurdering efter proceduren i denne artikels stk. 1 finder derefter sted hvert femte år, og sker første gang ved slutningen af det femte år efter tidspunktet for en revurdering i henhold til dette stykke.

Artikel 25 Aftale om ansvarsgrænser

Befordreren kan aftale, at transportkontrakten skal være omfattet af højere ansvarsgrænser end dem, der er fastsat i denne konvention, eller at den slet ikke skal være omfattet af nogen ansvarsgrænse.

Artikel 26 - Ugyldige kontraktbestemmelser

Bestemmelser, hvis formål er at fritage befordreren for ansvar eller fastsætte lavere erstatningsgrænser end dem, der er fastsat i denne konvention, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at kontrakten som sådan, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser, er ugyldig.

Artikel 27 Aftalefrihed

Intet i denne konvention er til hinder for, at befordreren kan afslå at indgå transportkontrakt, afstå fra at gøre fritagelsesgrunde, som denne konvention giver befordreren, gældende, eller fastsætte betingelser, der ikke strider mod denne konventions bestemmelser.

Artikel 28 Forskudsudbetaling

Ved flyveulykker, som medfører passagerers død eller tilskadekomst, udbetaler befordreren, hvis det kræves af befordrerens nationale lovgivning, straks forskud til den eller de fysiske erstatningsberettigede for at dække deres øjeblikkelige økonomiske behov. Forskudsudbetalingen er ikke ensbetydende med en anerkendelse af ansvaret, og den kan modregnes i det erstatningsbeløb, som senere udbetales af befordreren.

Artikel 29 - Grundlaget for erstatningskrav

Erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser, uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder. I sådanne sager kan der ikke

tilkendes bod eller andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning.

Artikel 30 - Ansatte, agenter - sammenlægning af erstatningskrav

1. Hvis der på grund af skader, som omfattes af denne konvention, rejses søgsmål mod befordrerens ansatte eller agenter, har de, hvis de kan bevise, at de har handlet under udførelse af deres arbejde, ret til de samme betingelser og erstatningsgrænser, som luftfartsselskabet kan påberåbe sig i henhold til denne konvention.

2. Det samlede beløb, som befordrerens, dennes ansatte og agenter i så fald kan pålægges, kan ikke overskride de tidligere omtalte ansvarsgrænser.

3. Medmindre der er tale om godstransport, gælder bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 ikke, hvis det bevises, at skaden skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller unndladelser fra den ansattes eller fra agentens side vel vidende, at skaden kunne opstå.

Artikel 31 - Rettidig indgivelse af klager

1. En kvittering uden forbehold fra den person, som har ret til at få indchecket bagage eller gods udleveret, betragtes umiddelbart som bevis på, at bagagen eller godset er blevet leveret i god behold i overensstemmelse med transportdokumentet eller en anden form for registrering, jf. artikel 3, stk. 2, og artikel 4, stk. 2.

2. I tilfælde af skade skal den udleveringsberettigede klage til befordrerens umiddelbart efter, at skaden er opdaget, og senest inden syv dage efter modtagelsen, når det gælder indcheckt bagage, og 14 dage efter modtagelsen, når det drejer sig om gods. Ved forsinkelse skal klagen afgives senest inden 21 dage fra den dag, hvor bagagen eller godset blev stillet til rådighed for modtageren.

3. Enhver klage skal ske skriftligt og afgives eller afsendes inden for de nævnte frister.

4. Fremsættes der ingen klager inden for de nævnte frister, kan befordreren ikke drages til ansvar, medmindre denne har gjort sig skyldig i svig.

Artikel 32 - Den erstatningspligtiges død

Ved den erstatningspligtiges død kan der på denne konventions betingelser anlægges erstatningssag mod den, der retmæssigt repræsenterer vedkommendes bo.

Artikel 33 Jurisdiktion

1. Erstatningssager anlægges på en af de kontraherende staters territorium, hvor de efter sagsøgerens valg indbringes for domstolen enten der, hvor befordreren har hjemsted eller hovedkontor, eller der, hvor befordreren har det kontor, som afsluttede kontrakten, eller på bestemmelsesstedet.

2. Erstatningssager i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst kan indbringes for domstolen på de steder, som er nævnt i stk. 1 i denne artikel, eller i den kontraherende stat hvor passageren på ulykkestidspunktet havde bopæl eller permanent opholdssted, og hvorfra befordreren udfører lufttransport af passagerer, enten med egne luftfartøjer eller med et andet luftfartsforetagendes luftfartøjer i henhold til en forretningsaftale, og hvor befordreren driver sin virksomhed i forbindelse med lufttransport af passagerer fra lokaler, der er lejet eller ejes af befordreren selv eller af en anden befordrer, som vedkommende har indgået en forretningsaftale med.

3. I stk. 2 forstås ved

(a) »forretningsaftale« aftale, som til forskel fra en aftale med en agent, er en aftale mellem befordrere vedrørende deres fælles levering af tjenesteydelser i forbindelse med lufttransport af passagerer,

(b) »bopæl eller permanent opholdssted« passagerens faste bolig eller opholdssted på ulykkestidspunktet. Passagerens nationalitet er ikke afgørende i denne forbindelse.

4. Procedurespørgsmål behandles efter gældende lov på det sted, hvor sagen anlægges.

Artikel 34 Voldgift

1. Under hensyntagen til bestemmelserne i denne artikel kan parterne i en kontrakt om godstransport aftale, at uoverensstemmelser om beforderens erstatningsansvar i henhold til denne kontrakt skal afgøres ved voldgift. En sådan aftale skal være skriftlig.
2. Voldgiftssagen finder efter klagerens valg sted inden for en af de jurisdiktioner, som er nævnt i artikel 33.
3. Voldgiftsdommeren eller voldgiftsdomstolen skal følge bestemmelserne i denne konvention.
4. Bestemmelserne i denne artikels stk. 2 og 3 anses for at indgå i enhver voldgiftsklausul eller voldgiftsaftale, og hvis bestemmelserne i en sådan klausul eller aftale strider mod dem, er de ugyldige.

Artikel 35 - Begrænsning af søgsmålsadgang

1. Erstatningsretten fortabes, hvis der ikke er anlagt sag inden to år regnet fra tidspunktet for ankomst til bestemmelsesstedet eller det tidspunkt, hvor luftfartøjet skulle være ankommet, eller det tidspunkt, hvor transporten ophørte.
2. Metoden for beregning af dette tidsrum fastlægges efter gældende lov på det sted, hvor sagen anlægges.

Artikel 36 - Fortløbende transport

1. Hvis en transport skal udføres af flere af de i artikel 1, stk. 3, definerede befordrere efter hinanden, er hver enkelt befordrer, som modtager passagererne, bagagen eller godset, underkastet denne konventions bestemmelser og betragtes som den ene af transportens aftaleparter, hvis transportkontrakten omfatter den del af transporten, der foregår under beforderens varetagelse.

2. I forbindelse med en sådan transport kan passageren eller den, som er erstatningsberettiget på passagerens vegne, kun anlægge sag mod den befordrer, der forestod den del af transporten, hvor ulykken eller forsinkelsen indtraf, medmindre den første befordrer efter udtrykkelig aftale har påtaget sig ansvaret for hele transporten.

3. Når det gælder bagage eller gods, har passageren eller afsenderen søgsmålsret over for den første befordrer, og den udleveringsberettigede passager eller modtager har søgsmålsret over for den sidste befordrer, og desuden kan de hver især anlægge sag mod den befordrer, der udførte den del af transporten, hvorunder ødelæggelsen, bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen fandt sted. Disse befordrere hæfter solidarisk over for passageren, afsenderen eller modtageren.

Artikel 37 - Regresret over for tredjemand

Intet i denne konvention er til hinder for, at en person, som er erstatningspligtig efter bestemmelserne i denne konventionen, kan fremsætte regreskrav mod en anden person.

Kapitel IV

Kombineret transport

Artikel 38 - Kombineret transport

1. Ved kombineret transport, der består dels af lufttransport dels af en anden form for transport, gælder denne konventions bestemmelser med forbehold af artikel 18, stk. 4, kun for lufttransporten, forudsat lufttransporten opfylder betingelserne i artikel 1.

2. Intet i denne konvention er til hinder for, at parterne ved kombineret transport kan indføje bestemmelser om andre transportformer i lufttransportdokumentet, forudsat denne konventions bestemmelser overholdes for lufttransportens vedkommende.

Kapitel V

Lufttransport, som udføres af andre end den kontraherende befordrer

Artikel 39 Den kontraherende befordrer den faktiske befordrer

Dette kapitels bestemmelser gælder, når et foretagende (i det følgende benævnt »den kontraherende befordrer«) som hovedansvarlig indgår en transportkontrakt, der omfattes af denne konvention, med en passager eller afsender eller en person, som optræder på passagerens eller afsenderens vegne, og et andet foretagende (i det følgende benævnt »den faktiske befordrer«) ved den kontraherende befordrers bemyndigelse helt eller delvis udfører transporten, uden at den i denne sammenhæng kan betragtes som fortløbende transittransport i denne konventions forstand. En sådan bemyndigelse antages at foreligge, medmindre andet bevises.

Artikel 40 - Den kontraherende og den faktiske befordrers erstatningsansvar

Hvis den faktiske befordrer helt eller delvis udfører en transport, som ifølge kontrakten jf. artikel 39, omfattes af denne konvention, er både den kontraherende og den faktiske befordrer, medmindre andet er fastsat i dette kapitel, underkastet konventionens regler, der for førstnævntes vedkommende gælder for hele den i kontrakten aftalte transport, for sidstnævntes vedkommende kun for den del af transporten, som udføres.

Artikel 41 - Fælles erstatningsansvar

1. Handlinger og forsømmelser i forbindelse med en transport, som udføres af den faktiske befordrer og skyldes denne og dens ansatte og agenter under deres arbejdsudøvelse, anses også for at være forårsaget af den kontraherende befordrer.
2. Handlinger og forsømmelser i forbindelse med en transport, der udføres af den faktiske befordrer og, som skyldes den kontraherende befordrer og dens ansatte og agenter under deres arbejdsudførelse, anses også for at være forårsaget af den faktiske befordrer. Dog overskrider den faktiske

befordrers erstatningsansvar for sådanne handlinger eller forsømmelser ikke de beløb, som er angivet i artikel 21, 22, 23 og 24. Særlige aftaler, hvorefter den kontraherende beforder påtager sig forpligtelser, denne konvention ikke pålægger den kontraherende beforder, eller giver afkald på rettigheder eller fritagelsesgrunde, denne konvention giver den kontraherende beforder, eller særlige erklæringer om interesse i levering på bestemmelsesstedet (jf. artikel 22), berører ikke den faktiske beforder, medmindre den faktiske beforder har tilsluttet sig dem.

Artikel 42 Klage- og instruksmodtager

Klager eller instrukser til beforder, som fremsættes på grundlag af denne konvention, har samme virkning, uanset om de rettes til den kontraherende eller den faktiske beforder. Dog er de instrukser, der omtales i artikel 12, kun gyldige, hvis de henvendes til den kontraherende beforder.

Artikel 43 - Ansatte og agenter

I forbindelse med transport, som udføres af den faktiske beforder, har dennes eller den kontraherende beforders ansatte eller agenter, hvis de kan bevise, at de har handlet under udførelse af deres arbejde, ret til de samme betingelser og ansvarsgrænser, som ifølge denne konvention gælder for den beforder, hvis ansatte eller agenter de er, medmindre det bevises, at de har optrådt på en måde, som forhindrer påberåbelse af denne konventions ansvarsgrænser.

Artikel 44 - Det samlede erstatningsbeløb

I forbindelse med transport, som udføres af den faktiske beforder, kan det erstatningsbeløb, der tilsammen kan pålægges denne og den kontraherende beforder og deres ansatte og agenter på grund af udførelsen af deres arbejde, ikke overstige det højeste beløb, som ifølge denne konvention kunne være pålagt enten den kontraherende eller den faktiske beforder, og ingen af de nævnte parter har erstatningspligt ud over det beløb, erstatningsgrænsen fastsætter for den pågældende.

Artikel 45 Erstatningskravets addresat

I forbindelse med transport, som udføres af den faktiske befordrer, kan der efter skadelidtes valg anlægges erstatningssag mod denne eller mod den kontraherende befordrer eller mod begge under ét eller hver for sig. Hvis der kun rejses sag mod en af disse befordrere, kan denne befordrer kræve den anden befordrer inddraget i sagen. Procedure og retsvirkning er underkastet gældende lov på det sted, hvor sagen anlægges.

Artikel 46 - Yderligere jurisdiktion

Erstatningssager, som anlægges efter artikel 45, skal anlægges på en af de kontraherende staters territorium, hvor de efter sagsøgers valg indbringes enten for en domstol, som den kontraherende befordrer kan indstævnes for, jf. artikel 33, eller for den domstol, der har jurisdiktion på det sted, hvor den faktiske befordrer har hjemsted eller hovedkontor.

Artikel 47 - Kontraktbestemmelers ugyldighed

Kontraktbestemmelser, hvis formål er at fritage den kontraherende befordrer eller den faktiske befordrer for ansvar efter dette kapitel eller fastsætte lavere ansvarsgrænser end dem, der gælder ifølge dette kapitel, er ugyldige, men ugyldigheden indebærer ikke, at hele kontrakten er ugyldig, idet denne vil forblive omfattet af bestemmelserne i dette kapitel.

Artikel 48 - Det gensidige forhold mellem den kontraherende og den faktiske befordrer

Medmindre andet er fastsat i artikel 45, berører dette kapitel ikke befordrernes rettigheder og forpligtelser over for hinanden, herunder eventuel ret til regres- eller erstatning.

Kapitel VI

Andre bestemmelser

Artikel 49 - Obligatorisk anvendelse

Bestemmelser i transportkontrakten og særaftaler, som parterne har indgået, før skaden opstod, med det formål at bryde denne konventions regler, enten ved at fastsætte, hvilken lov der skal være gældende, eller ved at ændre bestemmelserne for jurisdiktion, er ugyldige.

Artikel 50 Forsikring

De kontraherende stater forlanger, at deres befordrere skal være forsikret for et beløb, som dækker deres erstatningsansvar i henhold til denne konvention. En befordrer kan af den kontraherende stat, hvori denne driver sin virksomhed, få pålagt at fremlægge bevis for, at denne er tilstrækkeligt forsikret til at dække sit erstatningsansvar i henhold til denne konvention.

Artikel 51 - Transport under unormale forhold

Bestemmelserne om transportdokumentation i artikel 3 - 5, 7 og 8 gælder ikke for transport, der udføres under unormale forhold uden for befordrerens sædvanlige forretningsvirksomhed.

Artikel 52 - Definition af dage

Udtrykket »dage« som anvendt i denne konvention betyder kalenderdage, ikke arbejdsdage.

Kapitel VII

Afsluttende bestemmelser

Artikel 53 - Underskrivelse, ratificering og ikrafttrædelse

1. Denne konvention kan underskrives i Montreal den 28. maj 1999 af de stater, der deltager i den internationale konference om luftfartslovgivning i Montreal den 10. - 28. maj 1999. Efter den 28. maj 1999 kan konventionen underskrives af alle stater i Organisationen for International Civil Luftfarts hovedkvarter i Montreal indtil sin ikrafttrædelse i overensstemmelse med denne artikels stk. 6.

2. Konventionen kan også underskrives af regionale økonomiske samarbejdsorganisationer. Ved »regional økonomisk samarbejdsorganisation« forstås i denne konvention en organisation, der består af selvstændige stater i en bestemt region, og som har kompetence på nogle af de områder, konventionen omfatter, samt bemyndigelse til at underskrive og ratificere, acceptere, godkende eller tiltræde konventionen. Henvisninger i denne konvention til »kontraherende stat« eller »kontraherende stater« omfatter, bortset fra artikel 1, stk. 2, artikel 3, stk. 1, litra (b), artikel 5, litra (b), artikel 23, 33 og 46 og artikel 57, litra (b), også regionale økonomiske samarbejdsorganisationer. Udtrykkene »et flertal af kontraherende stater« og »en tredjedel af de kontraherende stater« i artikel 24 omfatter ikke regionale økonomiske samarbejdsorganisationer.

3. Konventionen skal ratificeres af de stater og regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, der har underskrevet den.

4. Stater eller regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, der ikke underskriver konventionen, kan acceptere, godkende eller tiltræde den på et hvilket som helst tidspunkt.

5. Ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenterne deponeres hos Organisationen for International Civil Luftfart, som herved erklæres for depositar.

6. For de stater, der har deponeret deres ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter, træder konventionen i kraft på den tresindstyvende dag efter tidspunktet for det 30. instruments deponering hos depositaren. Protokoller, der afleveres af regionale økonomiske samarbejdsorganisationer, tælles ikke med ved anvendelse af dette stykke.

7. For andre stater og for andre regionale økonomiske samarbejdsorganisationer træder konventionen i kraft 60 dage efter tidspunktet for ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentets deponering.

8. Depositaren underretter straks alle underskrivere og kontraherende stater om:

- (a) enhver underskrivelse af konventionen og tidspunktet derfor,**
- (b) enhver deponering af ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumenter og tidspunktet for den,**
- (c) tidspunktet for konventionens ikrafttrædelse,**
- (d) tidspunktet for ikrafttrædelse af ændringer af de ansvarsgrænser, konventionen fastsætter,**
- (e) enhver opsigelse i henhold til artikel 54.**

Artikel 54 Opsigelse

- 1. Enhver kontraherende stat kan opsig denne konvention ved skriftlig henvendelse til depositaren.**
- 2. Opsigelsen træder i kraft 180 dage efter det tidspunkt, hvor depositaren har modtaget henvendelsen.**

Artikel 55 - Forholdet til Warszawa-konventionens øvrige protokoller

Denne konvention har forrang over andre regler, som gælder for international luftfart

- 1. for de kontraherende stater i denne konvention som følge af, at disse stater normalt er deltagere i**
 - (a) konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929 (i det følgende benævnt Warszawa-konventionen)**
 - (b) protokol om ændring af konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international**

luftbefordring underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, undertegnet i Haag den 28. september 1955 (i det følgende benævnt Haag-protokollen)

(c) tillægskonvention til Warszawa-konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, der udføres af en anden person end den kontraherende befordrer, underskrevet i Guadalajara den 18. september 1961 (i det følgende benævnt Guadalajara-konventionen)

(d) protokol om ændring af konventionen angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring underskrevet i Warszawa den 12. oktober 1929, som ændret ved den i Haag den 28. september 1955 undertegnede protokol, underskrevet i Guatemala City den 8. marts 1971 (i det følgende benævnt Guatemala City-protokollen)

(e) tillægsprotokol nr. 1-3 og Montreal-protokol nr. 4 om ændring af Warszawa-konventionen som ændret ved Haag-protokollen eller Warszawa-konventionen som ændret både ved Haag-protokollen og Guatemala City-protokollen, underskrevet i Montreal den 25. september 1975 (i det følgende benævnt Montreal-protokollerne),
eller

2. på en enkelt kontraherende stats territorium, som følge af, at denne stat er deltagere i en eller flere af de aftaler, som nævnes i litra (a) (e).

Artikel 56 - Stater med mere end ét retssystem

1. Hvis en stat består af to eller flere territoriale enheder, hvor de forhold, som behandles i denne konvention, er underkastet forskellige retssystemer, kan staten på underskrivelses-, ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsestidspunktet afgive erklæring om, at denne konvention gælder for alle statens territoriale enheder eller

kun for en eller flere af dem, og ændre denne erklæring ved på et hvilket som helst tidspunkt at afgive en ny erklæring.

2. En sådan erklæring skal sendes til depositaren og udtrykkeligt nævne de territoriale enheder, konventionen gælder for.

3. For en kontraherende stat, der har afgivet en sådan erklæring,

(a) skal der ved udtrykket »national valuta« i artikel 23 forstås den valuta, som er gangbar i den pågældende territoriale enhed,

(b) der skal ved udtrykket »national lovgivning« i artikel 28 forstås den lovgivning, som er gældende i den pågældende territoriale enhed.

Artikel 57 Forbehold

Der kan ikke tages forbehold over for denne konvention, dog kan en kontraherende stat på ethvert tidspunkt ved henvendelse til depositaren erklære, at denne konvention ikke gælder for:

(a) international lufttransport, der udføres uden kommercielt formål, og som udføres direkte af den kontraherende stat til opfyldelse af dens opgaver og forpligtelser som selvstændig stat, og/eller

(b) transport af personer, gods og bagage for den kontraherende stats forsvarsmyndigheder med luftfartøjer, som er registreret i eller lejet af den kontraherende stat, og hvis samlede kapacitet er blevet reserveret af forsvarsmyndighederne eller på deres vegne.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, der er behørigt bemyndiget til det, underskrevet denne konvention.

UDFÆRDIGET i Montreal den 28. maj 1999 på engelsk, arabisk, kinesisk, fransk, russisk og spansk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed. Denne konvention deponeres i Organisationen for International Civil Luftfarts arkiver, og bekræftede kopier af den sendes af depositaren til samtlige kontraherende stater og til alle kontraherende stater i Warszawa-

konventionen, Haag-protokollen, Guadalajara-konventionen, Guatemala City-protokollen og Montreal-protokollerne.

¹⁾ oversætterens note: dvs. rejsegods og håndbagage.