

kollens ansvarsgrænser vedrørende skader på passagerer, og der er derfor fortsat enighed mellem de berørte myndigheder i Danmark, Norge og Sverige om nødvendigheden af at gennemføre den her foreslåede lovændring.

II. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Til nr. 1, 3 og 5-9.

Forslagene er af rent redaktionel karakter.

Til nr. 2.

Med hensyn til forslaget i § 92 a, stk. 1, henvises til næstsidste afsnit i bemærkningerne til nr. 4.

For tilsidesættelse af kravet i § 92 a, stk. 1, er det fundet rigtigt at foreskrive tilsvarende sanktion som den, der er omhandlet i den gældende § 92, stk. 3, nemlig at befordrerer ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsningen. Forslaget i § 92 a, stk. 2, sigter herpå.

Til nr. 4.

Forslaget er begrænset til at omfatte danske lufttrafikforetagender. På samme måde vil kun norske og svenske lufttrafikforetagender blive omfattet af ændringen af lovgivningen i henholdsvis Norge og Sverige, og forhøjelser i andre lande er ligeledes begrænset til at omfatte vedkommende lands lufttrafikforetagender. Baggrunden herfor er, at et medlem af Warszawa-konventionen/Haag-protokollen formentlig ikke kan foreskrive og gennemtvinge højere ansvarsgrænser for andre medlemslandes luftfart, der berører førstnævnte medlemsland. En undtagelse herfra er den situation, som omtales i sidste afsnit af bemærkningerne til nr. 4.

Befordring, udført af SAS, må anses som befordring, udført af dansk lufttrafikforetagende, hvis et erstatningskrav skal bedømmes efter dansk ret. Tilsvarende må SAS anses som norsk og svensk lufttrafikforetagende, dersom norsk henholdsvis svensk ret skal anvendes.

Den forhøjede grænse skal ifølge forslaget gælde for al trafik, der udføres af danske lufttrafikforetagender. Det skal således også omfatte trafik, som danske luftfartsforetagender i eget navn udfører med fly, der er indchartret fra udenlandske foretagender.

Det foreslås, at den højere ansvarsgrænse skal gælde, uanset om skaden er sket her i landet eller i

udlandet. Det betyder, at den højere ansvarsgrænse kommer til anvendelse, selv om dansk rets almindelige internationale privatretlige regler ville føre til, at fremmed ret skulle anvendes ved en dansk domstol.

Som anført ovenfor udelukker Danmarks folkeretlige forpligtelser efter Warszawa-konventionen/Haag-protokollen formentlig, at et udenlandsk luftfartsselskab kan gøres ansvarligt efter den højere ansvarsgrænse. Det er derfor i stk. 2 foreslået, at i tilfælde, hvor kun en del af en befordring udføres af dansk lufttrafikforetagende, og en anden del således udføres af et udenlandsk foretagende, skal den højere ansvarsgrænse kun gælde for den del af befordringen, som udføres af dansk lufttrafikforetagende. Har dette udstedt billet for hele befordringen, og sker der skade under det udenlandske selskabs del af befordringen, bør det danske foretagende ikke som aftalesluttende befordrer forpligtes til at udbetale højere erstatning, end hvad der svarer til det beløb, som det ved regres kan kræve tilbage fra det udenlandske selskab.

Den i den foreslåede § 92 a, stk. 1, påbudte erklæring vil bidrage til, at den forhøjede grænse også i de fleste tilfælde kan forventes anvendt, hvis erstatningsspørgsmålet pådømmes af en domstol i udlandet.

Hvis der måtte blive tale om i medfør af lovens § 75, stk. 3, at give et udenlandsk luftfartsforetagende tilladelse til at udføre indenrigs flypassagerbefordring, må en sådan tilladelse kunne gøres betinget af, at foretagendet underkaster sig den højere ansvarsgrænse.

Til nr. 10.

Forslaget skal sikre, at den højere ansvarsgrænse også kommer til at gælde i de relativt få tilfælde, hvor befordrerens ansvar ifølge § 126 i øvrigt skulle have været bedømt efter den tidligere luftbefordringslov, lov nr. 123 af 7. maj 1937.

Til § 2.

Ikraftsættelsen af de foreslåede ændringer må kunne koordineres med Norge og Sverige. Det er derfor foreslået, at ministeren for offentlige arbejder fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for disse ændringer.