

fremstillede ministeren for offentlige arbejder i folketingssamlingen 1975-76 forslag til ændring af luftfartslovens kap. 6, om flyvepladser og andre luftfartsanlæg (lovforslag nr. 125). Forslaget gik dels ud på, at de samme behovskrav som efter den gældende lov stilles til anlæg eller udvidelse af offentlige flyvepladser fremtidig også skulle gælde for private pladser, samt at driften af flyvepladser skulle gøres afhængig af en tilladelse, hvori der kunne stilles vilkår om benyttelsens art omfang. Da det under folketingets behandling af forslaget viste sig, at der ikke var grundlag for en vedtagelse i den foreslåede udformning, fremsættes forslaget hermed i en noget ændret skikkelse.

Formålet med det nu foreliggende forslag er gennem en anmeldelsespligt at sikre, at nye private flyvepladser ikke anlægges på steder, hvor de kan frembyde fare for den øvrige lufttrafik. Forslaget indebærer tillige, at de myndigheder, der i medfør af anden lovgivning, herunder miljø- og planlægningslovgivningen, skal meddele tilladelse m. v. til anlæg af flyvepladsen, underrettes. Anlæg af nye private flyvepladser gøres derimod ikke afhængig af nogen behovsprøvelse fra luftfartsmyndighedernes side. For eksisterende private flyvepladser medfører forslaget ingen ændringer. Forbilledet for det foreslåede anmeldelsessystem er den ordning der har været gældende i Sverige siden ca. 1960.

Forslaget forventes ikke at medføre udgifter for statslige eller kommunale myndigheder.

II. Almindelige bemærkninger vedrørende ændring af bestemmelserne i lovens kapitel 9 om luftbefordrerens ansvar.

Lovforslaget har til formål at gennemføre en forhøjelse af ansvarsgrænsen for skade på flypassagerer til 375.000 kr. pr. passager, dog kun for så vidt angår befordring udført af dansk lufttrafikforetagende.

a) Den nuværende ansvarsgrænse, der ved aftale kan forhøjes, blev indført ved lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart. Den er baseret på bestemmelsen i artikel 22 i konventionen af 12. oktober 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (Warszawa-konventionen) som ændret ved artikel XI i protokol af 28. september 1955 om ændringer i den nævnte konvention (Haag-protokollen). Disse internationale overenskomster var gengivet som henholdsvis bilag 2 og 3 til forslaget til den nævnte lov (Folketingstidende 1959-60, Tillæg A, spalte 1555-1578). Basisenheden i disse overenskomster er guldfrancs

(»Poincaré francs«), og luftfartslovens basisenhed var oprindeligt »guldkroner« (jfr. bemærkningerne til lovforslagets § 111 (Folketingstidende 1959-60, Tillæg A, spalte 1493-1495)). Ved lov nr. 178 af 30. april 1969 om ændring af lov om luftfart ændredes basisenheden fra »guldkroner« til »papirkroner« og kronebeløbet følgelig fra 36.000 til 124.205. Desuden bemyndigedes ministeren for offentlige arbejder til at bekendtgøre ændringer som følge af ændringer i kronens guldværdi (se bemærkningerne til lovforslagets nr. 10-15 - Folketingstidende 1968-69, Tillæg A, spalte 2789-2790). Den nævnte bemyndigelse er udnyttet i bekendtgørelse nr. 345 af 24. juni 1975, hvori der er givet underretning om, at beløbet nu udgør 125.500 kr.

b) USA foranledigede gennemført en IATA-aftale af 4. maj 1966 (»Montreal-overenskomsten«), hvorefter luftfartsselskaber som vilkår for passagerbefordring, der havde et punkt i USA som begyndelses-, ende- eller mellemlandingspunkt, påtog sig at yde erstatning op til et beløb af 50.000 US dollars (excl. sagsomkostninger) og 75.000 US dollars (incl. sagsomkostninger). De 58.000 dollars repræsenterede dengang ca. en 3-dobling af Haag-protokollens beløb eller i danske kroner ca. 375.000.

I mange andre lande medførte pris- og omkostningsudviklingen en stigning i erstatningsniveauet, således at Haag-protokollens ansvarsgrænse efterhånden følte utilstrækkelig.

Efter et langvarigt forberedende arbejde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)'s juridiske komité oprettedes der den 8. marts 1971 i Guatemala en protokol (Guatemala-protokollen), indeholdende forskellige ændringer af Warszawa-konventionens bestemmelser om passagerbefordring som ændret ved Haag-protokollen, herunder en forhøjelse af befordrerens ansvar ved skade på flypassagerer, indebærende en 6-dobling af Haag-protokollens beløb eller 750.000 danske kroner.

For at få gyldighed skal Guatemala-protokollen ratificeres af 30 lande, og det er yderligere foreskrevet, at fem af de ratificerende landes luftfartsselskabers internationale rutetraffic tilsammen skal udgøre mindst 40 pct. af samtlige ICAO-landes luftfartsselskabers internationale ruteluftfart, jfr. dog nedenfor under g). Dette indebærer i praksis, at protokollen ikke kan træde i kraft, medmindre USA ratificerer. Denne ratifikation har endnu ikke fundet sted, og andre lande, herunder Danmark, Norge og Sverige, har ønsket klarhed over USA's stilling, før de gennemfører den lovgivning, som er nødvendig for en ratifikation. Til forhold, som oprindeligt har bevirket udsættelse af USA's stil-