

lingtagen, er inden for de sidste par år kommet yderligere et problem, hvis løsning også mange andre lande nu finder at måtte afvente, nemlig problemet om, hvilken guldværdi der skal anvendes ved omregning af Poincaré francs til nationale valutaer: den officielle guldværdi eller det frie markedes højere guldværdi.

De ansvarlige myndigheder i de skandinaviske lande er indstillet på at anbefale ratifikation af Guatemala-protokollen, og i Norge og Sverige er der forberedt forslag om ændring af de gældende lovbestemmelser om luftbefordring. I Danmark vil forslaget om de nødvendige ændringer af kapitel 9 i lov om luftfart relativt hurtigt kunne forberedes, når det måtte blive aktuelt.

c) Under indtryk af udsigterne til, at ratifikation i fornødent omfang af Guatemala-protokollen fortsat ville have lange udsigter, afholdt luftfartsjurister, repræsenterende et større antal vesteuropæiske landes regeringer, herunder de skandinaviske, i maj 1974 et møde i London, der resulterede i et forslag om en midlertidig løsning af behovet for en forhøjelse af Haag-protokollens ansvarsgrænse for personskade. Forslaget omfattede en forhøjelse til et beløb, der i national valuta stort set skulle svare til modværdien i 1966 af Montreal-overenskomstens 58.000 US dollars (jfr. ovenfor under b)). Forhøjelsen forudsattes i det enkelte land gennemført i relation til dette lands egne luftfartsselskaber enten ved frivillig aftale eller på grundlag af lov eller anden forskrift.

d) Efter de for ministeriet for offentlige arbejder foreliggende oplysninger er en tilsvarende forhøjelse, gældende for vedkommende landes rute- og charterselskaber, gennemført ved ændring af lovgivningen eller på frivilligt grundlag i følgende europæiske lande: England, Frankrig, Holland, Belgien, Finland og Schweiz.

I USA har ansvarsgrænsen som nævnt i b) ovenfor siden 1966 været 58.000 og 75.000 dollars (henholdsvis excl. og incl. sagsomkostninger).

e) Også i Danmark har domstolenes praksis i sager om erstatning uden for kontraktforhold udviklet sig på en sådan måde, at den nuværende ansvarsgrænse i luftfartslovens § 111, stk. 1, vil kunne virke som en urimelig og utilsigtet begrænsning af muligheden for at kunne tilkende en tilstrækkelig erstatning. I 1973-74 lå erstatningsniveauet for 100 pct. invaliditet således på 120-150.000 kr. og for tab af forsørger til efterladte hustruer på 70-100.000 kr. Erstatning til efterladte børn ansættes ofte til summen af normalbidragene for det antal år, barnet er under 18 år.

Justitsministeriets erstatningslovudvalg har i en

betænkning om erstatning for tab ved personskade og tab af forsørger (bet. 679/1973) anbefalet, at der sker en forhøjelse af erstatningsniveauet ved de større invaliditeter og tab af forsørger. Udvalgets betænkning og en eventuel gennemførelse af det af udvalget udarbejdede lovforslag vil kunne støtte en udvikling i retning af et højere erstatningsniveau, selv om lovforslaget ikke indeholder nogen udtrykkelig bestemmelse om erstatningernes størrelse. Lovforslaget påregnes fremsat, når udvalget har afgivet sin næste betænkning.

Ministeriet for offentlige arbejder har derfor undersøgt mulighederne for på frivilligt grundlag at få indført en ansvarsgrænse på 375.000 kr. for danske luftfartsforetagender. Medens nogle luftfartsforetagender stillede sig positivt hertil - og nogle faktisk har forhøjet ansvarsgrænsen - modsatte andre sig en frivillig forhøjelse. En forhøjelse, der omfatter samtlige danske luftfartsforetagender må derfor gennemføres ad lovgivningsvejen. Spørgsmålet har været forhandlet med Norge og Sverige. Selv om det dér ville være muligt at indføre den omhandlede forhøjelse ad frivillig vej, for så vidt angår udenrigsluftfart, således at lovgivning ville kunne begrænses til at omfatte indenrigsluftfart, besluttede man for at bevare den omfattende indholdsmæssige overensstemmelse mellem de skandinaviske luftfartslove at lovgive om forhøjelser for alle flypassagerer. Den nødvendige lovgivning er i Norge og Sverige gennemført i løbet af foråret 1976 og er trådt i kraft den 1. september 1976.

f) Ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet lægger vægt på, at den overensstemmelse, der i dag på luftbefordringsområdet består mellem den danske, norske og svenske luftfartslovgivning, fortsat bevares.

På et beslægtet område, nemlig passagerbefordring til søs, er der i § 192 i stk. 1 i søloven, jfr. lov nr. 294 af 23. maj 1973, indført en ansvarsgrænse på 700.000 guldfrancs eller ca. 350.000 kr. Indtil videre gælder denne grænse for skader, der er opstået i internordisk trafik.

Uanset at en mindre omfattende forhøjelse formodentlig inden for en kortere årrække ville være tilstrækkelig ud fra en isoleret dansk betragtning, er det herefter fundet rigtigt at foreslå en forhøjelse til 375.000 kr.

g) I tiden fra den 3.-25. september 1975 har der i Montreal været afholdt en diplomatisk konference, som var sammenkaldt med det oprindelige formål at søge gennemført ændringer af Warszawa-konventionens og Haag-protokollens bestemmelser om godsbefordring. Ud over vedtagelse af sådanne ændringer blev der truffet beslutninger, som åbner