

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget.

Luftfartslovens kapitel 9 indeholder bestemmelser om befordring med luftfartøj. Bestemmelserne bygger dels på konventionen af 12. oktober 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (Warszawa-konventionen), som ændret ved protokol af 28. september 1955 (Haag-protokollen), og dels på tillægskonventionen til Warszawa-konventionen af 18. september 1961 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, der udføres af en anden person end den kontraherende befordrer (Guadalajara-konventionen). En dansk oversættelse af de nævnte internationale aftaler findes i bilag 2 og 3 til forslag til lov nr. 252 af 10. juni 1960, Folketingstidende 1959-60, tillæg A, sp. 1555-1578 (Warszawa/Haag) og i bilag 2 til forslag til lov nr. 186 af 25. maj 1966, Folketingstidende 1965-66, tillæg A, sp. 1517-1524 (Guadalajara).

Den retstilstand, der blev tilvejebragt ved de nævnte internationale aftaler, har i længere tid af mange lande været anset for forældede på nogle vigtige punkter. Det drejer sig navnlig om grænsen for befordreansvar for personskade, der er alt for lav, og om bestemmelserne om billetter og andre befordringsdokumenter, som hindrer en overgang til registrering af oplysninger på edb. Der har desuden været stærke ønsker om at styrke brugerens retsstilling gennem en skærpelse af ansvarsgrundlaget, hvorved brugerne i højere grad kan få erstatning uden at skulle anlægge sag.

En revision af Warszawa/Haags bestemmelser om disse forhold blev gennemført ved en protokol udfærdiget 8. marts 1971 i Guatemala City (Guatemala-protokollen), der dog intet ændrede ved Warszawa/Haags bestemmelser om befordring af gods.

Protokollens ikrafttrædelsesbestemmelser var udformet på en sådan måde, at USAs ratifikation reelt var en betingelse for, at protokollen kunne træde i kraft. Der blev imidlertid hurtigt bragt tvivl om USAs holdning til protokollen, væsentligst

fordi selv den betydelige forhøjelse af ansvarsgrænsen ved personskade, der indebar en 6-dobling af grænsen i forhold til Haag-protokollen, af USA blev anset for at være for lav.

Da desuden Warszawa/Haag/Guatemalas møntenhed - guldfrancen - i begyndelsen af 70'erne rejste praktiske problemer som følge af uroen omkring guldets værdi, blev der i 1975 i Montreal afholdt en konference, der resulterede i oprettelse den 25. september af 4 protokoller (Montreal-protokol nr. 1-4).

Ved Montreal-protokol nr. 1 blev guldfrancen i Warszawa-konventionen erstattet af de særlige trækningsrettigheder, SDR (= Special Drawing Rights), som Den internationale Valutafond anvender.

Montreal-protokol nr. 2 gennemførte samme ændring i Warszawa-konventionen, som ændret ved Haag-protokollen.

Montreal-protokol nr. 3 indførte SDR'en som beregningsenhed i Warszawa/Haag/Guatemala, og protokollen blev udformet på en sådan måde, at tiltrædelse af Montreal-protokol nr. 3 samtidig indebærer en tiltrædelse af Guatemala-protokollen.

Ved Montreal-protokol nr. 4 blev Warszawa/Haags bestemmelser om befordring af gods revideret.

I bilag 2, 3 og 4 til lovforslaget er gengivet den engelske tekst og en dansk oversættelse af henholdsvis Guatemala-protokollen, Montreal-protokol nr. 3 og Montreal-protokol nr. 4.

Montreal-protokol nr. 1 og 2 er ratificeret af Danmark, efter at visse bestemmelser i luftfartsloven blev ændret gennem lov nr. 645 af 13. december 1978 om ændring af søloven, luftfartsloven og lov om fragtaftaler ved international vejtransport.

De ændringer, der gennem Montreal-protokol nr. 3 og 4 blev foretaget i Warszawa/Haag/Guatemala, resulterede ikke i en afklaring af USAs holdning til ratifikation, og uanset, at protokollernes ikrafttrædelsesbestemmelse blev udformet på en sådan måde, at USAs ratifikation ikke længere formelt er nødvendig for, at de kan træde i kraft,