

har i årene herefter kun et lille antal lande ratificeret.

Udskydelsen af stillingtagen til ratifikation har navnlig i de vesteuropæiske lande, herunder de skandinaviske, voldt problemer, idet ansvarsgrænsen for personskade, der fortsat hviler på Haag-protokollen fra 1955, var blevet klart for lav. Problemerne blev i disse lande løst gennem forhøjelse af ansvarsgrænsen for de respektive nationale luftfartsselskaber. I Danmark er det sket i to tilfælde, begge gange som led i en uformel aftale mellem vesteuropæiske lande, herunder de nordiske. Således blev den hidtidige grænse i § 111, stk. 2, 124.205 kr., der dengang svarede til 16.600 guldfrancs, ved lov nr. 222 af 18. maj 1977 for danske lufttrafikforetagender forhøjet til 375.000 kr. Dette beløb blev ved lov nr. 87 af 13. marts 1985 ca. 3-doblet, idet ansvarsgrænsen blev fastsat til 100.000 SDR, svarende til ansvarsgrænsen i Montreal-protokol nr. 3.

Warszawa-konventionen er tiltrådt af størstedelen af FN's medlemslande, nemlig af godt og vel 140 stater. For de flestes vedkommende er det konventionen i den form, som den fik ved Haag-protokollen, der gælder. Konventionen har haft til resultat, at lovgivningen på det område, som den regulerer, i meget vidt omfang er ensartet i landene. Herved har konventionen haft stor betydning for udviklingen af den internationale trafikluftfart, idet luftfartsselskaberne har kunnet operere under ansvarsregler, som i væsentlig grad er de samme i de fleste stater i verden.

Det forhold, at Montreal-protokollerne endnu ikke er trådt i kraft, medfører risiko for, at de bliver overhalet af udviklingen med fare for, at Warszawa-systemet kan bryde sammen.

Et sådant sammenbrud ville indebære et stort tilbageskridt for det internationale luftfartssamarbejde, og det forekommer ikke sandsynligt, at det inden for overskuelig fremtid ville lykkes at erstatte Warszawa-systemet med et andet system.

For at undgå risikoen for, at Warszawa-systemet bryder sammen, er der derfor – uanset usikkerheden omkring USAs ratifikation af protokollerne – et voksende ønske om at ratificere disse. Nogle vesteuropæiske lande har allerede ratificeret, og mellem de nordiske landes regeringer er der enighed om, at ratifikation skal søges gennemført snarest muligt. Dette lovforslag indeholder de ændringer i kapitel 9, der er nødvendige, for at Danmark kan ratificere Montreal-protokol nr. 3 og 4. Tilsvarende lovgivning er allerede gennemført i Sverige og Finland. I Norge forventes lovforslag fremsat inden udgangen af 1986.

Selv med de nordiske landes ratifikationer kan der gå nogen tid, inden de 30 ratifikationer nås, som er nødvendige for, at protokollerne træder i kraft, men der er håb om, at de nordiske landes ratifikationer sammen med andre ratifikationer, der er sket inden for den senere tid, vil blive betragtet som et ikke ubetydeligt skridt fremad i arbejdet på at få protokollerne sat i kraft.

2. Lovforslagets opbygning.

Selv om nogle af bestemmelserne i det gældende 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 kapitel 9. Systematikken svarer til det nu gældende kapitels. I bilag 1 til lovforslaget er gengivet det gældende kapitel 9.

I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser er sammenhængen med bestemmelserne i de internationale aftaler angivet i en parentes under paragrafnumrene. »Warszawa« betegner den oprindelige Warszawa-konvention. »Warszawa/Haag« betegner Warszawa-konventionen, som ændret ved Haag-protokollen. »Guatemala« og »Montreal« betegner henholdsvis Guatemala-protokollen og en Montreal-protokol. De anførte artikelnumre henviser til artikler i Warszawa-konventionen i dens seneste affattelse.

3. De vigtigste ændringer i forslaget.

a) Befordrerens ansvar.

I overensstemmelse med Warszawa/Haag er bemanderen efter de gældende lovbestemmelser ansvarlig for personskade på passagerer, der indtræffer om bord på luftfartøj eller i forbindelse med passagerernes ind- eller udstigning. Befordrerens er desuden ansvarlig for skade på rejsegods og gods, medens det er i bemanders ansvar at sikre flyveplads eller i luftfartøj eller, ved landing uden for en flyveplads, på et hvilket som helst andet sted. Befordrerens er endelig også ansvarlig for forsinkelse med transporten.

I alle disse tilfælde er bemanderen imidlertid fri for ansvar, hvis han beviser, at han og hans folk har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem. Der er således tale om et såkaldt præsumptionsansvar, dvs., et ansvar med omvendt bevisbyrde.

I lovforslaget foreslås i overensstemmelse med Guatemala-protokollen og Montreal-protokol nr. 4 et strengere ansvar, objektivt ansvar, der skal gælde for alle skader bortset fra sådanne, der skyldes