

forsinkelse. Befordrerer er således også ansvarlig for nukleare skader, der er omfattet af lov nr. 332 af 19. juni 1974 om atomskader, jfr. denne lovs § 18, hvis betingelserne herfor i luftfartsloven i øvrigt er opfyldt. Har befordrerer måttet betale erstatning for nuklear skade, indtræder befordrerer i den skadelidtes rettigheder mod den atomanlægsindehaver, som er ansvarlig efter atomansvarsloven, jfr. denne lovs § 19.

Efter forslaget § 106 er befordrerer ansvarlig for skade på passagerer, selv om skaden er hændelig. Som ansvarsfritagelsesgrund gælder kun, at personskaden udelukkende skyldes passagerens helbredstilstand. På den anden side skal erstatningen nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte selv forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden, og erstatningen kan aldrig overstige 100.000 SDR, jfr. senere nedenfor.

Ved udmålingen af erstatningen, herunder godtgørelse for varigt mén m.v., der skal foretages efter bestemmelserne i lov om erstatningsansvar, er der således ikke mulighed for helt eller delvis at se bort fra skadelidtes medvirken til skaden, ligesom erstatningsudmålingen begrænses af det nævnte ansvarsbeløb.

Også ved skader på rejsegods og gods foreslås der objektivt ansvar, lovforslagets §§ 107 og 108. For rejsegods gælder ansvaret altid bortset fra tilfælde, hvor skaden udelukkende skyldes rejsegodssets egen beskaffenhed eller fejl i dette. Tilsvarende gælder ved befording af gods. Men her skal befordrerer tillige være ansvarsfri, hvis skaden skyldes enten mangelfuld emballering udført af en anden end befordrerer, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på befordrerers vegne, eller krigshandling, væbnet konflikt eller udøvelse af offentlig myndighed i forbindelse med godsets indførsel, udførsel eller transitering. Desuden gælder det også ved rejsegods og gods, at erstatningen skal nedsættes, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Til skærpelsen af befordrerers ansvar bidrager også forhøjelsen af grænsen for befordrerers ansvar i tilfælde af personskade, forslaget § 111, stk. 1. Den grænse, der indførtes ved Guatemala-protokollen, indebærer en 6-dobling af ansvarsgrænsen i Warszawa/Haag. Ved Montreal-protokol nr. 3 blev grænsen som nævnt under punkt 1 omregnet til 100.000 SDR. For danske lufttrafikforetagender indebærer denne grænse ikke nogen forhøjelse, idet en sådan grænse isoleret blev indført for disse ved lov nr. 87 af 13. marts 1985. Beløbet udgjorde dengang ca. 1,1 mill. kr. Som følge af kursudviklingen svarer 100.000 SDR pr. 15. oktober 1986 til

ca. 910.000 kr. efter den kurs, der er fastsat af Den internationale Valutafond.

Dette forhold afspejler en uheldig side af systemet med en fast ansvarsgrænse angivet i en internationalt vedtaget regningsenhed. Det må dog antages, at typiske personskader i langt de fleste tilfælde endnu i en årrække vil kunne dækkes inden for ansvarsgrænsen. Vil en passager i alle tilfælde være sikker på fuld erstatning, må der tegnes forsikring. Guatemala-protokollen forudsætter den mulighed, at der på grund af den absolutte ansvarsgrænse ved personskade, jfr. nedenfor, kan blive tale om etablering af supplerende forsikringsordninger. Danmark vil fortsat holde kontakt med Norge og Sverige med henblik på mulighederne for etablering af en sådan supplerende ordning.

Under drøftelserne i Guatemala var der ikke udelt tilfredshed med indførelse af objektivt ansvar, og mange lande, der var enige i, at Haag-protokollens ansvarsbeløb ved personskade var for lavt, fandt 6-doblingen af dette beløb unødvendig høj.

Som et led i et kompromis bestemtes det, at ansvarsgrænsen til gengæld aldrig skal kunne overskrides, heller ikke selv om befordrerer har handlet forsætligt eller groft uagtsomt. Også bestemmelsen om obligatorisk nedsættelse eller bortfald af erstatningen i tilfælde af skadelidtes medvirken til skaden er et led i dette kompromis.

Både den absolutte ansvarsgrænse, lovforslagets § 113, og reglerne om obligatorisk lempelse af ansvaret i tilfælde af skadelidtes medvirken, lovforslagets § 110, stk. 1 og 2, står i modsætning til almindelige erstatningsregler ikke blot i Danmark, men også i de andre nordiske lande. Det er den almindelige opfattelse, som indtil nu desuden er tiltrådt af parlamenterne i Sverige og Finland, at disse afvigelser, der isoleret set er mindre tilfredsstillende, kan anses for acceptable som modydelse for den vigtige forbedring for brugerne, som indførelse af objektivt ansvar og en højere ansvarsgrænse indebærer.

b) Lempelser af kravene til indholdet af billetter og andre befordringsdokumenter.

De gældende krav om udstedelse af billetter, rejsegodsbeviser og luftfragtbreve samt kravene til disse dokumenters indhold udgør en hindring for befordrerers mulighed for at rationalisere og billiggøre forretningsgange bl.a. gennem anvendelse af edb-registrering af oplysninger. I overensstemmelse med de ændringer, der er gennemført ved Guatemala-protokollen og Montreal-protokol nr.