

[Tom Behnke]

Ministeren bedes på den baggrund bekræfte, at hovedparten af de flygtninge, som har optrådt i Blågårds Kirke, slet ikke er de konkrete personer, der skal udvises, men derimod tilrejsende sympatisører.

Svar (12/2 92):

Justitsministeren (Engell):

Direktoratet for Udlændinge har oplyst, at direktoratet ikke har nogen registrering af, hvilke personer der i kortere eller længere tid har opholdt sig i Blågårdskirken.

Jeg kan i den forbindelse tilføje, at asylansøgere, der opholder sig i centrene for asylansøgere, ikke er frihedsberøvet, og at der ikke foretages nogen registrering af deres færden.

Spm. nr. S 460

Til trafikministeren (3/2 92) af:

Kim Behnke (FP):

»Med hvilken begrundelse har ministeren forhøjet kravet om ansvarsforsikring for småfly, og hvad er vore nabolandes krav på samme område?«

Begrundelse

Efter ministerens seneste forhøjelse af kravene til ansvarsforsikring for småfly er det blevet særdeles kostbart for f.eks. veteranflyklubber og lignende at arrangere flystævner m.v., idet meget få har råd til at betale de høje forsikringspræmier.

Svar (11/2 92):

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne først præcisere, at det ansvar, der er tale om, er flyejerens ansvar for skade, som flyet måtte forvolde på tredjemand uden for flyet, og at kravet om forsikring altså først og fremmest skal sikre tredjemands interesser. Der eksisterer beklageligvis ikke almindeligt accepterede internationale regler på dette område. Nationale regler varierer fra land til land, således som det også fremgår af oplysningerne senere i mit svar om forsikringskrav i nogle af vore nabolande.

Indtil 1. september 1991 gjaldt vore forsikringskrav alene danske fly, og tredjemand kunne derfor risikere at være ringere stillet, hvis en

skade blev forvoldt af et udenlandsk fly, end hvis der var tale om et dansk fly.

Med hensyn til spørgsmålet om begrundelsen for forhøjelsen af vort forsikringskrav vil jeg gerne oplyse følgende om den danske ordning:

Efter den danske luftfartslov er *ansvaret* ubegrænset. Men i 1972 blev det ved en lovændring besluttet at indføre minimumsgrænser for *forsikringen*. Grænserne blev ikke fastsat i selve loven, men det blev – for at lette fremtidige justeringer begrundet i prisudviklingen, ændring i erstatningsniveauer m.v. – overladt til ministeren at fastsætte dem.

Ved fastlæggelsen skal der ifølge bemærkningerne til lovforslaget navnlig lægges vægt på, at grænserne for forsikringerne for personskader til stadighed er så høje, at de ikke kan antages at få nogen praktisk betydning for de enkelte skadelidte. Det fremgår desuden af bemærkningerne, at denne forudsætning måtte antages at være opfyldt, hvis der for mindre motorfly blev fastsat en grænse på 10 mio. kr. Dette svarede rent faktisk til, hvad der dengang efter færdselsloven gjaldt m.h.t. selv de mindste motorkøretøjer. For tingsskader blev grænsen fastsat til 300.000 kr.

Efter den meget betydelige forhøjelse af erstatningsniveauerne, der skete ved lov om erstatningsansvar, blev de 10 mio. kr. i 1984 forhøjet til 50 mio. kr. Samtidig blev tingsskadebeløbet forhøjet til 1,5 mio. kr. Disse beløb blev fra den 1. september 1991 forhøjet til henholdsvis 60 mio. kr. og 5 mio. kr.

Begrundelsen for forhøjelsen af beløbet vedrørende personskade til 60 mio. kr. var alene prisudviklingen. Forhøjelsen af tingsskadebeløbet skyldtes desuden, at de 1,5 mio. kr. havde vist sig langt fra at tilgodese skadelidtes interesser. Samtidig besluttedes det at lade reglerne gælde også for udenlandske fly.

Som nævnt er forsikringskravene forskellige fra land til land. I Norge er kravet 2 mio. kr. for personskade for småfly (indtil 2 tons). Kravet stammer fra 1973, og det overvejes nu, om det skal forhøjes. I Tyskland varierer kravet for småfly mellem 850.000 og 1.700.000 DM, men det er under revision, og der foreligger for Trafikministeriet oplysning om, at der forventes meget betydelige forhøjelser. I England og Sverige kræves der slet ikke forsikring for privatfly.