

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1.1. Forhistorie

Luftfartslovens kapitel 9 indeholder bestemmelser om befordring med luftfartøj, der bygger på Warszawa-konventionen fra 1929 om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring. Reglerne vedrører befordrerens ansvar for passagerer, rejsegods og gods og indeholder desuden nogle krav til de dokumenter, der anvendes ved luftbefordring.

Warszawa-konventionen fra 1929 er efterfølgende justeret under hensyn til udviklingen internationalt i form af forskellige ændringsprotokoller. Imidlertid er væsentlige ændringsprotokoller endnu ikke trådt i kraft, selvom det er mere end 25 år siden, at de blev vedtaget. For så vidt angår personskadeansvar førte det utidssvarende regelsæt til initiativer med henblik på en forbedring af personskadeansvaret, dels nationalt (navnlig i de vesteuropæiske lande, herunder i Danmark) ved en forhøjelse af de respektive nationale luftfartsselskabers ansvarsgrænse, dels ensidigt fra enkelte luftfartsselskabers side.

Senest har EU indført regler om erstatningsansvar for EF-luftfartsselskaber. Rådet har således udstedt en forordning, Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 (EF-Tidende L 285 af 17. oktober 1997) om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, der omfatter luftfartsselskabets erstatningsansvar over for passagerer, der bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred. Forordningen er ændret i 2002, jf. nedenfor. Det følger af forordningen bl.a., at luftfartsselskabet er objektivt ansvarlig for skade op til et beløb på 100.000 Special Drawing Rights (SDR), og at luftfartsselskabets erstatningsansvar ikke kan begrænses. Dette indebærer en forbedring af erstatningsniveauet i forhold til Warszawa-konventionen med senere ændringer, hvor erstatningsniveauet for nogle landes vedkommende – afhængig af hvilke ændringer det pågældende land havde tiltrådt – kunne udgøre beløb ned til 16.600 SDR pr. passager.

SDR, dvs. Special Drawing Rights, er de særlige trækingsrettigheder, som anvendes af Den Internationale Valutafond (1 SDR svarer pr. 1. september 2002 til ca. 10 kr.).

1.2. Montreal-konventionen

Den internationale luftfartsorganisation, ICAO, tog på denne baggrund initiativ til en helt ny konvention til erstatning af det forældede Warszawa-system. Konventionen bygger i nogen udstrækning på de ovenfor nævnte regler for EF-luftfartsselskaber. Denne konvention, Montreal-konventionen, blev underskrevet den 28. maj 1999 og forventes at kunne blive ratificeret af det for ikrafttræden fornødne antal lande (mindst 30) og herefter at kunne træde i kraft inden for få år. Konventionens titel er: »Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring«. Montreal-konventionen er en modernisering og forbedring af det mere end 70 år gamle Warszawa-system (Warszawa-konventionen fra 1929 med efterfølgende ændringsprotokoller).

Det Europæiske Fællesskab og medlemsstaterne deler kompetencen på de områder, som Montreal-konventionen omfatter. Medlemsstaterne har kompetencen i forhold til ikke EU-medlemslande og i forhold til EF-luftfartsselskaber på områder, der ikke er omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EF-Tidende L 140 af 30. maj 2002) om ændring af forordning (EF) nr. 2027/97. Danmark undertegnede Montreal-konventionen den 28. maj 1999 med forbehold om ratifikation. Fællesskabet undertegnede konventionen den 9. december 1999. Begge parter skal ratificere den samtidigt for at sikre fuld gyldighed og ensartet anvendelse af dens bestemmelser i Den Europæiske Union.

Rådet for Den Europæiske Union stiler mod, at EU-medlemslandene kan foretage en koordineret deponering af ratifikationsinstrumenterne senest med udgangen af december 2002.