

## F. t. l. vedr. luftfart

*Lovforslagets hovedindhold*

Dette lovforslag er nødvendigt for, at Danmark kan ratificere Montreal-konventionen. Lovforslaget indebærer ikke større grundlæggende ændringer for danske luftfartsselskaber med hensyn til personskadeerstatningsansvaret eller -niveauet, idet en ajourføring af erstatningsniveauet dels allerede er gennemført i national lovgivning, dels i EU regi. For så vidt angår ansvaret for rejsegods og gods er der også i det væsentlige tale om mindre justeringer.

Lovforslaget gennemfører således Montreal-konventionen i Danmark i det omfang, dette er nødvendigt i forhold til gældende forordninger. Endvidere medfører lovforslaget, at enkelte mindre justeringer i nævnte forordninger, der supplerer reglerne i Montreal-konventionen, også kan gælde for Færøerne og Grønland, der ikke er omfattet af EU. Det drejer sig om regler om forskudsbeløb og andre krav, f.eks. til information til passageren, der gælder for EF-luftfartsselskaber.

Luftfartsloven gælder ikke for Færøerne, jf. luftfartslovens § 158, stk. 2. Ved kgl. anordning kan det dog bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting. De ændringer, der følger af lovforslaget, vil derfor i givet fald senere kunne sættes i kraft for Færøerne ved en kgl. anordning herom.

Vedtagelse af lovforslaget indebærer, at Folketinget meddeler samtykke til, at Danmark kan ratificere Montreal-konventionen. Montreal-konventionen i den engelske udgave er optrykt som bilag 3 med en oversættelse til dansk parallelt opstillet heroverfor.

I et bilag til loven er desuden optaget de bestemmelser, der vil gælde for befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen med senere ændringer.

Endvidere foreslås rentebestemmelserne i luftfartslovens § 71 og § 148 ændret således, at beregning af renter ved for sen betaling, der er omfattet af bestemmelserne, bringes i overensstemmelse med rentelovens renteberegning. Desuden foreslås præciseret i § 148, at der også opkræves betaling i forbindelse med forskellige offentlige forretninger, der udføres med hjemmel i fællesskabsretlige regler på luftfartens område. Herudover er der foretaget sproglige præciseringer.

*2. Befordring med luftfartøj**2.1. Gældende ret*

De gældende bestemmelser i luftfartslovens kapitel 9 om befordring med luftfartøj bygger på det såkaldte Warszawa-system, som består af 1) Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, som ændret ved Haag-protokollen af 28. september 1955, og 2) tillægskonventionen til Warszawa-konventionen af 18. september 1961 om indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring, der udføres af en anden person end den kontraherende befordrer (Guadalajara-konventionen).

Warszawa/Haag bestemmelserne blev ændret ved Guatemala-protokollen af 8. marts 1971 og Montreal-protokollerne nr. 1-4 fra 1975.

Reglerne i kapitel 9 finder ikke anvendelse i det omfang forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002, gælder. Forordningen gælder for EF-luftfartsselskabers erstatningsansvar for personskade i tilfælde af ulykker om bord på et luftfartøj eller i forbindelse med ind- eller udstigning. Forordningen gælder kun for passagerer og rejsegods og ikke for befordring af gods.

Et EF-luftfartsselskab er et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en EU-medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 (EF-Tidende L 240 af 24. august 1992) (licensforordningen).

For luftfartsselskaber hjemmehørende i Grønland og på Færøerne gælder efter de gældende regler i kapitel 9, at personskadeansvaret er begrænset til 100.000 SDR for hver passager (indenrigs og international befordring).

*2.2. Lovforslaget (Montreal-konventionens gennemførelse)*

De væsentligste ændringsprotokoller (Guatemala-protokollen/Montreal-protokol nr. 3) er endnu ikke trådt i kraft, selvom det er mere end 25 år siden, de blev vedtaget. Da det næppe er sandsynligt, at de nogen sinde ville træde i kraft, og da der var fare for, at hele Warszawa-systemet ville bryde sammen, tog den internationale luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation) i sidste halvdel af 1990'erne initiativ til at udarbejde en helt ny og mere tidssvarende konvention (Montreal-konventionen). Montreal-konventionen skulle afløse de eksisterende og på visse punkter tidssvarende konventioner og protokoller inden for Warszawa-systemet. Montreal-konventionen er optrykt som bilag 3 til lovforslaget.