

Montreal-konventionen bygger dog i vid udstrækning på det eksisterende Warszawa-system, således at den nye konvention dels indeholder modificerede bestemmelser fra hver af de tidligere konventioner og protokoller, dels en række helt nye bestemmelser, der navnlig har til hensigt at forbedre passagerernes retsstilling, navnlig i form af en væsentlig forhøjelse af erstatningsbeløbet og i form af forskudsudbetaling ved personska- de.

Forslaget til de nye bestemmelser i kapitel 9 er baseret på en gennemførelse i dansk ret af Montreal-konventionen i det omfang, dette er nødvendigt i forhold til forordningerne på området, jf. herved forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002.

Forordningerne omfatter EF-luftfartsselskaber, og det foreslås derfor, at luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Grønland og på Færøerne, ligestilles med danske selskaber, således at de skal opfylde enkelte supplerende krav, bl.a. om forskudsudbetaling og information til passagererne om bemanders ansvar for passagerer og rejsegods, jf. forslaget til § 90 b.

Tilsvarende krav foreslås at gælde, såfremt det måtte blive aktuelt, at udenlandske ikke-EF-luftfartsselskaber måtte få tilladelse til at foretage indenrigsflyvning i Danmark.

De væsentligste ændringer i forhold til de nugældende erstatningsbestemmelser er indførelse af ubegrænset erstatningsansvar for passagers død eller tilskadekomst. Dette indebærer en ændring i forhold til i dag, hvor ansvaret for andre landes luftfartsselskaber (uden for EU) er begrænset til 100.000 SDR pr. passager ved indenrigs luftbefordring og til 16.600 SDR ved international luftbefordring.

Der indføres endvidere et 2-strengt system, hvorved der er objektivt ansvar for personska- de op til 100.000 SDR. Dette indebærer, at luftfartsselskabet ikke kan afskære eller begrænse sit erstatningsansvar for krav på indtil 100.000 SDR. For krav udover dette beløb gælder der et præsumptionsansvar (ansvar med omvendt bevisbyrde).

Disse ændringer svarer til, hvad der i dag gælder for EF-luftfartsselskaber, jf. forordning nr. 2027/97, som ændret ved forordning nr. 889/2002.

For så vidt angår erstatning for forsinkelse, skade på rejsegods og gods, foreslås der ikke nogen ændring i forhold til de ansvarsgrænser, der gælder i dag efter kapitel 9, da disse fortsat anses for at være tilstrækkeligt høje til at dække langt de fleste typiske skader.

Dette indebærer, at ansvaret fortsat er begrænset til 4.150 SDR pr. passager for forsinkelse. For bortkommet eller beskadiget rejsegods og for forsinkelse heraf

er ansvaret begrænset til 1.000 SDR pr. passager, og for gods er ansvaret begrænset til 17 SDR pr. kg.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrænser med tiden bliver for lave, indeholder konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at ICAO hvert 5. år skal tage de nævnte ansvarsgrænser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige træk- ningsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

Ordningen sikrer, at man undgår at komme i den situation, som man har oplevet i relation til personska- de, hvor mange medlemsstater har fundet, at ansvars- grænserne var alt for lave, uden at de har været i stand til at forhøje dem ved ændring af deres lovgivning, fordi en forhøjelse af beløbsgrænserne kun kunne ske ved en konventionsændring, som erfaringsmæssigt kan tage mange år.

Såfremt ICAO vedtager en forhøjelse af beløbs- grænserne i § 111, stk. 1 - 5, vil det være nødvendigt at fremsætte forslag om ændring af luftfartslovens bestemmelser herom.

Endvidere indeholder forslaget til § 111 a en bestemmelse om, at luftfartsselskaberne ved personska- de skal udbetale et forskudsbeløb til dækning af de øjeblikkelige økonomiske behov, der er opstået som følge af en passagers død eller tilskadekomst ved en ulykke med et luftfartøj.

Bestemmelser om udbetaling af forskudsbeløb gæl- der allerede i dag, for så vidt angår EF-luftfartsselska- ber, jf. forordning nr. 2027/97, som ændret ved forord- ning nr. 889/2002. I Montreal-konventionen åbnes der mulighed for, at sådanne krav kan fastsættes nationalt, og det foreslås, at der stilles samme krav, som de, der stilles til EF-luftfartsselskaber, jf. nævnte forordning.

Der foreslås tillige i § 122 indført en bestemmelse om, at bemanders ansvar skal være forsikret for et beløb, som er tilstrækkeligt til at sikre, at alle erstatningsbe- rettigede får udbetalt det erstatningsbeløb, de er beret- tige til efter bestemmelserne i luftfartslovens kapi- tel 9. For EF-luftfartsselskabers vedkommende er der allerede i dag i ovennævnte forordning fastsat bestem- melser om forsikring, for så vidt angår passagerska- de.

Endelig indeholder forslaget til § 117, stk. 2, i for- hold til passagererne en forbedring af bestemmelserne om værneting, idet der udover de 4 valgmuligheder,