

der i dag gælder med hensyn til valg af det sted, hvor der kan anlægges erstatningssag mod luftfartsselskabet (værneting), indføres endnu en valgmulighed (det såkaldte 5. værneting), som dog kun gælder, hvis der er tale om personskadeerstatning.

Dette indebærer, at der - i modsætning til de gældende regler - tillige vil kunne anlægges erstatningssag ved retten i den medlemsstat, hvor passageren på ulykkestidspunktet havde fast bopæl eller vedvarende opholdssted, forudsat det pågældende luftfartsselskab har en nærmere angivet forretningsmæssig tilknytning til denne medlemsstat.

2.3. Særligt om definitioner og terminologi i Montreal-konventionen

Montreal-konventionen anvender i stor udstrækning samme definitioner og terminologi, som er anvendt i de protokoller, som det gældende kapitel 9 bygger på. Bemærkningerne til lov nr. 117 af 11. marts 1987, der indførte disse regler, vil derfor fortsat kunne udgøre et væsentligt fortolkningsbidrag ved den fremtidige administration af bestemmelserne.

Selvom nogle af bestemmelserne i kapitel 9 enten slet ikke ændres eller kun ændres delvis, er det for overskuelighedens skyld valgt at udforme lovforslaget som en helt ny affattelse af dette kapitel.

2.4. Forslaget i øvrigt

I forslaget til § 71 og § 148 ændres rentebestemmelsen, således at rentetilskrivning ved for sen betaling fastsættes i overensstemmelse med renteloven. Endvidere præciseres det i forslaget til § 148, at der også skal betales for offentlige forretninger, der udøves med hjemmel i fællesskabsretlige regler på luftfartens område. Herudover er der tale om sproglige justeringer.

3. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

Forslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for staten, amtskommuner eller kommuner.

4. Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vil medføre begrænsede erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af højere forsikringspræ-

mier for enkelte luftfartsselskaber, idet forslaget indebærer en højere dækning for personskade for luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Grønland og på Færøerne.

Forslaget har været forelagt Økonomi- og Erhvervsministeriets Fokuspanel. Resultatet heraf er følgende:

»Et fokuspanel bestående af 15 virksomheder har vurderet lovforslaget. Af de 15 virksomheder vurderer alle, at de er omfattet af forslaget. Det skal bemærkes at lovforslagets målgruppe består af 25 virksomheder, hvorfor stikprøven næsten er identisk med populationen.

33% af de omfattede virksomheder forventer, at lovforslaget vil medføre administrative konsekvenser. I den forbindelse forventer 20% af de omfattede virksomheder (dvs. 3 virksomheder) at få et engangsbehov for hjælpemidler. I gennemsnit giver dette en byrde pr. virksomhed på 103.333 kr. På samfundsniveau giver dette et interval på 142.000 – 892.000 kr.

Derudover forventer en enkelt virksomhed omstillingsbyrder, en forventer engangsbehov for ekstern assistance og to virksomheder forventer løbende byrder som følge af forslaget. På baggrund af datagrundlaget har det ikke været muligt at fortage gennemsnitsberegninger eller opregninger til samfundsniveau.

Samlet forventes lovforslaget dermed ikke at medføre væsentlige administrative byrder på samfundsniveau.«

5. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Der henvises til det, der er anført i de almindelige bemærkninger, pkt. 1 og 2.1-2.

7. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring i Færøernes Landsstyre og Grønlands Hjemmestyre.

Forslaget har endvidere været sendt til høring hos de organisationer m.v., der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.