

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 5:
Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.
(Montrealkonventionen m.v.).**

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(FremSAT 3/10 2002).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Kl. 14.30

Forhandling

Gudrun Laub (V):

Efter debat om de nordiske svaner flyver vi hurtigt videre til Montrealkonventionen, som drejer sig om mere ensartede regler på luftfartsområdet på verdensplan.

Montrealkonventionen blev undertegnet af Danmark den 28. maj 1999 med forbehold om ratifikation. Det vil sige, at Folketingets samtykke er nødvendigt, og det er så det, vi får her i form af et forslag til ændring af luftfartsloven. Lovforslaget er først kommet nu, fordi det har afventet en regulering, tilpasning af en EØF-forordning fra 1997, og den er så kommet nu her i 2002, så vi får mere ensartede regler, som kan gælde for erstatningsansvar, som befordrerer har, ansvar for personskade, rejsegodsskade og skade på andet gods, krav til dokumentation, og det er altså en konsekvens af, at vi har tilsluttet os Montrealkonventionen.

Samtidig er der taget nogle bestemmelser med om renteberegning, som nu er bragt i overensstemmelse med renteloven, og det er der kun udtrykt stor tilfredshed med fra dem, der har været hørt om det.

Venstre kan anbefale dette lovforslag, og vi stemmer for.

Niels Sindal (S):

Som sagt er lovforslag nr. L 5 om vedtagelse af Montrealkonventionen tiltrængt. Den bygger oven på noget, vi kalder Warszawakonventionen fra 1929, og de sidste 25 år er der foretaget en del justeringer og vedtagelser, som ikke er implementeret. Så vi ser frem til, at denne konvention bliver vedtaget.

Jeg skal ikke gentage det tekniske i det, men blot understrege noget for brugerne vigtigt: Man får samlet de mange ændringer, der allerede er vedtaget, men ikke implementeret. Man får en større global dækning, hvilket er utrolig vigtigt. Så får man en præcisering af forretningsgang og ansvar, og man får inddraget tredjelande, der ikke er direkte med i Montrealkonventionen, og det er meget vigtigt i forhold til ansvar. Man sikrer ensartede forhold i Europa, og sidst, men ikke mindst bliver det nu sådan, at hvis et flyselskab kontraherer med en part fra tredjelande, er det altså ikke tredjelandenes lov, der gælder, så er det Montrealkonventionen gennem det flyselskab, der er kontraherende part.

Disse ting er fornyelser og sikrer brugerne en meget mere, skal vi sige, fornuftig forretningsgang i forbindelse med det at anvende lufttrafik til transport. Så vi stemmer selvfølgelig for forslaget.

Poul Fischer (DF):

Den internationale luftfartsorganisation, ICAO, tog i sidste halvdel af 1990'erne initiativ til at få udarbejdet et tidssvarende sæt regler for international transport af personer, bagage eller gods med luftfartøj. Dette var en nødvendighed, da tidligere protokolændringer ikke var ratificeret og dermed ikke trådt i kraft endnu. En ajourføring var ligeledes nødvendig, og dette har ført til udarbejdelsen af Montrealkonventionen, som Danmark underskrev med forbehold om ratifikation i maj 1999. Montrealkonventionen er fuldt indarbejdet i dette lovforslag. Danmark skal ratificere konventionen sammen med de øvrige EU-medlemsstater, og Montrealkonventionen er virksom 60 dage, efter at 30 lande har ratificeret den.

Det er vigtigt, at så mange lande som muligt ratificerer og kommer ind under konventionen. Vi må jo erkende, at flere og flere rejser verden rundt, rejser med udgangspunkt i forskellige lande, hvorfor det er vigtigt med standardisering af dokumenter og et ensartet regelsæt for erstatninger for dette og hint og ikke mindst af hensyn til forbrugerne. Ligeledes er det godt, at der i konventionen er indbygget en regulering af erstatningsgrænserne hvert femte år, så disse til alle tider er tidssvarende.

De indkomne høringsvar giver ikke anledning til bemærkninger, og Dansk Folkeparti kan anbefale lovforslaget.

Kl. 14.35