

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart.

Fremsat den 5. november 1976 af *ministeren for offentlige arbejder*.

I lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969, som ændret ved lov nr. 478 af 9. december 1970, lov nr. 94 af 29. marts 1972 og lov nr. 255 af 22. maj 1974, foretages følgende ændringer:

1. § 59 affattes således:

„§ 59. Den, der vil indrette og drive en flyveplads, som ikke skal stå åben for offentligheden, skal senest 3 måneder forinden anlægsarbejdet påbegyndes eller pladsen tages i brug indgive anmeldelse til ministeren for offentlige arbejder med oplysning om arten og omfanget af den forventede benyttelse af pladsen. Ministeren underretter de øvrige berørte statslige myndigheder samt vedkommende kommunale myndigheder.

Stk. 2. Ministeren meddeler inden udløbet af den i stk. 1 nævnte 3 måneders frist de særlige vilkår for flyvepladsens indretning og brug, som findes påkrævede af hensyn til luftfartens sikkerhed. Såfremt disse hensyn nødvendiggør det, kan ministeren forbyde indretning og drift af pladsen.

Stk. 3. Samme regler som i stk. 1 og 2 finder anvendelse ved ændringer af flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden.

Stk. 4. Ministeren fastsætter nærmere bestemmelser om indgivelsen af de i stk. 1 nævnte anmeldelser.“

2. I § 92, stk. 3, indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“.

3. Efter § 92 indsættes som § 92 a:

„§ 92 a. Dansk lufttrafikforetagende skal i sine billetter eller almindelige befordringsvilkår tillige angive, at det ved befordring af

passagerer er ansvarligt inden for den ansvarsgrænse, som er nævnt i § 111 a.

Stk. 2. Tilsidesættes det krav, som er nævnt i stk. 1, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111 a.“

4. § 111, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

„Stk. 1. Medmindre andet følger af § 111 a, er ved befordring af passagerer befordrerens ansvar for hver enkelt begrænset til et beløb af 124.205 kr.“

5. Efter § 111 indsættes som § 111 a:

„§ 111 a. Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, er ansvaret for hver enkelt passager begrænset til 375.000 kr. Denne grænse gælder, uanset hvor skaden er indtruffet. Der kan træffes aftale om højere ansvarsgrænser.

Stk. 2. Hvis en befordring kun delvis udføres af dansk lufttrafikforetagende, finder den ansvarsgrænse, som er nævnt i stk. 1, kun anvendelse for den del af befordringen, som er udført af dette foretagende.“

6. I § 112, stk. 1, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

7. I § 113 indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“.

8. I § 119 c, stk. 1, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

9. I § 122, stk. 2, indsættes som nyt 2. punktum:

„Ved befordring af passagerer, udført af

dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

10. I § 123 indsættes efter „§ 92, stk. 1“ „§ 92 a, stk. 1“.

11. I § 126 indsættes som stk. 2:
„Stk. 2. Ved befordring af passagerer,

udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

12. I § 149, stk. 4, indsættes efter „§ 55, stk. 1“: „§ 59, stk. 1 og 3,“.

13. I § 149, stk. 11, indsættes efter „§ 57“: „§ 59, stk. 2 og 3,“.

Bemærkninger til lovforslaget

I. Almindelige bemærkninger vedrørende ændringen af lovens § 59 om private flyvepladser.

Efter lovens § 55 kræves der tilladelse af ministeren for offentlige arbejder til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og i § 56 er det bestemt, at en sådan tilladelse kun må meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn. Ifølge bemærkningerne til denne bestemmelse i forslaget til den gældende luftfartslov skal det i så henseende tages i betragtning bl. a., om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, om flyvepladsen tænkes placeret på et sted, hvor den vil være til gene for omgivelserne, og om arealet med større fordel kan anvendes på anden måde. Der findes for tiden 36 offentlige flyvepladser i Danmark, heri indbefattet de store lufthavne.

Når det gælder flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden, er det derimod hovedreglen, at der ikke skal indhentes nogen tilladelse hos luftfartsmyndighederne med mindre en sådan tilladelsespligt er særlig foreskrevet i medfør af den nu gældende § 59.

Denne adgang til at foreskrive tilladelsespligt er alene benyttet med hensyn til anlæg af private pladser indenfor civile eller militære flyvepladser kontrol- og trafikzoner samt indenfor en afstand af 10 km fra offentlige flyvepladser, og med hensyn til anlæg og drift af private pladser, der benyttes til skoleflyvning, rundflyvning og svæveflyvning. Disse forskrifter er udfærdiget af hensyn til luftfartens sikkerhed.

Alle andre private flyvepladser er imidlertid helt unddraget luftfartsmyndighedernes kontrol, og man er derfor heller ikke bekendt med, hvor mange private flyvepladser der findes i landet. Den af Kongelig Dansk Aeroklub udgivne fortegnelse over flyvepladser (»Airfield Manual Denmark«) indeholder oplysning om ca. 80 private flyvepladser, men da optagelsen i fortegnelsen er helt frivillig,

må man gå ud fra, at det virkelige antal er noget større.

At en flyveplads er privat – eller med lovens ord: at dens benyttelse ikke står åben for offentligheden – indebærer ikke, at det kun er pladsens ejer, der kan benytte den. Ejeren kan give hvem som helst lov til at benytte pladsen, og dette kan han lade bekendtgøre i den ovenfor nævnte Airfield Manual Denmark eller på anden måde. I så fald er flyvepladsen i virkeligheden næsten ligeså »offentlig« som en plads, der er anlagt med tilladelse efter § 55, men den må dog ikke benyttes til forskellige former for koncessioneret flyvning, herunder taxifyvning. Adskillige private flyvepladser har på denne måde udviklet sig i et omfang, hvor deres trafik overstiger trafikken på offentlige flyvepladser. De private flyvepladser der findes kan imidlertid kun benyttes til starter og landinger med relativt små fly.

Selv om der som nævnt normalt ikke kræves tilladelse fra luftfartsmyndighederne til anlæg af en privat flyveplads, skal tilladelse foreligge fra fredningsmyndigheder og zonelovsmyndigheder, ligesom pladsen skal godkendes i miljømæssig henseende.

I de senere år har der imidlertid forekommet en del tilfælde, hvor benyttelsen af private flyvepladser – herunder til svæveflyvning og faldskærmspring – har givet anledning til konflikter med omgivelserne, og på denne baggrund nedsatte ministeriet for offentlige arbejder i 1973 et udvalg til undersøgelse af problemerne omkring flyvepladserne for den mindre flyvning. Dette udvalg afgav i 1975 en indstilling om udbygning af det offentlige kontrol med flyvepladserne, således at det fremtidigt skulle være muligt at afpasse nyanlæg af flyvepladser til behovet samt at sikre, at pladserne kun blev anlagt på steder, hvor det ikke ville medføre støjmæssige ulemper for omgivelserne.

I overensstemmelse med udvalgets indstilling

fremstillede ministeren for offentlige arbejder i folketingssamlingen 1975-76 forslag til ændring af luftfartslovens kap. 6, om flyvepladser og andre luftfartsanlæg (lovforslag nr. 125). Forslaget gik dels ud på, at de samme behovskrav som efter den gældende lov stilles til anlæg eller udvidelse af offentlige flyvepladser fremtidig også skulle gælde for private pladser, samt at driften af flyvepladser skulle gøres afhængig af en tilladelse, hvori der kunne stilles vilkår om benyttelsens art omfang. Da det under folketingets behandling af forslaget viste sig, at der ikke var grundlag for en vedtagelse i den foreslåede udformning, fremsættes forslaget hermed i en noget ændret skikkelse.

Formålet med det nu foreliggende forslag er gennem en anmeldelsespligt at sikre, at nye private flyvepladser ikke anlægges på steder, hvor de kan frembyde fare for den øvrige lufttrafik. Forslaget indebærer tillige, at de myndigheder, der i medfør af anden lovgivning, herunder miljø- og planlægningslovgivningen, skal meddele tilladelse m. v. til anlæg af flyvepladsen, underrettes. Anlæg af nye private flyvepladser gøres derimod ikke afhængig af nogen behovsprøvelse fra luftfartsmyndighedernes side. For eksisterende private flyvepladser medfører forslaget ingen ændringer. Forbilledet for det foreslåede anmeldelsessystem er den ordning der har været gældende i Sverige siden ca. 1960.

Forslaget forventes ikke at medføre udgifter for statslige eller kommunale myndigheder.

II. Almindelige bemærkninger vedrørende ændring af bestemmelserne i lovens kapitel 9 om luftbefordrerens ansvar.

Lovforslaget har til formål at gennemføre en forhøjelse af ansvarsgrænsen for skade på flypassagerer til 375.000 kr. pr. passager, dog kun for så vidt angår befordring udført af dansk lufttrafikforetagende.

a) Den nuværende ansvarsgrænse, der ved aftale kan forhøjes, blev indført ved lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart. Den er baseret på bestemmelsen i artikel 22 i konventionen af 12. oktober 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (Warszawa-konventionen) som ændret ved artikel XI i protokol af 28. september 1955 om ændringer i den nævnte konvention (Haag-protokollen). Disse internationale overenskomster var gengivet som henholdsvis bilag 2 og 3 til forslaget til den nævnte lov (Folketingstidende 1959-60, Tillæg A, spalte 1555-1578). Basisenheden i disse overenskomster er guldfrancs

(»Poincaré francs«), og luftfartslovens basisenhed var oprindeligt »guldkroner« (jfr. bemærkningerne til lovforslagets § 111 (Folketingstidende 1959-60, Tillæg A, spalte 1493-1495)). Ved lov nr. 178 af 30. april 1969 om ændring af lov om luftfart ændredes basisenheden fra »guldkroner« til »papirkroner« og kronebeløbet følgelig fra 36.000 til 124.205. Desuden bemyndigedes ministeren for offentlige arbejder til at bekendtgøre ændringer som følge af ændringer i kronens guldværdi (se bemærkningerne til lovforslagets nr. 10-15 - Folketingstidende 1968-69, Tillæg A, spalte 2789-2790). Den nævnte bemyndigelse er udnyttet i bekendtgørelse nr. 345 af 24. juni 1975, hvori der er givet underretning om, at beløbet nu udgør 125.500 kr.

b) USA foranledigede gennemført en IATA-aftale af 4. maj 1966 (»Montreal-overenskomsten«), hvorefter luftfartsselskaber som vilkår for passagerbefordring, der havde et punkt i USA som begyndelses-, ende- eller mellemlandingspunkt, påtog sig at yde erstatning op til et beløb af 50.000 US dollars (excl. sagsomkostninger) og 75.000 US dollars (incl. sagsomkostninger). De 58.000 dollars repræsenterede dengang ca. en 3-dobling af Haag-protokollens beløb eller i danske kroner ca. 375.000.

I mange andre lande medførte pris- og omkostningsudviklingen en stigning i erstatningsniveauet, således at Haag-protokollens ansvarsgrænse efterhånden føltes utilstrækkelig.

Efter et langvarigt forberedende arbejde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)'s juridiske komité oprettedes der den 8. marts 1971 i Guatemala en protokol (Guatemala-protokollen), indeholdende forskellige ændringer af Warszawa-konventionens bestemmelser om passagerbefordring som ændret ved Haag-protokollen, herunder en forhøjelse af befordrerens ansvar ved skade på flypassagerer, indebærende en 6-dobling af Haag-protokollens beløb eller 750.000 danske kroner.

For at få gyldighed skal Guatemala-protokollen ratificeres af 30 lande, og det er yderligere foreskrevet, at fem af de ratificerende landes luftfartsselskabers internationale rutetraffic tilsammen skal udgøre mindst 40 pct. af samtlige ICAO-landes luftfartsselskabers internationale ruteluftfart, jfr. dog nedenfor under g). Dette indebærer i praksis, at protokollen ikke kan træde i kraft, medmindre USA ratificerer. Denne ratifikation har endnu ikke fundet sted, og andre lande, herunder Danmark, Norge og Sverige, har ønsket klarhed over USA's stilling, før de gennemfører den lovgivning, som er nødvendig for en ratifikation. Til forhold, som oprindeligt har bevirket udsættelse af USA's stil-

lingtagen, er inden for de sidste par år kommet yderligere et problem, hvis løsning også mange andre lande nu finder at måtte afvente, nemlig problemet om, hvilken guldværdi der skal anvendes ved omregning af Poincaré francs til nationale valutaer: den officielle guldværdi eller det frie markedes højere guldværdi.

De ansvarlige myndigheder i de skandinaviske lande er indstillet på at anbefale ratifikation af Guatemala-protokollen, og i Norge og Sverige er der forberedt forslag om ændring af de gældende lovbestemmelser om luftbefordring. I Danmark vil forslaget om de nødvendige ændringer af kapitel 9 i lov om luftfart relativt hurtigt kunne forberedes, når det måtte blive aktuelt.

c) Under indtryk af udsigterne til, at ratifikation i fornødent omfang af Guatemala-protokollen fortsat ville have lange udsigter, afholdt luftfartsjurister, repræsenterende et større antal vesteuropæiske landes regeringer, herunder de skandinaviske, i maj 1974 et møde i London, der resulterede i et forslag om en midlertidig løsning af behovet for en forhøjelse af Haag-protokollens ansvarsgrænse for personskade. Forslaget omfattede en forhøjelse til et beløb, der i national valuta stort set skulle svare til modværdien i 1966 af Montreal-overenskomstens 58.000 US dollars (jfr. ovenfor under b)). Forhøjelsen forudsattes i det enkelte land gennemført i relation til dette lands egne luftfartsselskaber enten ved frivillig aftale eller på grundlag af lov eller anden forskrift.

d) Efter de for ministeriet for offentlige arbejder foreliggende oplysninger er en tilsvarende forhøjelse, gældende for vedkommende landes rute- og charterselskaber, gennemført ved ændring af lovgivningen eller på frivilligt grundlag i følgende europæiske lande: England, Frankrig, Holland, Belgien, Finland og Schweiz.

I USA har ansvarsgrænsen som nævnt i b) ovenfor siden 1966 været 58.000 og 75.000 dollars (henholdsvis excl. og incl. sagsomkostninger).

e) Også i Danmark har domstolenes praksis i sager om erstatning uden for kontraktforhold udviklet sig på en sådan måde, at den nuværende ansvarsgrænse i luftfartslovens § 111, stk. 1, vil kunne virke som en urimelig og utilsigtet begrænsning af muligheden for at kunne tilkende en tilstrækkelig erstatning. I 1973-74 lå erstatningsniveauet for 100 pct. invaliditet således på 120-150.000 kr. og for tab af forsørger til efterladte hustruer på 70-100.000 kr. Erstatning til efterladte børn ansættes ofte til summen af normalbidragene for det antal år, barnet er under 18 år.

Justitsministeriets erstatningslovudvalg har i en

betænkning om erstatning for tab ved personskade og tab af forsørger (bet. 679/1973) anbefalet, at der sker en forhøjelse af erstatningsniveauet ved de større invaliditeter og tab af forsørger. Udvalgets betænkning og en eventuel gennemførelse af det af udvalget udarbejdede lovforslag vil kunne støtte en udvikling i retning af et højere erstatningsniveau, selv om lovforslaget ikke indeholder nogen udtrykkelig bestemmelse om erstatningernes størrelse. Lovforslaget påregnes fremsat, når udvalget har afgivet sin næste betænkning.

Ministeriet for offentlige arbejder har derfor undersøgt mulighederne for på frivilligt grundlag at få indført en ansvarsgrænse på 375.000 kr. for danske luftfartsforetagender. Medens nogle luftfartsforetagender stillede sig positivt hertil - og nogle faktisk har forhøjet ansvarsgrænsen - modsatte andre sig en frivillig forhøjelse. En forhøjelse, der omfatter samtlige danske luftfartsforetagender må derfor gennemføres ad lovgivningsvejen. Spørgsmålet har været forhandlet med Norge og Sverige. Selv om det dér ville være muligt at indføre den omhandlede forhøjelse ad frivillig vej, for så vidt angår udenrigsluftfart, således at lovgivning ville kunne begrænses til at omfatte indenrigsluftfart, besluttede man for at bevare den omfattende indholdsmæssige overensstemmelse mellem de skandinaviske luftfartslove at lovgive om forhøjelser for alle flypassagerer. Den nødvendige lovgivning er i Norge og Sverige gennemført i løbet af foråret 1976 og er trådt i kraft den 1. september 1976.

f) Ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet lægger vægt på, at den overensstemmelse, der i dag på luftbefordringsområdet består mellem den danske, norske og svenske luftfartslovgivning, fortsat bevares.

På et beslægtet område, nemlig passagerbefordring til søs, er der i § 192 i stk. 1 i søloven, jfr. lov nr. 294 af 23. maj 1973, indført en ansvarsgrænse på 700.000 guldfrancs eller ca. 350.000 kr. Indtil videre gælder denne grænse for skader, der er opstået i internordisk trafik.

Uanset at en mindre omfattende forhøjelse formodentlig inden for en kortere årrække ville være tilstrækkelig ud fra en isoleret dansk betragtning, er det herefter fundet rigtigt at foreslå en forhøjelse til 375.000 kr.

g) I tiden fra den 3.-25. september 1975 har der i Montreal været afholdt en diplomatisk konference, som var sammenkaldt med det oprindelige formål at søge gennemført ændringer af Warszawa-konventionens og Haag-protokollens bestemmelser om godsbefordring. Ud over vedtagelse af sådanne ændringer blev der truffet beslutninger, som åbner

mulighed for erstatning af guldfranc'en med Den internationale valutafonds særlige trækingsrettigheder. Samtidig er den specielle betingelse for Guatemala-protokollens ikrafttræden, som er omtalt ovenfor under b), ophævet. Det er endnu for tidligt at vurdere disse forholds betydning for en snarlig indførelse af Guatemala-protokollens ansvarsgrænser vedrørende skader på passagerer, og den her foreslåede lovændring anses derfor fortsat for nødvendig.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Til nr. 1.

Der findes ikke for tiden særlige regler for indretning af private flyvepladser, men bestemmelsen i lovens § 52 om, at flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste skal tilfredsstille de krav, ministeren for offentlige arbejder fastsætter, giver hjemmel for at fastsætte tekniske minimumskrav til private flyvepladser – med hensyn til banelængde og -bredde, hindringsfrihed m. m. – på samme måde som til offentlige pladser. Bestemmelser for private flyvepladser findes i Sverige og Norge, og spørgsmålet om hvilke tekniske krav, der bør gælde i Danmark, vil blive taget op til nærmere undersøgelse.

Anmeldelsespligten forudsætter, at flyvepladsen skal have en vis permanent karakter. Der vil fortsat intet være til hinder for lejlighedsvis at foretage start og landing på arealer, der fra naturens side er egnet som flyveplads, forudsat at ejeren forinden har givet sin tilladelse, og piloten har forvisset sig om landingspladsens egnethed.

Bestemmelsen tilsigter ingen ændring i den bestående tilstand, hvorefter ejeren af en privat flyveplads kan tillade hvem som helst at benytte pladsen. Taxifylvning og anden koncessioneret flyvning vil dog fremdeles kun kunne udføres på flyvepladser der er godkendt af luftfartsvesenet i teknisk henseende.

Anmeldelsen skal have til formål at sikre varetagelsen af de offentlige interesser, der kan blive berørt ved anlægget af en flyveplads. Af hensyn til den civile og militære lufttrafiks sikkerhed er det af betydning at have kendskab til alle flyvepladser der er beliggende i nærheden af lufthavne, flyvestationer, militære øvelsesområder og lignende. Endvidere skal anmeldelsen sikre, at bestemmelserne i naturfredningsloven, by- og landzoneloven, kommuneplanloven og miljøbeskyttelsesloven bliver iagttaget.

Når en anmeldelse er modtaget af ministeren for offentlige arbejder sendes den derfor til luftfarts-

direktoratet og forsvarsministeriet, der tager stilling til, om den foreslåede placering af flyvepladsen vil være forenelig med hensynet til den øvrige civile og militære lufttrafik i området.

Endvidere sendes en kopi af anmeldelsen til vedkommende fredningsplanudvalg, amtskommune (resp. hovedstadsrådet) og primærkommune med henblik på, at vedkommende myndigheder kan sikre, at de tilladelser m. v., som er nødvendige efter anden lovgivning, herunder naturfredningsloven, miljøbeskyttelsesloven, by- og landzoneloven og kommuneplanloven, er opnået, eller at der er indgivet ansøgning herom. Den foreslåede anmeldelse berører således ikke anmelderens forpligtelse til at søge fornøden godkendelse m. v. efter anden lovgivning.

Forbud mod anlæg af en flyveplads, udstedt af ministeren for offentlige arbejder efter stk. 2, kan tænkes at forekomme i tilfælde, hvor den ønskede placering er for nær ved en anden flyveplads eller i områder, hvor luftfart er begrænset eller forbudt, jfr. lovens § 3. Som eksempel på vilkår kan nævnes fastsættelse af en bestemt start- og landingsprocedure for at undgå overflyvning af et bebygget område.

Bestemmelsen i stk. 3 om anmeldelse af ændringer af eksisterende flyvepladser tager sigte på sådanne forandringer som rummer mulighed for ændringer i trafikken art og omfang. Som eksempler kan nævnes baneforlængelser eller forstærkninger, der muliggør beflyvning med større fly, opsætning af banebelysning eller radiofyr, der muliggør øget benyttelse af pladsen, samt ændring af banesystemets retninger, hvilket indebærer ændring i forholdet til omgivelserne.

Til nr. 2, 4 og 6–11.

Forslagene er af rent redaktionel karakter.

Til nr. 3.

Med hensyn til forslaget i § 92 a, stk. 1, henvises til næstsidste afsnit i bemærkningerne til nr. 5.

For tilsidesættelse af kravet i § 92 a, stk. 1, er det fundet rigtigt at foreskrive tilsvarende sanktion som den, der er omhandlet i den gældende § 92, stk. 3, nemlig, at befordreren ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsningen. Forslaget i § 92 a, stk. 2, sigter herpå.

Til nr. 5.

Forslaget er begrænset til at omfatte danske lufttrafikforetagender. På samme måde omfattes kun norske og svenske lufttrafikforetagender af ændringen af lovgivningen i henholdsvis Norge og

Sverige, og forhøjelser i andre lande er ligeledes begrænset til at omfatte vedkommende lands lufttrafikforetagender. Baggrunden herfor er, at et medlem af Warszawa-konventionen/Haag-protokollen formentlig ikke kan foreskrive og gennemtvinge højere ansvarsgrænser for andre medlemslandes luftfart, der berører førstnævnte medlemsland. En undtagelse herfra er den situation, som omtales i sidste afsnit af bemærkningerne til nr. 5.

Befordring, udført af SAS, må anses som befordring, udført af dansk lufttrafikforetagende, hvis et erstatningskrav skal bedømmes efter dansk ret. Tilsvarende må SAS anses som norsk og svensk lufttrafikforetagende, dersom norsk henholdsvis svensk ret skal anvendes.

Den forhøjede grænse skal ifølge forslaget gælde for al trafik, der udføres af danske lufttrafikforetagender. Det skal således også omfatte trafik, som danske lufttrafikforetagender i eget navn udfører med fly, der er indchartret fra udenlandske foretagender.

Det foreslås, at den højere ansvarsgrænse skal gælde, uanset om skaden er sket her i landet eller i udlandet. Det betyder, at den højere ansvarsgrænse kommer til anvendelse, selv om dansk rets almindelige internationale privatretlige regler ville føre til, at fremmed ret skulle anvendes ved en dansk domstol.

Som anført ovenfor udelukker Danmarks folkeretlige forpligtelser efter Warszawa-konventionen/Haag-protokollen formentlig, at et udenlandsk luftfartsselskab kan gøres ansvarlig efter den højere ansvarsgrænse. Det er derfor i stk. 2 foreslået, at i tilfælde, hvor kun en del af en befordring ud-

føres af dansk lufttrafikforetagende, og en anden del således udføres af et udenlandsk foretagende, skal den højere ansvarsgrænse kun gælde for den del af befordringen, som udføres af dansk lufttrafikforetagende. Har dette udstedt billet for hele befordringen, og sker der skade under det udenlandske selskabs del af befordringen, bør det danske foretagende ikke som aftalesluttende befordrer forpligtes til at udbetale højere erstatning end, hvad der svarer til det beløb, som det ved regres kan kræve tilbage fra det udenlandske selskab.

Den i den foreslåede § 92 a, stk. 1, påbudte erklæring vil bidrage til, at den forhøjede grænse også i de fleste tilfælde kan forventes anvendt, hvis erstatningsspørgsmålet pådømmes af en domstol i udlandet.

Hvis der måtte blive tale om i medfør af lovens § 75, stk. 3, at give et udenlandsk luftfartsforetagende tilladelse til at udføre indenrigs flypassagerbefordring, må en sådan tilladelse kunne gøres betinget af, at foretagendet underkaster sig den højere ansvarsgrænse.

Til nr. 11.

Forslaget skal sikre, at den højere ansvarsgrænse også kommer til at gælde i de relativt få tilfælde, hvor befordrerens ansvar ifølge § 126 i øvrigt skulle have været bedømt efter den tidligere luftbefordringslov, lov nr. 123 af 7. maj 1937.

Til nr. 12-13.

Ændringerne er en konsekvens af den under nr. 1 foreslåede ændring.

Gældende formulering.

§ 59. Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at der til indretning og drift af en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning ikke står åben for offentligheden, eller af andet anlæg i luftfartens tjeneste skal kræves tilladelse af luftfartsvæsenet. Ministeren kan give nærmere forskrifter for sådan tilladelse.

§ 92, stk. 3. Er billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne indhold, eller er den gået tabt, er befodringsaftalen dog gyldig. Er passageren med befordrerens samtykke kommet om bord i luftfartøjet, uden at billet er udstedt, eller indeholder billetten ikke den under c) nævnte oplysning, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111.

Forslaget.

1. § 59 affattes således:

„§ 59. Den, der vil indrette og drive en flyveplads, som ikke skal stå åben for offentligheden, skal senest 3 måneder forinden anlægsarbejdet påbegyndes eller pladsen tages i brug indgive anmeldelse til ministeren for offentlige arbejder med oplysning om arten og omfanget af den forventede benyttelse af pladsen. Ministeren underretter de øvrige berørte statslige myndigheder samt vedkommende kommunale myndigheder.

Stk. 2. Ministeren meddeler inden udløbet af den i stk. 1 nævnte 3 måneders frist de særlige vilkår for flyvepladsens indretning og brug, som findes påkrævede af hensyn til luftfartens sikkerhed. Såfremt disse hensyn nødvendiggør det, kan ministeren forbyde indretning og drift af pladsen.

Stk. 3. Samme regler som i stk. 1 og 2 finder anvendelse ved ændringer af flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden.

Stk. 4. Ministeren fastsætter nærmere bestemmelser om indgivelsen af de i stk. 1 nævnte anmeldelser.“

2. I § 92, stk. 3, indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“.

3. Efter § 92 indsættes som § 92 a:

„§ 92 a. Dansk lufttrafikforetagende skal i sine billetter eller almindelige befodringsvilkår tillige angive, at det ved befodrning af passagerer er ansvarligt inden for den ansvarsgrænse, som er nævnt i § 111 a.

Stk. 2. Tilsidesættes det krav, som er nævnt i stk. 1, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111 a.“

Bilag til f. t. l. vedr. luftfart.

Gældende formulering.

§ 111, stk. 1, 1. pkt. Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for hver enkelt begrænset til et beløb af 124.205 kr. Aftale kan dog træffes som en højere ansvarsgrænse. Ministeren for offentlige arbejder kan bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser.

§ 112, stk. 1. Forbehold, der tilsigter at fritage befordrerer for ansvar eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 111, er ugyldige.

§ 113. De i § 111 fastsatte ansvarsgrænser skal ikke finde anvendelse, såfremt det bevises, at befordrerer selv eller hans folk under udførelsen af deres tjeneste har forårsaget skader, enten med fortsæt eller groft uagtsomt, vidende om, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 119 c, stk. 1. Ved bedømmelsen af en befordrers ansvar skal handlinger og undladelser af den anden befordrer eller af dennes folk under udøvelsen af deres tjeneste anses at have samme virkning som hans egne handlinger og undladelser. Den, der udfører befordringen, kan dog ikke herved pådrages ansvar ud over de i § 111 fastsatte grænser.

§ 122, stk. 2. Ved international luftbefordring, som falder uden for Warszawakonventionen, kan befordrerer påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, selv om befordringsdokumentet ikke indeholder den i stk. 1 omhandlede angivelse.

Forslaget.

4. § 111, stk. 1, 1. pkt., affattes således:
„Stk. 1. Medmindre andet følger af § 111 a, er ved befordring af passagerer befordrerens ansvar for hver enkelt begrænset til et beløb af 124.205 kr.“

5. Efter § 111 indsættes som § 111 a:
„**§ 111 a.** Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, er ansvaret for hver enkelt passager begrænset til 375.000 kr. Denne grænse gælder, uanset hvor skaden er indtruffet. Der kan træffes aftale om højere ansvarsgrænser.
Stk. 2. Hvis en befordring kun delvis udføres af dansk lufttrafikforetagende, finder den ansvarsgrænse, som er nævnt i stk. 1, kun anvendelse for den del af befordringen, som er udført af dette foretagende.“

6. I § 112, stk. 1, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

7. I § 113 indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“.

8. I § 119 c, stk. 1, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

9. I § 122, stk. 2, indsættes som nyt 2. punktum:

„Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

Gældende formulering.

§ 123. Ministeren for offentlige arbejder kan, for så vidt angår indenrigsk luftfart, hvor mellemlanding uden for riget ikke er aftalt, gøre undtagelse fra de i § 92, stk. 1, § 93, stk. 1, og § 97 indeholdte bestemmelser om billetter, rejsegodsbeviser og luftfragtbreve.

§ 126. Så længe Warszawakonventionen af 12. oktober 1929 er gældende i forholdet mellem Danmark og andre stater, som har tilsluttet sig denne overenskomst, men som ikke har ratificeret eller tiltrådt Haagprotokollen af 28. september 1955, skal dog de i lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj indeholdte bestemmelser fortsat have gyldighed for befodringsaftaler, som afsluttes efter nærværende lovs ikrafttræden, og som falder ind under Warszawakonventionen af 12. oktober 1929. Bestemmelserne i § 114 finder tilsvarende anvendelse i de nævnte tilfælde. Det samme gælder bestemmelserne i §§ 119 a-119 f og § 121, stk. 2, 2. og 3. punktum. Endvidere finder bestemmelserne i § 112, stk. 2, anvendelse, for så vidt angår befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befodringsaftalen. Henvisningerne i § 114 og §§ 119 a-119 f til bestemmelserne i kapitel 9 gælder i stedet de tilsvarende bestemmelser i lov nr. 123 af 7. maj 1937.

§ 149, stk. 4. Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 12, stk. 1, 1.-3. pkt., § 13, stk. 2, § 20, § 48, stk. 2, § 55, stk. 1, § 66 og 76, stk. 1 og 2, straffes med bøde eller hæfte.

§ 149, stk. 9. Overtrædelse af vilkår og betingelser, fastsat i medfør af § 57 og § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.

Forslaget.

10. I § 123 indsættes efter „§ 92, stk. 1“ „§ 92 a, stk. 1“.

11. I § 126 indsættes som stk. 2:
„Stk. 2. Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

12. I § 149, stk. 4, indsættes efter „§ 55, stk. 1“: „§ 59, stk. 1 og 3,“.

13. I § 149, stk. 11, indsættes efter „§ 57“: „§ 59, stk. 2 og 3,“.