

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

Kaj Ikast (KF):

Ja, 25 år går jo hurtigt, inden man får en total afklaring af forsikringssekskabernes holdning og forligene i luftfarten.

Jeg er glad for, at det ligger her. Det er godt nok anden gang, vi har haft det til høring, men de spørgsmål, der var under første høring, er i dag fuldstændig afklarede, så vi kan kun støtte lovforslaget helt og endeligt.

Margrete Auken (SF):

Det er en minister i medgang, og i disse tider vil han jo også have hårdt brug for det, så jeg kan sige, at SF står fuldt og helt bag ministeren i denne sag.

Martin Lidegaard (RV):

Også jeg kan gøre det ganske kort: I forlængelse af de øvrige talere kan jeg meddele, at Det Radikale Venstre også vil stemme for dette udmærkede lovforslag, der på mange måder forbedrer flytsituationen i Europa.

Keld Albrechtsen (EL):

Enhedslisten kan støtte lovforslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det fru Tove Videbæk, ja, transporttiden overstiger taletiden.

Tove Videbæk (KRF):

Jeg kan også sige, at Kristeligt Folkeparti-udmærket kan støtte det her lovforslag.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg havde forberedt en meget lang tale, men da alle ordførernes taler har været så korte, vil jeg nøjes med en hjertelig tak. Vi håber, at sagen kommer hurtigt igennem Folketinget. Tak.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 6:

Forslag til lov om ændring af lov om individuel boligstøtte, lov om social pension og lov om børnetilskud og forskudsvis udbetaling af børnebidrag. (Særlige regler for tildeling af sociale ydelser til personer ansat på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister).

Af socialministeren (Henriette Kjær).

(Fremsat 3/10 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Inge-Lene Ebdrup (V):

Dette lovforslag ser vi som helt naturlige konsekvensrettelser af den tidligere vedtagne lov. Det er vigtigt for os, at sociale ydelser udbetales til dem, som er reelt berettigede, og ikke som i det tilfælde til søfolk, der er undtaget skattepligt i Danmark af hensyn til international konkurrenceevne, hvilket betyder, at de har en relativt lav bruttoindkomst.

Derfor mener vi, at det her lovforslag, der giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler for omregning fra netto- til bruttoløn, således at bruttolønnen er direkte sammenlignelig med en lønindkomst, der er underlagt almindelig dansk indkomstskat, er et godt initiativ.

Venstre vil fastholde, at det er vigtigt for at undgå udflugning af danske skibe, at der findes denne særordning for sømænd, så vi støtter derfor denne konsekvensrettelse af loven, således at der bliver sammenhæng mellem den reelle indkomst og tildelingen af sociale ydelser.

Jette Bergenholz Bautrup (S):

Vi er også i Socialdemokratiet enige i denne ændring af loven. Sociale ydelser skal naturligvis beregnes på et ensartet grundlag for alle borgere i Danmark. Derfor kan vi tilslutte os forslaget om, at socialministeren fastsætter regler for beregning af bruttoindkomst for personer under DIS-ordningen. På den måde skal og kan det sikres, at boligsikring, børnetilskud og andre sociale ydelser beregnes efter den reelle indtægt.

Sømændenes Forbund peger i sit høringssvar på nogle problemstillinger, som vi forventer ministeren vil tage hensyn til i den nye beregningsmodel. Det skal nemlig sikres, at de nye retningslinjer giver en fair omregning fra netto- til