

væsenet. Den foreslåede bestemmelse åbner mulighed herfor.

Til stk. 5.

Det findes endvidere hensigtsmæssigt, at ministeren for offentlige arbejder kan tillade, at luftfartsselskaber foretager eftersyn af personer og gods, der skal befordres med selskabets luftfartøjer. For så vidt angår personer, findes dette eftersyn dog at burde begrænses til den ydre beklædning. Dette vil ikke udelukke eftersyn ved hjælp af elektrisk metal-detektor eller lignende apparat.

Virkingen af, at en af selskabets kunder ikke underkaster sig eller medvirker til kontrollen vil efter den foreslåede bestemmelse i stk. 5, 3. pkt., alene være at selskabet kan nægte at udføre befordringen.

Det vil som vilkår for en tilladelse bl. a. kunne fastsættes at ejeren skal overvære eftersyn af gods, at selskabet skal afgive indberetning om foretagne eftersyn, og at tilladelsen til enhver tid vil kunne tilbagekaldes.

Til nr. 3.

Ejeren, eller den for hvis regning et luftfartøj benyttes, skal ifølge luftfartslovens § 127 uden nogen beløbsmæssig begrænsning erstatte de skader, fartøjet forvolder på personer eller ting uden for fartøjet, og lovens § 130, stk. 1, pålægger ejeren — ligeledes uden angivelse af nogen beløbsgrænse — at tegne ansvarsforsikring for erstatningskrav som følge af skader på personer eller ting uden for fartøjet. Ifølge § 130, stk. 1, 2. pkt., skal forsikringen tegnes i forsikringsselskab og på betingelser, som ministeren bestemmer.

Ligesom de øvrige regler i lovens kapitel 10 går disse bestemmelser tilbage til lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart. Bl.a. på grund af forarbejderne til denne lov (RT 1922/23, navnlig till. A, sp. 3687-88 og 3702-05, till. B, sp. 2629-32) må det antages, at bestemmelserne ikke indeholder hjemmel til administrativt at fastsætte beløbsgrænser for forsikringspligten.

Ved det foreslåede nye pkt. i § 130, stk. 1, tilvejebringes en sådan hjemmel.

Ansvarsforsikring for skader, som luftfartøjer forvolder på personer eller ting uden for fartøjet, tegnes allerede i dag med angivelse af et maksimumsbeløb for dækningspligten, der for de mindste fartøjers vedkommende normalt ligger på $\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ mill.kr. Til opfyldelse af lovens ubegrænsede erstatnings- og forsikringsbestemmelser må der imidlertid samtidig af forsikringsselskabet afgives en erklæring til luftfartsmyndighederne om, at der er tegnet for-

sikring til dækning af de i luftfartslovens § 130 omhandlede erstatningskrav. Selskabet påtager sig herved — i strid med sædvanlige principper for forsikringsvirksomheden — en helt ubegrænset risiko. Selskaberne må antages at have regres mod forsikringstageren for erstatningsbeløb, der overstiger forsikringssummen.

For at få dette forhold bragt til ophør har selskaberne overfor ministeriet for offentlige arbejder fremsat ønske om, at der bliver fastsat beløbsmæssige grænser for dækningspligten i henhold til § 130.

Ministeriet finder det rimeligt at imødekomme dette ønske. Man har herved bl.a. lagt vægt på, at der næppe på andre områder forekommer tvungne eller frivillige ansvarsforsikringer uden en beløbsmæssig begrænsning af forsikringsselskabets risiko, og at der ved den ændring af færdselsloven, der skete ved lov nr. 162 af 28. april 1971, efter ønske fra forsikringsselskaberne blev fastsat et forsikrings-teknisk begrundet maksimumsbeløb på 10 mill. kr. for personskader i stedet for en fuldstændig ophævelse af beløbsgrænsen for sådanne skader.

For luftfartøjer bør selve beløbsgrænserne ikke fastsættes i loven. Grænserne må gradueres efter luftfartøjets skadeevne. Som kriterium herfor tænkes anvendt luftfartøjets vægt. Bestemmelserne bliver derfor forholdsvis detaljerede, og det må anses for hensigtsmæssigt uden en ændring af loven at kunne justere grænserne som følge af prisudviklingen eller andre forhold, f. eks. udviklingen i erstatningsniveauet, den tekniske udvikling eller oplysninger om flyveulykker af et omfang, der nødvendiggør forhøjelse af grænserne. Ved fastsættelsen af grænserne vil ministeriet navnlig lægge vægt på, at grænserne for personskader til stadighed er så høje, at de ikke kan antages at få nogen praktisk betydning for de enkelte skadelidte. Denne forudsætning må for tiden antages at være opfyldt, hvis der for svævefly og mindre motorluftfartøjer fastsættes en grænse på 10 mill. kr., og grænserne for større luftfartøjer gradueres opetter under hensyn til fartøjernes maksimale startvægt.

Også grænserne for tingskader vil blive gradueret efter luftfartøjets maksimale startvægt. For de mindste luftfartøjer, herunder svævefly, overvejes det at fastsætte denne grænse til 120.000 kr., svarende til færdselslovens grænse for tingskade.

Ved vurdering af, hvor grænserne bør sættes, må det bl. a. tages i betragtning, at forsikringen alene vedrører personer og ting uden for det skadevoldende luftfartøj, altså ikke passagerer og gods i dette, jfr. herom luftfartslovens kapitel 9, og at skader på bygninger, forvoldt af nedstyrtende luftfartøjer, omfattes af bygningsbrandforsikringen, ligesom