

Det må påregnes, at de foreslåede ændringer i lovens kapitel 6 vil medføre en vis udvidelse af luftfartsdirektoratets administrative opgaver, dels på kortere sigt i den overgangsperiode, hvor de eksisterende private pladser skal registreres og i et vist omfang have driftstilladelse, jfr. forslaget punkt 5 (§ 59), dels mere permanent i forbindelse med fornyelse af driftstilladelser, indsamling og behandling af statistik samt inspektion af et større antal flyvepladser end i den nuværende situation. Omfanget af merarbejdet vil dog ikke kunne bedømmes, forinden samtlige anmeldelser om private flyvepladser er modtaget. På dette usikre grundlag kan det øgede personalebehov foreløbig anslås til 2 à 3 mand inden for en lønudgift på ca. 200.000 kr. årlig. Ændringerne i lovens kapitel 6 vil ikke medføre udgifter eller administration for kommunerne.

II. Almindelige bemærkninger vedrørende ændring af lovens kapitel 9.

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 følgende 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 58.000 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 følte 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 rutetrafik 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 USAs stilling, før de gennemfører den lovgivning, som er nødvendig for en ratifikation. Til forhold, som oprindeligt har bevirket udsættelse af USAs stillingtagen, 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 forslag 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