

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) Norge og Sverige lægger megen vægt på at gennemføre en forhøjelse af ansvarsgrænsen i overensstemmelse med London-mødets forslag, idet erstatningsniveauet i disse lande ligger betydeligt højere end den nuværende ansvarsgrænse.

Efter de for ministeriet for offentlige arbejder foreliggende oplysninger er en tilsvarende forhøjelse, gældende for vedkommende landes rute- og charterselskaber, gennemført eller planlagt gennemført inden 1. april 1976 i følgende europæiske lande: England, Frankrig, Holland, Belgien og Portugal. Overvejelse om sådan forhøjelse er i gang i Finland og Schweiz og desuden i Canada og Australien.

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 kontraktsforhold 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. Lovforslag 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 SAS og DANAIR og et stort antal taxifyvningsforetagender har stillet sig positivt hertil, har charterselskaberne modsat sig en sådan forhøjelse, idet de vel er enige i behovet for en forhøjelse, men finder, at en fordobling af det nuværende beløb ville være tilstrækkelig. En forhøjelse, der omfatter samtlige danske luftfartsforetagender må derfor i givet fald 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, har man for at bevare den omfattende indholdsmæssige overensstemmelse mellem de skandinaviske luftfartslove besluttet at lovgive om forhøjelser for alle flypassagerer.

f) Ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet lægger vægt på, at den overensstemmelse, der i dag på luftbefordringsområdet består imellem 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 guldfra francs 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 godsbeholdning. Ud over vedtagelse af sådanne ændringer blev der truffet beslutninger, som åbner mulighed for erstatning af guldfra franc'en med Den internationale valutafonds særlige trækningsrettigheder. 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 der er derfor fortsat enighed mellem de berørte myndigheder i Danmark, Norge og Sverige om nødvendigheden af at gennemføre den her foreslåede lovændring.