

sagerbefordring, blev ansvarsgrænsen 6-doblet i forhold til Haag-protokolens beløb. Grænsen var herefter 1,5 mill. guldfrancs eller ca. 750.000 kr.

Som følge af usikkerhed omkring USAs ratifikation af Guatemala-protokollen, der på grund af dennes ikrafttrædelsesbestemmelses udformning reelt var nødvendig for ikrafttrædelsen, var andre lande tilbageholdende med ratifikation. Da der på den anden side var et påtrængende behov for en betydelig forhøjelse af ansvarsgrænsen i henhold til Warszawa-/Haag-systemet, enedes et stort antal vesteuropæiske lande, herunder Danmark, Norge og Sverige, om at søge ansvarsgrænsen for deres respektive nationale luftfartsselskaber forhøjet til et beløb svarende til 58.000 US \$. For Danmarks vedkommende gennemførtes denne forhøjelse ved indsættelsen i 1977 af § 111 a, stk. 1. 58.000 US \$ svarede dengang til 375.000 kr.

b) Ved en diplomatisk konference i Montreal i september 1975 blev der oprettet 4 protokoller (Montreal-protokol nr. 1-4). De to første vedrører ændring af møntfoden i Warszawa-konventionen og Haag-/Guatemala-protokollerne fra guldfrancs til SDR («special drawing rights» – dvs. de særlige trækningsrettigheder på den internationale valutafond). Denne ændring var nødvendiggjort af uroen omkring guldets værdi. For passagerer blev Warszawa-/Haag-beløbet ændret til 16.600 SDR. Ved § 2, stk. 1, i lov nr. 645 af 13. december 1978 om ændring af søloven, luftfartsloven og loven om aftaler ved international vejtransport blev luftfartslovens beløb, 124.205 kr., omsat til disse 16.600 SDR. Beløbsangivelsen for den særlige ansvarsgrænse for danske lufttrafikforetagender blev bibeholdt i kroner.

Ved Montreal-protokol nr. 3 blev der foretaget visse ændringer i Guatemala-protokollen. Herunder blev dennes ansvarsgrænse omsat fra 1,5 mill. guldfrancs til 100.000 SDR. Desuden blev protokollens ikrafttrædelsesbestemmelse ændret således, at USAs ratifikation ikke længere var nødvendig for ikrafttrædelsen.

c) Uanset, at USAs ratifikation af Montreal-protokol nr. 3 således ikke længere er nødvendig for protokollens ikrafttrædelse, har det forhold, at USA endnu ikke har ratificeret, og at der fortsat hersker usikkerhed om dets holdning, indtil fornylig afholdt mange andre lande fra at ratificere protokollen, der derfor stadig ikke er trådt i kraft. Der er imidlertid nu blandt de vesteuropæiske lande, herunder de nordiske, overvejende stemning for inden for en nærmere fremtid at søge tilvejebragt grundlag for ratifikation. For Danmarks, Norges og

Sveriges vedkommende kan det forventes, at forslag om den nødvendige lovændring, der tillige skal skabe grundlag for ratifikation af Montreal-protokol nr. 4 om ændring af Warszawa-/Haag-systemets regler om godsbefordring, vil blive udarbejdet inden for de næste par år.

d) De vesteuropæiske landes kommende ratifikation af Montreal-protokollen er ikke i sig selv tilstrækkelig til at sikre ikrafttrædelse, og det vil således en tid endnu være usikkert, hvornår denne finder sted. Da udviklingen i flere vesteuropæiske lande er løbet fra den forhøjelse af de nationale luftfartsselskabers ansvarsgrænse, der gennemførtes i 1976-77, er der blandt disse lande enighed om, at der er behov for en hurtig forhøjelse af denne grænse.

Der er enighed om, at det vil være rimeligt nu at søge grænsen forhøjet til 100.000 SDR. En sådan forhøjelse har allerede fundet sted i flere lande.

Der er mellem regeringerne i Danmark, Norge og Sverige enighed om snarest muligt at tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag for en forhøjelse til 100.000 SDR. Med kursen pr. den 15. november 1984 svarer dette til knapt 1,1 mill. kr., dvs. næsten en 3-dobling af ansvarsbeløbet.

e) Montreal-protokol nr. 3 giver mulighed for etablering af supplerende forsikringsordninger, der skal muliggøre erstatninger ud over de 100.000 SDR. Idet det findes ønskeligt såvidt muligt at sikre danske passagerer fuld erstatning svarende til den nye erstatningslov (lov nr. 228 af 23. maj 1984), vil mulighederne for sådanne supplerende forsikringsordninger blive undersøgt som led i forberedelserne af den lovændring, der som nævnt i punkt 3 skal danne grundlag for Danmarks ratifikation af Montreal-protokol nr. 3 og 4.

f) Forslaget har været forelagt for SAS, de større danske luftfartsselskaber og for den mindre luftfartsorganisationer. Indstillingen til forslaget er positiv.

#### Til § 2

Forslaget er begrundet i, at ikrafttrædelsen af den foreslåede ændring i § 1, nr. 5, bør samordnes med Norge og Sverige, hvor den tilsvarende lovgivning forventes gennemført senest i løbet af foråret 1985.

Selv om det eventuelt måtte være muligt at sætte de øvrige ændringer i kraft tidligere, foreslås det, at samtlige ændringer sættes i kraft samtidig efter ministeren for offentlige arbejders nærmere bestemmelse.