

Som det fremgår af den redegørelse, som blev sendt Folketinget den 6. april 2005, har systemet med indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder virket efter hensigten og er et værdifuldt værktøj i planlægningen af det flyvesikkerhedsmæssige forebyggende arbejde.

Til nr. 9

Forslaget har til formål at præcisere bestemmelsen, således at det klart fremgår, at det afgørende for, om befordringen skal afgøres efter reglerne i Warszawa-konventionen (bestemmelserne i bilaget til loven), er, mellem hvilke lande befordringen foregår og ikke de anvendte luftfartøjers registreringsland.

Til nr. 10

Efter luftfartsloven er der objektivt ansvar for både person- og tingskade. Ansvar og den tilhørende forsikringspligt påhviler ved erhvervsmæssig luftfart luftfartøjets bruger (luftfartsselskabet) og ved privatflyvning luftfartøjets ejer.

For flypassagerer følger ansvaret af luftfartslovens §§ 106-119. Luftfartslovens regler suppleres af EU-regler. Efter disse regler gælder der for personskade et objektivt ansvar op til 100.000 SDR, og et culpa-ansvar med omvendt bevisbyrde for skader derudover. Ansvar kan ikke begrænses af kontrakt, konvention eller lov.

For så vidt angår skader på personer og ting uden for flyet (skade på tredjemand) følger det af luftfartslovens § 127, at der gælder et objektivt ansvar for ejeren af luftfartøjet for både person- og tingskade.

Efter den nugældende § 128, stk. 1, gælder det objektive ansvar ikke for skade på person eller ting, der befinder sig inden for området af en godkendt flyveplads.

Forslaget til § 128, stk. 1, indebærer, at det objektive ansvar heller ikke gælder i de tilfælde, hvor luftfartøjets ejer eller bruger kan dokumentere, at det ikke er muligt at tegne forsikring, der fuldt ud dækker det objektive ansvar. Disse skadetyper foreslås derfor omfattet af dansk rets almindelige erstatningsregler (culpa-ansvaret), hvorefter der kun er erstatningsansvar, hvis der er noget, som kan bebrejdes ejeren eller brugeren.

Forslaget vil skabe overensstemmelse mellem erstatningsreglerne og forsikringsmarkedet.

Baggrunden herfor er, at det ikke længere er muligt at tegne forsikringer, der fuldt ud dækker et objektivt ansvar. Det drejer sig for tiden om forsikring for følger af skade, der forårsages af atomvåben, men forventes i nær fremtid udvidet til også at omfatte brug af giftige eller sygdomsfremkaldende kemiske og biolo-

giske materialer, de såkaldte »dirty bombs«. Årsagen, til at forsikringsselskaberne ikke tegner sådanne forsikringer, er, at de ikke har mulighed for at genforsikre skaderne på det internationale forsikringsmarked.

Luftfartsvæsenets kontrol med, at danske luftfartøjer er behørigt forsikret, forventes foretaget ved, at forsikringsselskabet afgiver skriftlig erklæring om, at forsikringen dækker de forhold, som det er muligt at tegne forsikring for.

Til nr. 11

Forslaget indebærer, at Statens Luftfartsvæsen ikke længere skal godkende forsikringsbetingelserne for de forsikringer for tredjemandsansvar, der tegnes for luftfartøjer. Danmark har som det eneste europæiske land stillet krav om godkendelse, og i takt med at et stigende antal forsikringer tegnes i udlandet, er det blevet opfattet som en hindring, bl.a. fordi betingelserne skal foreligge på dansk. Forslaget betyder således, dels at det bliver nemmere at tegne forsikring på det internationale marked, dels en administrativ lettelse både for forsikringsbranchen og for Statens Luftfartsvæsen.

Til nr. 12

Krav om passagerforsikring har hidtil kun været fastsat som vilkår for tilladelse til erhvervsmæssig luftfart efter lovens § 78. Med den EU-forordning, der er nævnt under bemærkningerne til § 1, nr. 1, (§ 26, stk. 1, litra d), er der imidlertid indført krav om passagerforsikring for alle luftfartøjer, herunder de der anvendes til privatflyvning. Forordningen gælder imidlertid ikke for Grønland og Færøerne.

Med forslaget indføres der hjemmel til, at der kan stilles krav om passagerforsikring for luftfartøjer, der anvendes til privatflyvning i Grønland og på Færøerne, således at der bliver ens forsikringskrav for alle luftfartøjer, der omfattes af loven.

Til nr. 13 og 14

Efter den gældende bestemmelse i § 148, stk. 9, kan de i § 148, stk. 1 - 6 og stk. 8, nævnte skyldige beløb inddrives ved udpantning. Det foreslås i stk. 10, at der herudover indføres adgang til inddrivelse ved lønindeholdelse efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat. Den hjemmel, der herved tilvejebringes, er i overensstemmelse med, hvad der gælder for inddrivelsen af en lang række andre statslige fordringer. Eksempelvis findes en sådan hjemmel også i færdselsloven til inddrivelse af parkeringsafgifter, i lov om radio- og fjernsynsvirksomhed til inddrivelse af kontrolafgift og i lov om vægtafgift for motorkøre-