

Innst. O. nr. 2

(1998-99)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (EØS-tilpasning).

Ot.prp. nr. 70 (1997-98).

Til Odelstinget.

1. SAMMENDRAG

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen fremmes det forslag til endringer i luftfartsloven som følge av endringer i EØS-avtalen. Etter EØS-komiteens beslutning 34/98 skal EØS-avtalen endres slik at Rådets forordning om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker innlemmes i EØS-avtalen. Det vises for øvrig til St.prp. nr. 72 (1997-98) om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 34/98.

1.2 Nærmere om forordningen

Ansvarsregler som direkte regulerer forholdet mellom luftfartsselskapet og den enkelte passasjer, er så sentrale at man normalt vil vente å finne dem i lov. Det foreslås derfor at forordningen gjennomføres direkte i luftfartsloven ved en ny § 10-17 a.

Luftfartsloven inneholder i kapittel X regler om fraktførerens ansvar for personskade og dødsfall. I internasjonal luftfart reguleres erstatningsansvaret av Warszawa-konvensjonen. Reglene i luftfartsloven kapittel X er basert på konvensjonen.

Forordningen gjelder erstatningsansvar for personskade, forutsatt at ulykken som forårsaket skaden fant sted om bord på et luftfartøy eller i forbindelse med ombord- eller ilandstigning, jf. artikkel 1.

Forpliktelsene i forordningen gjelder i hovedsak bare for «EF-luftfartsselskaper» (artikkel 2 nr. 1 bokstav b), det vil si luftfartsselskap med hovedforetak og eventuelt foretakskontor i en medlemsstat. Warszawa-konvensjonen er under revisjon. Inntil en revidert Warszawa-konvensjon trer i kraft, vil man som følge av forordningen innenfor EØS-området operere med et tosporet system, slik at det vil gjelde ulike ansvarsregler for luftfartsselskaper hjemmehørende innenfor EØS-området og andre luftfartsselskaper.

Fra høringsinstansene påpekes det bl.a. at dette ikke er noen ideell situasjon.

Departementet er klar over ulempene med et flersporet system, men deler Luftfartsverkets syn om at forordningen må ses som et midlertidig europeisk steg for perioden frem til en ny global ordning trer i kraft. Inntil så skjer, er forordningen et skritt i retning av å gi passasjerene bedre beskyttelse enn tilfellet er i dag.

Etter luftfartsloven er fraktførerens samlede ansvar for hver enkelt skadd eller drept passasjer etter gjeldende rett begrenset til ca. 1 mill. kroner. Beløpet er høyere enn det som følger av Warszawa-konvensjonen (250 000 franc). I Norge har for øvrig både SAS og Braathens SAFE frivillig gitt avkall på retten til å påberope seg ansvarsbegrensningen i Warszawa-konvensjonen.

Forordningen artikkel 3 nr. 1 bokstav a forbyr en absolutt beløpsbegrensning. Det foreslås derfor å ta inn en bestemmelse i et nytt annet ledd i luftfartsloven § 10-22 og § 10-24, om at ansvarsbegrensningen i § 10-22 første ledd ikke gjelder for luftfart som omfattes av forordningen. Ansvarsbegrensningen i § 10-22 vil fortsatt gjelde for luftfartsforetak som ikke er EF-luftfartsselskap, med mindre disse har avtalt en høyere ansvarsgrænse, eller har gitt avkall på retten til å påberope seg ansvarsbegrensningen.

Etter Warszawa-konvensjonen artikkel 20 nr. 1 er fraktførerens ansvar subjektivt med omvendt bevisbyrde. Det vil si at fraktføreren er ansvarlig med mindre han kan bevise at han selv og hans folk har tatt alle nødvendige forholdsregler for å unngå skaden, eller at det ikke har vært mulig for dem. Passasjerskadeansvaret etter norsk luftfartslovgivning ble imidlertid gjort objektivt i 1987.

EF-luftfartsselskapers erstatningsansvar for personskade opptil 1 mill. kroner blir etter forordningen rent objektivt, og norsk lovgivning er således i overensstemmelse med forordningen på dette punkt. For-

ordningen forutsetter imidlertid at ansvargrunnlaget etter Warszawa-konvensjonen artikkel 20 nr. 1 regulerer ansvaret for skader utover den nevnte beløpsgrensen. Det foreslås derfor å lovfeste et subjektivt ansvar med omvendt bevisbyrde for passasjerskade utover 1 mill. kroner i ny §10-17 a. Det er ikke kommet innvendinger til dette.

For nasjonal luftfart gjelder reglene om skadelidtes medvirkning og lemping av erstatningsansvaret i skadeserstatningsloven §§ 5-1 og 5-2. Erstatningen kan settes ned eller helt falle bort dersom den skadelidte selv ved egen skyld har medvirket til skaden. Forordningen krever ikke endringer i norsk lov på dette punkt.

Etter luftfartsloven § 11-2 annet ledd kan departementet bestemme at det skal foreligge godkjent forsikring eller annen sikkerhet til dekning av skade som voldes personer ved ulykker knyttet til luftfartøy. Videre er Norge gjennom EØS-avtalen bundet av regler om at et luftfartsselskap etablert i et EØS-land for å ha gyldig lisens skal ha tegnet forsikring som dekker dets erstatningsansvar ved ulykker. Forordningen krever ikke lovendring på dette punkt.

Verken luftfartslovens eller Warszawa-konvensjonens bestemmelser om fraktførerens ansvar for personskade innebærer at ikke skadelidte eller den ansvarlige fraktfører også kan gjøre ansvar gjeldende overfor eventuelle andre ansvarlige. Dette er i samsvar med forordningen artikkel 4.

Etter gjeldende rett har forsikringsselskap plikt til å utbetale forskudd i visse tilfeller, jf. forsikringsavtaleloven § 8-2. Artikkel 5 nr. 1 i forordningen pålegger EF-luftfartsselskap å utbetale et forskuddsbeløp til den erstatningsberettigede. Hvor passasjerer har omkommet, skal beløpet under ingen omstendigheter utgjøre mindre enn 15 000 SDR, dvs. ca. 150 000 kroner pr. passasjer. Utbetalingen skal skje omgående og senest 15 dager etter at den erstatningsberettigede person er blitt identifisert. Forskuddsbetalingen innebærer ikke en innrømmelse av ansvar.

Av de høringsinstansene som har uttalt seg, er det bare kommet positive merknader til forordningens artikkel 5. Etter departementets syn er det en god ordning at luftfartsselskapet skal ha ansvaret for å dekke de pårørendes umiddelbare behov. Etersom luftfartsloven ikke inneholder bestemmelser om forskuddsbetaling, er det ikke nødvendig å endre eksisterende bestemmelser som følge av forordningens artikkel 5.

Forordningen artikkel 6 stiller krav om at bestemmelsene om erstatningsansvar (artikkel 3) og om betaling av forskudd (artikkel 5) skal inngå i EF-luftfartsselskapenes transportvilkår. Billetten eller et tilsvarende dokument skal inneholde et sammendrag av bestemmelsene.

Artikkel 6 nr. 3 gjelder luftfartsselskaper som ikke er hjemmehørende i EØS-området. Slike luftfartsselskaper som utfører flyginger i EØS-området og som

ikke anvender betingelser som tilsvarende forordningen mht. erstatningsansvar eller forskuddsbetaling, plikter å opplyse passasjerene om dette ved billett kjøp som foretas på EØS-landenes territorium.

Kravet i forordningen artikkel 6 bidrar etter departementets syn til å oppveie de ulempene som følger av at det skal gjelde ulike erstatningsregler for luftfartsselskaper hjemmehørende i EØS-området og de som er hjemmehørende utenfor EØS-området.

Artikkel 6 krever ikke endring av eksisterende norske bestemmelser.

Forordningen antas ikke å medføre administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for det offentlige. Avskaffelsen av økonomiske ansvarsgrenser vil trolig føre til at forsikringspremiene for luftfartsselskaper vil kunne øke noe.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Vidar Bjørnstad, Astrid Marie Nistad, Jan Petter Rasmussen og Ane Sofie Tømmerås, fra Fremskrittspartiet, Jan Simonsen og Jørn L. Stang, fra Kristelig Folkeparti, Finn Kristian Marthinsen og Åse Wisløff Nilssen, fra Høyre, lederen Kristin Krohn Devold og Bjørn Hernæs, og fra Senterpartiet, Tor Nymo, viser til sine merknader i Innst. S. nr. 4 (1998-99) der det fremgår at komiteen slutter seg til å innlemme forordningen om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker i EØS-avtalen. Dette nødvendiggjør lovendringer.

Komiteen peker på at forordningen medfører at man får ulike regler om erstatningsansvar for EØS-luftfartsselskaper og andre selskaper. Komiteen har merket seg at høringsinstansene har hatt innvendinger til dette, men legger som departementet vekt på at forordningen vil gi en midlertidig forbedring av passasjerenes erstatningsrettslige vern inntil en revidert internasjonal avtale på området foreligger. Komiteen har også merket seg at informasjonsplikten til andre luftfartsselskaper enn EØS-selskaper skjerpes, og dermed oppveier noe av ulempen ved et tosporet system.

Komiteen viser til at norsk rett på mange punkter allerede er i overensstemmelse med forordningen, og har ikke innvendinger til de konkrete endringer som foreslås.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (EØS-tilpasning).

I.

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) gjøres følgende endringer:

Ny § 10-17 a skal lyde:

§ 10-17 a EØS-regler

EØS-avtalen vedlegg XIII (rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker) gjelder som lov, med den EØS-tilpasning som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. For tap som overstiger ansvars grensen i forordningen artikkel 3 nr. 2, er fraktføreren ansvarlig med mindre han godtgjør at han selv og hans folk har tatt alle nødvendige forholdsregler for å unngå tapet, eller at dette ikke har vært mulig for dem.

§ 10-22 nytt annet ledd skal lyde:

Første ledd gjelder ikke for ansvar etter EØS-avtalen vedlegg XIII (rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker), jf. § 10-17 a.

§ 10-22 annet til syvende ledd blir tredje til åttende ledd.

§ 10-24 nytt annet ledd skal lyde:

Første ledd gjelder ikke for ansvar etter EØS-avtalen vedlegg XIII (rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker), jf. § 10-17 a.

§ 10-33 annet ledd skal lyde:

Har den avtalesluttende fraktfører påtatt seg forpliktelser ut over dem som er fastsatt i dette kapittel, eller har passasjer eller avsender oppgitt en særlig interesse i samsvar med § 10-22 tredje ledd, får dette ikke virkning i forhold til den utførende fraktfører med mindre det er godtatt av ham.

II.

Denne lov trer i kraft 1. november 1998.

Oslo, i justiskomiteen, den 13. oktober 1998.

Kristin Krohn Devold,

leder.

Jan Petter Rasmussen,

ordfører.

Jan Simonsen,

sekretær.