

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 260)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	26. november 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets supplerende grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, KOM(2002) 521 endelig.

Trafikministeriet

Notat

Dato : 20. november 2002
J.nr.
Sagsbeh. : 222-129
Org. enhed : CPC, lokaltelefon 24363
: 2. Kontor

Supplerende grundnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, KOM (2002) 521, endelig.

Der henvises til tidligere fremsendt grundnotat af 21. oktober 2002.

Forslaget har været sendt i høring hos følgende parter: SAS, Maersk Air, Dansk Industri, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Nordisk Flyforsikringsgruppe, Rådet for Større Flyvesikkerhed, Kgl. Dansk Aeroklub, AOPA Danmark, Cimber Air A/S, Premiair A/S, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Star Air A/S, Erhvervenes Transportudvalg A/S, Sterling European Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S, Københavns Lufthavn A/S, Billund Lufthavn, Dansam, Aalborg Lufthavn og SID.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

SAS sætter i høj grad spørgsmålstegn ved behovet for yderligere lovgivning på det aktuelle område. For det tilfælde, at Kommissionens forslag skal finde anvendelse, sætter SAS spørgsmålstegn ved de meget høje erstatningsniveauer i forslaget. SAS tolker Kommissionens forslag således, at der skal tegnes forsikring på basis af "any one occurrence". Det bør være de skandinaviske myndigheder bekendt, at forsikringsmarkedet for nuværende ikke tilbyder en sådan dækning for hændelser forårsaget af krigs- og terrorhandlinger.

Maersk Air bemærker indledningsvist, at selskabet generelt og ud fra princippet om ikke-diskrimination kan tilslutte sig, at der indføres fælles minimumsforsikringskrav for de luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der flyver til eller fra en lufthavn beliggende i Fællesskabet, eller som overflyver en medlemsstats territorium. Det synes ikke helt klart at fremgå af teksten, om

forslaget er baseret på "any one occurrence" eller "aggregated". Et eventuelt krav om SDR 400 eller 600 mio. på "any one occurrence" kan - i det nuværende marked - ikke opfyldes. Desuden vil det være uhensigtsmæssigt at operere med to systemer som foreslået i Artikel 5, stk. 2 – hvis et tredjeland ikke har finansiell evne til at tegne de nødvendige ansvarsforsikringer, må den stat hvor det pågældende luftfartsselskab er registreret stille nødvendig garanti over forsikringsselskabet, således at påkrævet forsikring kan tegnes. Maersk Air vedlægger til deres høringssvar desuden et brev fra IACA (International Air Carrier Association) til Ms. Loyola de Palacio i Kommissionen, hvis indhold selskabet kan tilslutte sig. Brevet indeholder klar positiv stillingtagen til ICAO's forslag om "Global-time", og gør sig til fortalere for en forlængelse af de nationale garantiordninger, indtil ICAO-ordningen kan træde i kraft.

Dansk Industri er bekendt med høringssvarene fra SAS og Maersk og kan tilslutte sig deres bemærkninger.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning skønner 1, at forslaget vil lægge væsentlige hindringer i vejen for skole- og fritidsflyvning. 2, at passageransvarsforsikring ikke mere vil være baseret på objektive ansvar og culpa. 3, at minimumsforsikring for erstatningsansvar over for tredjepart skønnes urimelig høj især for mindre fly. 4, at dette forslag ikke giver ens konkurrenceregler inden for luftfart. 5, at der er fare for ulovlig statsstøtte, hvis visse stater giver deres luftfartsvirksomheder statslig reassurance. 6, at en løsning baseret på bankgarantier næppe er økonomisk gennemførlig for størstedelen af de danske virksomheder. 7, at det er tvivlsomt, om det er muligt at finde egnede forsikringsselskaber, der vil påtage sig at tegne forsikringer. Endelig 8, at en ikrafttræden af forordningen i sin nuværende form vil medføre en kraftig reduktion af dansk flyvning, såvel erhvervsmæssig som ikke-erhvervsmæssig, og give de resterende erhvervsmæssige virksomheder vanskelige overlevelsesvilkår på grund af store forsikringspræmier og udenlandsk konkurrence.

Nordisk Flyforsikringsgruppe vil foreslå, at Kommissionen laver en forordning, der tager højde for al flytrafik inden for EU, idet et mellemstort privat-/ firmafly ved en terrorhandling kan forvolde lige så megen skade på tredjemand, som en "kommerciel" airlines fly kan. De nævnte minimumsforsikringskrav på SDR 250.000 over for passagerer er fuldstændig utilstrækkelige og misvisende for det krav, en flyejer kan ifalde ved en passagers tilskadekomst ombord i et fly. Dækning for krig og terror kan købes (det er dog teknisk vanskeligt), og det foreslås, at dækningen gøres specifikt lovpligtig, hvis EU ønsker at sikre sig, at det enkelte fly har de nødvendige dækninger. Rent praktisk er det på nuværende tidspunkt kun muligt at købe dækning op til USD 50.000.000 for tredjemandsansvar for krig på det traditionelle forsikringsmarked. For summer over dette beløb kan der kun købes dækning fra et par få selskaber, hvilket ofte er dyrt og besværligt. Sidst men ikke mindst foreslås det, at man én gang for alle gør det lovpligtigt at tegne passageransvarsforsikring for såvel private som kommercielle flyvninger.

Rådet for Større Flyvesikkerhed er som udgangspunkt enig med den fælles transportpolitik om en passende minimumsforsikringsdækning af luftfartsselskabers erstatningsansvar. Dette bør dog også gælde for øvrige luftoperatører som en naturlig harmonisering af den grænseoverskridende flytrafik uanset om denne er kommerciel eller privat. Formålsparagraffen i forslaget forstås således, at enhver privat operation, der ikke kræver tilladelse, ikke er omfattet af forslaget. Forslaget indebærer en vidtgående udvidelse for private luftfartsoperatører med hensyn til præmieudgifterne, hvilket vil belaste flyvningen. At udvide en forsikringsaftale automatisk til pr. definition at omfatte risici, der er krigshandlinger, terrorisme osv. må anses for at være en ikke-dækningsbar mulighed, idet dækningsmarkedet for flyrisici er ét marked og krigsdækninger et helt andet. Rådet anbefaler, at skadesituationens definition redigeres, så den har sammenfald med forsikringsrettens begreber. Bl.a. anvendes begrebet "hændelse", som ikke kan anses for dækkende for et ansvarskrav. Ad Artikel 7, 2 fremgår det hvorledes luftfartsselskabernes minimumskrav stilles for kategori 1-2-3-4 luftfartøjer. Rådet bemærker, at bestemmelsen gælder analogt for luftfartøjsoperatører, hvilket må anses for at være helt uden for enhver statistisk, aktuariemæssig og forsikringsmæssig risikovurdering, samt uden sædvane i obligationsrettens sædvanlige forhold om vurdering af tab omkring ansvarspådragende handlinger og tab.

Kongelig Dansk Aeroklub bemærker at forslaget, som det nu foreligger, udgør en meget radikal ændring af de gældende regler. Forslagets rækkevidde kan ikke bedømmes. Forslaget afspejler ikke en differentiering af den potentielle fare som et mindre luftfartøj kan forvolde i forhold til et stort. Af forslaget fremgår, at mindre luftfartøjer som ikke er motordrevne, ultralette samt rundflyvninger alene skal være ved forsikringskrav jævnfør national lov. Denne sondring findes at burde omfatte luftfartøjer – single engine – op til 2000 kg. Det er klubbens umiddelbare opfattelse, at forslaget radikalt vil bremse flyvning med små fly.

AOPA Danmark bemærker at en harmonisering af regelsættet inden for EU som udgangspunkt er fornuftig. Men i det foreliggende forslag er det umiddelbart vanskeligt at vurdere de egentlige konsekvenser for brugerne, idet der mangler en konsekvensberegning i form af ændrede forsikringssummer. Desuden anses minimumsforsikringen for erstatningsansvar over for tredjepart for urimelig høj, især for mindre fly. Forslaget afspejler ikke forskellen på; den potentielle fare for hhv. et mindre og et større luftfartøj, hvilket ses i den nugældende luftfartslov. Det er AOPA Danmark's klare opfattelse, at forslaget vil reducere muligheden for at anvende mindre fly til transport.