

Udkast 20. juli 2006

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart
(Lufthavnstakster, tilsyn, forsikring, tavshedspligt, lønindeholdelse for manglende betaling og internationale vedtagelser på engelsk m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1484 af 19. december 2005, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 1 a indsættes:

”§ 1 b. Transport- og energiministeren fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i denne lov og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt med EU-regler på områder, som omfattes af loven.

Stk. 2. Transport- og energiministeren og andre, der udfører tilsynsopgaver med hjemmel i loven, i regler fastsat i medfør heraf, eller i EU-regler, har, i det omfang det er nødvendigt for udførelsen af tilsynet, adgang til ethvert luftfartøj, anlæg eller virksomhed, der omfattes af de i stk. 1 nævnte bestemmelser og regler, og skal herunder have adgang til alle relevante dokumenter og regnskaber.

Stk. 3. Personer og virksomheder, der er undergivet tilsyn som nævnt i stk. 1, skal på forlangende meddele tilsynsmyndigheden enhver oplysning, der har betydning for udøvelsen af tilsynet.”

2. § 26, stk. 1, litra d, affattes således:

”d) når luftfartøjet ikke er forsikret i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herfor.”

3. § 29, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

”Transport- og energiministeren samt den i § 23, stk. 2, omhandlede sagkyndige eller myndighed har ret til at foretage enhver undersøgelse af et luftfartøj, der benyttes til luftfart efter denne lov, og af luftfartøjets udstyr,

som findes nødvendigt for at kunne udføre besigtigelse og tilsyn.”

4. § 52, stk. 2, 2. og 3. pkt., ophæves.

5. Efter § 70 c indsættes:

”§ 70 d. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed for andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Ministeren kan herunder pålægge den, der driver anlægget, at lade det indhegne og at udføre adgangskontrol, overvågning og patruljering.”

6. § 71, stk. 1, affattes således:

”Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for ground handling, jf. dog 4. pkt. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse bestemme, at betaling for ground handling alene skal reguleres i det omfang, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og i de tilfælde hvor ground handling ydelser er nødvendig for benyttelsen af den offentlige flyveplads. Betaling for benyttelse af statsejede flyvepladser skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Grønlands Landsstyre kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads i Grønland.”

7. § 89 b, stk. 2, affattes således:

”Stk. 2. Statens Luftfartsvæsens personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning, der pålægges indberetningspligt, og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under an-

svar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

8. § 90 a, stk. 1, affattes således:

”For befordring med luftfartøjer mellem Danmark og lande, der ikke har tilsluttet sig Montrealkonventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 2, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 3, gælder bestemmelserne i bilaget til loven.”

9. I § 128, stk. 1, indsættes efter ”flyveplads”: ”eller når ejeren af luftfartøjet kan dokumentere, at det ikke er muligt at tegne forsikring.”

10. § 130, stk. 1, 2. pkt., ophæves.

11. Efter § 130 indsættes:

”§ 130 a. Ministeren kan fastsætte regler om, at ejeren af et luftfartøj skal tegne og holde i kraft en forsikring mod skade på passagerer og herunder fastsætte regler om forsikringssummens størrelse.”

12. § 148, stk. 9, sidste pkt., ophæves, og efter stk. 9 indsættes som stk. 10 og 11:

”Stk. 10. Betalingerne med påløbne renter kan inddrives af restanceinddrivelsesmyndigheden efter lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer ved udpantning og ved indeholdelse i løn mv. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven samt ved modregning i overskydende skat.

Stk. 11. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i opkrævningsloven.”

13. I § 149, stk. 4, indsættes efter ”Overtrædelse af”: ”§ 1 b, stk. 3.”

14. § 149, stk. 7, affattes således:

”Stk. 7. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i medfør heraf, eller EU-regler straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder”.

15. Efter § 153 indsættes:

”§ 153 a. I de regler, som transport- og energiministeren kan fastsætte efter denne lov, kan ministeren bestemme, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.”

§ 2

Loven træder i kraft den 1. februar 2007.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets formål

Formålet med lovforslaget er at modernisere og præcisere retsgrundlaget for lufthavnenes opkrævning af betaling hos luftfartsselskaberne for benyttelse af lufthavnene efter § 71 (lufthavnstakster).

Desuden foreslås en række konsekvensændringer som følge af EU-regler og enkelte ændringer og præciseringer vedrørende bl.a. regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, tavshedspligt, forsikring og internationale vedtagelser på engelsk.

2. Lovforslagets baggrund og hovedindhold

2.1 Lufthavnstakster

2.1.1 Gældende regulering af lufthavnstakster

Betalingen til lufthavnene fastsættes i dag i såkaldte takstregulativer, der for hver enkelt lufthavn godkendes af Statens Luftfartsvæsen.

Princippet for godkendelsen af takstfastsættelsen hviler på anbefalinger fastsat af ICAO (International Civil Aviation Organization). Dette indebærer, at taksterne skal være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.

Takstreguleringen omfatter betaling for start og landing, herunder ind- og udflyvning, luftfartøjers ophold, passagerflow gennem lufthavnen, security og i et vist omfang ground handling, jf. nedenfor. Disse aktiviteter betegnes i praksis som de luftfartsmæssige aktiviteter i modsætning til den mere kommercielt betonedede del af lufthavnen, f.eks. forpagtningsvirksomhed, udleje af lokaler, parkering.

2.1.2 Ground handling

Ground handling er en samlebetegnelse for en række aktiviteter, der har med håndteringen af luftfartøjer, passagerer og fragt på jorden at gøre (eksempelvis bagagesortering, last og losning af flyet og brændstoftopfyldning).

Det, der adskiller ground handlingen fra de øvrige luftfartsmæssige aktiviteter på lufthavnen, er, at visse dele af ground handlingen i praksis reguleres efter luftfartsloven som en del af takstreguleringen, mens betaling for andre dele af ground handlingen fastsættes af lufthavnene selv i deres såkaldte handlingstariiffer. Den administrative praksis for, hvilke ground handling-ydelser, der er omfattet af takstreguleringen, og hvilke der frit fastsættes af lufthavnene i deres handling-tariiffer, varierer desuden fra lufthavn til lufthavn.

2.1.3 Rapport om lufthavnstakster

En arbejdsgruppe med repræsentanter for Transport- og Energiministeriets departement og Statens Luftfartsvæsen har udarbejdet en rapport om lufthavnstakster, der blev offentliggjort den 25. april 2006. Rapporten omhandler en analyse af reglerne om den betaling, som lufthavnene i dag kan opkræve for, at luftfartsselskaber m.v. kan benytte lufthavnene (luftfartslovens § 71) og forslag til ændring af disse regler.

Transport- og energiministeren har orienteret Folketingets Trafikudvalg om anbefalingerne i brev af 1. maj 2006 (TRU alm. Del – Bilag 372).

Et overordnet budskab i anbefalingerne er, at det er afgørende, at der er fair konkurrence på luftfartsmarkedet, og at lufthavnene ikke forskelsbehandler luftfartsselskaberne. Der skal således være et effektivt tilsyn i de situationer, hvor der er risiko for, at lufthavnene misbruger en dominerende stilling på marke-

det, herunder mulighed for at straffe de lufthavne, som ikke følger reglerne. Omvendt er der behov for at liberalisere på områder, hvor der ikke er væsentlige samfundsmæssige hensyn forbundet med særlig sektorregulering.

En vigtig konklusion i arbejdsgruppens rapport er, at der på grund af den særlige monopolstilling, som lufthavnene indtager, fortsat er behov for regulering af de 8 store og mellemstore offentlige lufthavnes takster. Der er i alt 34 offentlige lufthavne i Danmark.

Arbejdsgruppen foreslår derfor *en deregulering i relation til de mindre lufthavne* – dvs. at Statens Luftfartsvæsen ikke længere skal godkende taksterne for de mindre lufthavne – eksempelvis Thisted Lufthavn, Sydfyn Flyveplads og Aars Flyveplads. I dag er alle lufthavne omfattet af reguleringen – også de mindre lufthavne.

Arbejdsgruppen peger også på, at den del af lufthavnens virksomhed, der betegnes som *ground handling* (bagagesortering, last og losning, brændstoftopfyldning m.v.), i et vist omfang er blevet liberaliseret, og at der derfor ikke i alle tilfælde vil være behov for regulering på dette område. Det er således hensigten, at takstreguleringen kun kommer til at omfatte *ground handlingen* i situationer, hvor der ikke er mulighed for konkurrence i en lufthavn.

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der skabes klarhed over, i hvilket omfang den del af lufthavnens virksomhed, der betegnes som *ground handling* (f.eks. passagerbetjening, bagagehåndtering og brændstoftopfyldning), skal indgå i takstreguleringen. Arbejdsgruppen anbefaler, at de generelle konkurrenceregler alene skal anvendes i situationer, hvor der er mulighed for konkurrence, mens den sektorspecifikke takstregulering i luftfartsloven (§ 71) alene gælder, hvor der ikke er konkurrence. Lufthavnene skal efter forslaget have mulighed for at vælge mellem, om de ønsker at konkurrenceudsætte forskellige typer *ground handling-ydelser*, eller om betalingen for disse ydelser skal underlægges takstregulering.

Konkret anbefaler arbejdsgruppen, at der fremlægges forslag til ændring af luftfartslovens § 71, således at det præciseres, at ministerens bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om takster også omfatter *ground handlingen*, jf. ovenfor. Herefter foreslår arbejdsgruppen, at Statens Luftfartsvæsen efter vedtagelsen af lovforslaget udsteder en ny bekendtgørelse (BL - Bestemmelser for Civil Luftfart) om lufthavnstakster, hvor de forskellige forslag i relation til takstreguleringen udmøntes.

Arbejdsgruppen anbefaler endvidere, at lufthavnene får *større frihed i takstfastsættelsen*, hvis de kan blive enige med deres brugere (dvs. luftfartsselskaberne). En mulighed kunne eksempelvis være at opkræve en større del af de samlede takster via passagertaksten, således at luftfartsselskaberne betaler relativt mere, når de har mange passagerer med og relativt mindre, når de har færre med.

Lufthavnene bør endvidere ifølge arbejdsgruppen have mulighed for at vælge *reguleringsmodel*, dvs. om taksterne skal baseres på en sammenhæng mellem indtægter og udgifter (en omkostningsrelateret model) eller en *incitamentsskabende model*, som i dag i princippet benyttes i Københavns Lufthavne, Kastrup. En incitamentsskabende model sigter bl.a. mod at give lufthavnene incitament til at være så effektive som muligt. Valgfriheden med hensyn til reguleringsmodel gælder dog kun de mindre lufthavne. For lufthavne med en stor samfundsmæssig betydning (mere end 10 mio. passagerer årligt, hvilket i dag kun gælder Københavns Lufthavne A/S) skal myndighederne kunne anvende den af de to typer reguleringsmodeller, som vurderes at være mest hensigtsmæssig.

Herudover anbefales det at indføre bødestraf for lufthavne, der opkræver takster i strid med reglerne. Hvis lufthavne i dag opkræver takster i strid med reglerne, kan Statens Luftfartsvæsen kun reagere ved at lukke lufthavnen.

Endelig foreslår arbejdsgruppen, at det skal være obligatorisk for lufthavne at gennemføre

konsultationer med deres faste brugere om takstfastsættelsen.

2.1.4. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Efter Transport- og Energiministerens opfattelse er arbejdsgruppens anbefalinger i rapporten fornuftige, og rapporten vil derfor blive brugt som udgangspunkt for det videre arbejde.

For at skabe klarhed over reguleringen af ground handlingen foreslås det derfor, – i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefalinger – at det i § 71, stk. 1, præciseres, at takstreguleringen også omfatter ground handling.

Ground handlingen skal dog kun reguleres, i den udstrækning, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og kun i de tilfælde, hvor ydelserne er nødvendige for benyttelse af lufthavnen.

Der er eksempelvis mulighed for konkurrence i de lufthavne, som er omfattet af pligten til at åbne markedet for levering af ground handling-ydelser til tredjemand efter bekendtgørelsen om adgang til ground handling-markedet (bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne). Formålet med ground handling-bekendtgørelsen, der gennemfører et EU-direktiv (Rådet direktiv nr. 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne), er at åbne markedet for levering af ground handling i de større lufthavne (målt ud fra passagertal mindst 2 mio. og fragtmængder mindst 50.000 tons), således at der kan indføres konkurrence på dette område af lufthavnens virksomhed.

Bekendtgørelsen indeholder med en enkelt undtagelse, jf. nedenfor, ikke bestemmelser om betaling. Det skyldes, at bekendtgørelsen bygger på en forudsætning om, at det er muligheden for konkurrence, der regulerer priserne.

I Danmark er Københavns Lufthavne, Kastrup og Billund Lufthavn i dag omfattet af

pligten til at åbne deres markeder for levering af ground handling-ydelser til tredjemand, dvs. af pligten til at indføre konkurrence om ground handling. I de øvrige provinslufthavne er der alene pligt til at give luftfartsselskaberne adgang til selv at stå for ground handlingen (såkaldt egen handling) på et begrænset område.

Det foreslås imidlertid, at der skabes incitament til også at indføre konkurrence i disse provinslufthavne ved, at takstreguleringen ikke gælder for ground handlingen, hvis lufthavnen vælger at indføre konkurrence. Det kunne eksempelvis være i de situationer, hvor der aktivt er mere end én udbyder af den pågældende ydelse, hvis området udbydes i åben licitation, eller hvis der helt enkelt er fri adgang for udbydere til at etablere sig på lufthavnen.

Forslaget om, at betaling for ground handling kun skal omfattes af takstreguleringen, når der ikke er konkurrence, gælder dog ikke betaling for de såkaldte centraliserede infrastrukturer. Centraliserede infrastrukturer er ground handling-infrastruktur, hvor Statens Luftfartsvæsen har godkendt, at en lufthavn har monopol, idet det af hensyn til kompleksitet, omkostninger eller miljøpåvirkninger ikke er muligt at have flere af disse typer infrastrukturer, jf. § 5 i bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne. I Københavns Lufthavne er følgende infrastrukturer godkendt som centraliserede infrastrukturer: Bagagesorteringsanlæg, de-icing platforme, hydratanlæg, dirigering af fly ved ankomst og afgang og transport af passagerer mellem fly og terminal. I Billund Lufthavn er bagagesorteringsanlæg og dirigering af fly ved ankomst og afgang godkendt som centraliserede infrastrukturer. I de øvrige lufthavne er der i dag ikke infrastrukturer, der er godkendt som centraliserede infrastrukturer.

Årsagen til, at betalingen for centraliseret infrastruktur ikke skal omfattes af takstreguleringen, er, at der allerede i ground handling-bekendtgørelsen er fastsat regler om, at betalingen for adgang til anlæggene skal fastlæg-

ges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier.

2.2 Øvrige ændringer

Ud over forslagene om at ændre § 71 i relation til ground handling omhandler forslaget ændringer, der er en konsekvens af EU-regler på luftfartens område.

Det foreslås således indført regler i § 1 b om, at personer (f.eks. ansatte i EU-Kommissionen), der i henhold til forordninger udfører tilsynsopgaver, i fornødent omfang skal have samme adgang til luftfartøjer, virksomheder, anlæg og dokumenter som Statens Luftfartsvæsen.

Endvidere foreslås det i § 26, at gyldigheden af et luftfartøjs luftdygtighedsbevis gøres afhængigt af, at de nye EU-retlige regler om forsikringspligt og ikke blot af, at de hidtidige mindre restriktive danske regler overholdes.

Samtidig foreslås det, at der i § 130 a indføres hjemmel til at indføre regler for Grønland og Færøerne om pligt til at tegne passagerforsikring i samme omfang, som der efter forordningen gælder for Danmark.

Ud over de forslag, som relaterer sig til EU-regler, indeholder forslaget en række ændringer og præciseringer, som der i praksis har vist sig at være behov for. Det drejer sig om følgende: Reglerne om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed foreslås udvidet til ud over luftfartsselskaber og flyvepladser at omfatte andre anlæg i luftfartens tjeneste, bl.a. flyvesikringstjeneste, der ikke er tilknyttet en flyveplads. Baggrunden herfor er, at luftfartens sikkerhed også kan trues ved forbrydelser mod kontrolcentraler m.v.

Der foreslås indført tavshedspligt svarende til den, der er pålagt Statens Luftfartsvæsens ansatte i forbindelse med indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, for indberetningspligtige, der er ansat i andre dele af den offentlige forvaltning (f.eks. ansatte i Flyvesikringstjenesten (Naviair)), således at den gældende tavshedspligt ikke udhules ved

aktindsigt hos andre dele af den offentlige forvaltning, f.eks. Flyvesikringstjenesten eller kommunale lufthavne.

I dag er det ikke muligt at tegne forsikring, der fuldt ud dækker objektivt ansvar for følger efter visse skader, f.eks. følgerne efter atomvåben. Disse skadestyper foreslås derfor omfattet af dansk rets almindelige erstatningsregler (culpa-ansvaret), hvorefter der kun er erstatningsansvar, hvis der er noget, som kan bebrejdes luftfartsselskabet. Det objektive ansvar i § 127 foreslås derfor justeret således, at der er overensstemmelse mellem erstatningsreglerne og forsikringsmarkedet.

Samtidig indføres der en lettelse i adgangen til at tegne forsikring for luftfartøjer, idet forsikringsbetingelserne ikke længere skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen (luftfartslovens § 130).

For at forbedre inddrivelsesmulighederne foreslås der indført hjemmel til, at afgifter og betaling efter § 148 ud over udpantning kan ske ved lønindeholdelse og modregning i overskydende skat.

Endelig foreslås der indført udtrykkelig hjemmel i § 153 a til fortsættelse af den eksisterende praksis, hvorefter der i administrative forskrifter kan fastsættes regler om, at internationale standarder på engelsk skal følges, selv om de pågældende standarder ikke er oversat til dansk. Regler, der ikke oversættes til dansk, retter sig primært til den internationalt orienterede del af luftfartsbranchen og de tilknyttede erhverv, f. eks. værksteder og speditorer.

Baggrunden for ikke at oversætte reglerne er, at oversættelser i praksis ikke efterspørges af luftfartserhvervet, idet man inden for luftfartserhvervet i forvejen arbejder på engelsk.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget har ingen umiddelbare økonomiske konsekvenser for det offentlige. Hvis det bliver aktuelt at fastsætte regler om sikring af luftfartsanlæg, som i dag drives af Flyvesikringstjenesten som omhandlet i forslaget til §

70 d, vil eventuelle omkostninger forbundet hermed blive finansieret af brugerne gennem den betaling, der opkræves i henhold til lovens § 71, stk. 2.

Lovforslagets § 1, nr.10, om at ophæve kravet om ministerens godkendelse af forsikringsbetingelser for forsikringer for tredjemandsansvar for luftfartøjer indebærer begrænsede administrative lettelser for Statens Luftfartsvæsen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

For de 26 små offentlige lufthavne, der ikke længere skal have godkendt deres takser af Statens Luftfartsvæsen, vil forslaget indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse.

Forslaget om at ændre betalingsreglerne på ground handling-området kan ligeledes indebære administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse for lufthavnene. Det er således hensigten, at den enkelte lufthavn får mulighed for selv at fastsætte priserne på ground handling – og dermed undgå takstreguleringen efter § 71 - hvis lufthavnen indfører mulighed for konkurrence på dette område af sin virksomhed. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere de præcise økonomiske konsekvenser af forslaget, da der allerede i dag er dele af ground handlingen, som ikke omfattes af takstreguleringen, ligesom der er dele, der efter forslaget skal omfattes af reguleringen, men som i dag frit fastsættes af lufthavnene selv. Statens Luftfartsvæsen vurderer dog, at de fleste lufthavne vil indføre konkurrence på ground handling-området, således at denne del af virksomheden går fri af takstreguleringen. Det forhold, at der indføres mulighed for konkurrence i lufthavnene, skønnes for luftfartsselskaberne desuden at have en gunstig virkning for kvalitet og pris.

Forslaget om sikring af luftfartsanlæg kunne medføre beskedne stigninger i luftfartsselskabernes betaling for brug af tjenester og hjælpemidler i forbindelse med overflyvning af dansk territorium. Der henvises til pkt. 3 i de almindelige bemærkninger.

Forslaget skønnes ikke i øvrigt at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Med hensyn til administrative konsekvenser er de også kun mindre for erhvervslivet. Forslaget om at ophæve kravet om godkendelse af forsikringsbetingelser for ansvarsforsikring for luftfartøjer indebærer desuden begrænsede administrative lettelser for forsikringsbranchen.

[Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR). Da formålet med lovforslaget er at modernisere og præcisere retsgrundlaget for lufthavnenes opkrævning af betaling hos luftfartsselskaberne for benyttelse af lufthavnene efter § 71 (lufthavnstakster), samt en række konsekvensændringer som følge af EU-regler og enkelte ændringer og præciseringer vedrørende bl.a. regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, tavshedspligt, forsikring og tekniske standarder på engelsk, vurderer CKR, at lovforslaget ikke indeholder væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke blevet forelagt et af Erhvervs- og Selskabsstyrelsens virksomhedspaneler.]

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Forslaget til § 1 b har bl.a. til formål at sikre, at bestemmelser om tilsyn i EU-forordninger, hvorefter Kommissionen eller sagkyndige i et vist omfang fører kontrol med overholdelsen af fælles regler på luftfartsområdet, kan gennemføres i praksis ved, at sådant tilsynspersonale får samme adgang som luftfartsvæsenet til luftfartøjer, anlæg og virksomheder.

Forslaget til § 26 skal sikre, at EU-regler om forsikringspligt kan håndhæves effektivt.

Forslaget til § 71 om lufthavnstakster understøtter de EU-retlige regler på dette område (Rådets direktiv nr. 96/67/EF af 15. oktober

ber 1996 om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne), der forudsætter, at konkurrencen eller muligheden herfor regulerer priserne for ground handling. Forslaget er desuden i overensstemmelse med gældende EU-regler om statsstøtte. Kommissionen har i december 2005 fastsat retningslinjer for, hvornår finansiering af lufthavne og statsstøtte til luftfartsselskaber er forenelig med fællesskabsretten, jf. ”EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne” (EU-Tidende C 312 af 9. december 2005, s. 1). Offentlige lufthavne skal inden den 1. juni 2007 ændre eventuelle ordninger for statsstøtte, der falder ind under disse retningslinjer.

7. Høring

Forslaget har forud for fremsættelsen været i høring hos følgende virksomheder og organisationer:

Air Greenland A/S, Airport Coordination Denmark A/S, AOPA Danmark, Arbejdsmiljørådet for Luftfart c/o Statens Luftfartsvæsen, Assoc. of Travel Managers in Denmark ATM Denmark, Atlantic Airways, Autoriserede Danske Flyværksteder Att.: Kai Jensen, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air A/S, DALPA, Danish Air Trans-

port ApS, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansam c/o lufthavnschef Peter Bay, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Industri Luftfartsdivisionen Att.: Jens Hennild (Kommitteret), De Samvirkende Invalideorganisationer, DSI, Erhvervsflyvningens Sammenslutning v/ Otto Petersen, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, Flyvesikringstjenesten/Naviair, Forbrugerrådet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark (RiD), Forsvarskommandoen, Færøernes Landsstyre, Grønlands Lufthavnsvæsen, HTS-I, Kongelig Dansk Aeroklub, Konkurrencestyrelsen, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, LSG Sky Chefs, Luftfartsdirektoratet, Luftfartsforvaltningen, Luftfartsstyrelsen, Luftfartstilsynet, MyTravel Airways A/S Hangar 276, Nordisk Flyforsikringsgruppe (NFG), North Flying A/S, Novia, Rådet for Dansk Forsikring og Pension, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS afdeling AX, SAS Head Office afd. DX, Scandinavian Airlines System STOO, Sekretariatet v/ Tom Buskbjerg, Servisair Danmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Star Air A/S, Sterling Airlines A/S, Sun-Air of Scandinavia A/S.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	For de 26 små offentlige lufthavne, der ikke længere skal have godkendt deres takser af Statens Luftfartsvæsen, vil forslaget indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse. Forslaget om at ændre beta-	Ingen

	lingsreglerne på ground handling-området kan ligeledes indebære administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse for lufthavne	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	For de 26 små offentlige lufthavne, der ikke længere skal have godkendt deres takser af Statens Luftfartsvæsen, vil forslaget indebære en administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse. Forslaget om at ændre betalingsreglerne på ground handling-området kan ligeledes indebære administrativ lettelse og dermed også en økonomisk lettelse for lufthavne	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget til § 1 b har bl.a. til formål at sikre, at bestemmelser om tilsyn i EU-forordninger, hvorefter Kommissionen eller sagkyndige i et vist omfang fører kontrol med overholdelsen af fælles regler på luftfartsområdet, kan gennemføres i praksis ved, at sådant tilsynspersonale får samme adgang som luftfartsvæsenet til luftfartøjer, anlæg og virksomheder. Der henvises til afsnit 6 under de almindelige bemærkninger.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Formålet med bestemmelsen er at samle reglerne om tilsyn. Reglerne findes i luftfartsloven, i administrative forskrifter, der er udstedt i medfør af loven og i bestemmelser, der er fastsat som vilkår for tilladelser i henhold til loven.

Bestemmelsen skal sikre luftfartsvæsnets adgang til luftfartøjer, anlæg, og virksomheder. Ud over luftfartsvæsnets adgang foreslås det sikret, at sagkyndige eller andre myndigheder, som kan tillægges opgaver efter loven,

f.eks. besigtigelse af luftfartøjer efter lovens § 23 eller at træffe afgørelser med hjemmel i § 152, stk. 2, får samme adgang til de relevante tilsynsobjekter. Endelig skal bestemmelsen sikre efterlevelsen af de EU-regler, der i stigende grad gennemføres på luftfartsområdet, og hvor der kan være fastsat regler om at medlemsstaterne skal sikre, at Kommissionen eller sagkyndige, der udpeges af kommissionen i praksis har mulighed for at kontrollere, at reglerne i forordningerne overholdes. Som eksempel herpå kan nævnes forordning nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (security-forordningen).

Med anlæg sigtes der først og fremmest til flyvepladser, men også andre anlæg som f.eks. flyvesikringstjeneste og navigationshjælpemidler på jorden. Virksomheder omfat-

ter bl.a. luftfartsselskaber, værksteder og uddannelsesvirksomheder (flyveskoler mv.).

Bestemmelsen giver ikke hjemmel til, at tilsynspersonale kan tiltvinge sig adgang til lokaliteterne uden retskendelse. Konsekvensen af, at adgang nægtes, kan variere fra at stoppe en konkret flyvning til inddragelse af et luftfartøjs luftdygtighedsbevis eller af en tilladelse til at drive en virksomhed inden for luftfart, fordi myndighederne ikke kan udføre det foreskrevne tilsyn. Hvis oplysningspligten i stk. 3 tilsidesættes, kan der tillige rejses straffesag for overtrædelse af bestemmelsen eventuelt med påstand om tvangsbøder, indtil forpligtelsen opfyldes.

Bestemmelsen er undergivet de almindelige regler i lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter, herunder bestemmelsen i § 10 om ”selv-inkrimineringsprincippet”. Denne bestemmelse indebærer, at hvis der foreligger en konkret mistanke om begåede strafbare overtrædelser gælder pligten til at meddele oplysninger ikke, medmindre det kan udelukkes, at de pågældende oplysninger kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse. Kompetencen til at foretage tilsyn m.v. forventes delegeret til luftfarts-væsnet.

Til nr. 2

Ved EU-forordning nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaber og luftfartsoperatører er der indført fælleseuropæiske krav om ansvarsforsikring for skade på personer og ting uden for luftfartøjet (tredjemandsansvar), for skade på passagerer samt for erhvervsmæssig luftfart for skade på bagage og gods. Den nuværende formulering, hvorefter et luftdygtighedsbevis bliver ugyldigt, hvis der ikke er tegnet ansvarsforsikring efter lovens § 130, stk. 1 (tredjemandsansvar), er derfor ikke længere dækkende, idet forsikringskravet i § 130, stk. 1, nu kun gælder for luftfartøjer i Grønland og på Færøerne, mens kravet for alle øvrige luftfartøjer følger af den nævnte forordning. For effektivt at kunne håndhæve forsikringskra-

vene foreslås bestemmelsen formuleret generelt, således at luftdygtighedsbeviset bliver ugyldigt, hvis luftfartøjet ikke er forsikret efter de regler, der gælder herfor. Den foreslåede formulering indebærer endvidere, at ikke blot manglende forsikring for tredjemandsansvar, men også forsikring for ansvar for skade på passagerer, bagage og gods medfører luftdygtighedsbevisets ugyldighed med den konsekvens, at luftfartøjet ikke må benyttes til luftfart.

Til nr. 3 og nr. 4

Ændringerne er en konsekvens af, at adgangen til luftfartøjer og luftfartsanlæg nu er omfattet af forslaget under nr. 1.

Til nr. 5

De gældende regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed omfatter kun flyvepladser og luftfartsselskaber. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at terrorhandlinger kan blive rettet mod den flyvesikringstjeneste og de luftfartsanlæg, der bistår og regulerer lufttrafikken uden for start og landing på flyvepladser. Det foreslås derfor, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler til sikring af sådanne anlæg, først og fremmest for flyvesikringstjenestens kontrolcentral, hvor flyveledere kontrollerer en route trafikken i Danmark, dvs. den flyvning, der ikke er forbundet med start og landing, men også hvis der skulle opstå behov for sikring af navigationshjælpemidler på jorden.

I dag ligger kontrolcentralen fysisk i forbindelse med Københavns Lufthavn, Kastrup, og i samme bygningskompleks, som indeholder kontroltårnet, der styrer starter og landing, og er dermed omfattet af de gældende regler for flyvepladsers foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Kontrolcentralen er derfor i praksis omfattet af disse foranstaltninger. Kontrolcentralen drives af Flyvesikringstjenesten (Naviair), der er en statsvirksomhed under Transport- og Energiministeriet, men der er lovgivningsmæssigt intet til hinder for, at flyvesikringstjeneste kan drives af en privat virksomhed.

Forslaget skal først og fremmest sikre, at der er hjemmel til at stille krav om foranstaltninger, hvis kontrolcentralen eventuelt i fremtiden flyttes eller adskilles fra kontrollen med flyvepladstrafikken eller overgår til en privat virksomhed.

Til nr. 6

Formålet med forslaget til ændring af § 71 er, som anført i de almindelige bemærkninger, at sikre, at der fortsat kan fastsættes regler om betaling for ground handling. I dag er det kun visse ground handling-ydelser, der er omfattet af takstreguleringen. Desuden er der ikke altid fuld overensstemmelse mellem, hvilke ground handling-ydelser, der på de enkelte lufthavne omfattes af takstreguleringen, og hvilke ydelser, lufthavnen selv fastsætter i deres såkaldte handling-tariffer uden for takstreguleringen.

Ground handling er som anført i de almindelige bemærkninger en samlebetegnelse for en række aktiviteter, der har med håndteringen af luftfartøjer, passagerer og fragt på jorden at gøre. Som typiske eksempler kan nævnes betjening af passagerer ved afgang og ankomst, bagagesortering, dirigering af flyet ved ankomst og afgang, assistance ved parkering af flyet, lastning og losning af flyet, rengøring, påfyldning af brændstof, transport af passagerer på jorden og catering. Af bilaget til ground handling-bekendtgørelsen (nr. 933 af 9. december 1997), fremgår hvilke ydelser, der nærmere er omfattet af bekendtgørelsen.

Det foreslås, at det præciseres i den nuværende bemyndigelsesbestemmelse i § 71, at bestemmelsen også omfatter ground handling. De nærmere regler herom vil herefter blive fastsat administrativt i en bekendtgørelse (BL - Bestemmelser for Civil Luftfart). I denne bekendtgørelse indarbejdes de ICAO anbefalinger, der gælder for taksfastsættelsen.

Dette indebærer, at taksterne skal være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige. At taksterne skal være *omkostningsrelaterede* betyder, at de skal basere sig på de udgifter, der er forbundet med at levere lufthavnscydelser, og at luftfarts-

selskaberne ikke skal betale for faciliteter og ydelser, som de ikke benytter. Indtægterne må ikke overstige omkostningerne – inklusive et rimeligt afkast af den investerede kapital – til at producere ydelserne. At taksterne skal være *ikke-diskriminerende* indebærer, at luftfarts-selskaberne skal betale det samme for den samme ydelse. Endeligt betyder betingelsen om *gennemskuelighed*, at takststrukturene skal være mulige at forstå for alle, og at måden de er blevet kalkuleret på, er mulig at efterprøve.

Det foreslås, at der kun kan fastsættes regler om betaling for ground handling, når der ikke er adgang til levering af disse ydelser, dvs. når der ikke er konkurrence. Kriterierne herfor fastsættes ligeledes i bekendtgørelse. Takstreguleringen bør eksempelvis ikke omfatte de lufthavne, som er omfattet af pligten til at åbne deres markeder efter ground handling-bekendtgørelsen (p.t. Københavns Lufthavne, Kastrup og Billund Lufthavn). For de øvrige provinslufthavne vil det eksempelvis kunne fastsættes, at der er konkurrence, hvis der aktivt er mere end én udbyder af den pågældende ydelse, hvis området udbydes i åben licitation, eller hvis der er fri adgang for udbydere til at etablere sig på lufthavnen. Takstreguleringen skal herudover kun gælde for den del af ground handlingen, der er nødvendig for luftfartsselskabernes benyttelse af lufthavnen.

Afgrænsningen af, hvilke ydelser, der anses for så centrale, at de bør omfattes af reguleringen, fastsættes ligeledes i bekendtgørelse.

Der vil endvidere i bekendtgørelsen blive fastsat straffebestemmelser efter luftfartslovens § 149, stk. 10, således at det i modsætning til i dag vil blive muligt at straffe en lufthavn, hvis bestemmelserne i bekendtgørelsen overtrædes. Bøderne bør have en sådan størrelse, at de er mærkbare for lufthavnene. Udgangspunktet bør derfor være bøder, der svarer til, hvad domstolene har idømt luftfartsselskaber for at overtræde støjbegrænsende bestemmelser (jf. bekendtgørelse BL 3-40). Her viser praksis et bødeniveau på mellem 30.000 og 50.000 kr. Der har heller ikke i

disse sager været tale om tilsidesættelse af flyvesikkerhedsmæssige bestemmelser. Ved fastsættelsen af bøden bør der også kunne tages hensyn til, hvor meget lufthavnen evt. "har tjent" ved ikke at følge reglerne, jf. straffelovens § 51, stk. 3.

Til nr. 7

Der foreslås indført tavshedspligt generelt for ansatte i den offentlige forvaltning svarende til den, der er pålagt Statens Luftfartsvæsenes ansatte i forbindelse med indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, for indberetningspligtige, der er ansat i andre dele af den offentlige forvaltning (f.eks. ansatte i Flyvesikringstjenesten (Naviair)), således at den gældende tavshedspligt ikke kan anfægtes ved aktindsigt hos andre dele af den offentlige forvaltning, f.eks. Flyvesikringstjenesten eller kommunale lufthavne. Tavshedspligten blev indført for at sikre, at de personer, der i forbindelse med indførelsen af det obligatoriske rapporteringssystem skal indberette begivenheder til brug for luftfartsvæsenes forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde, har tillid til, at de indberettede oplysninger behandles fortroligt, og at de indberettendes eventuelle fejltagelse, fejlskøn og lignende ikke bliver gjort offentlige tilgængelige. Det er luftfartsvæsenets erfaring, at mængden af indberettede oplysninger i høj grad afhang af en sådan tillid, og det har da også vist sig i praksis, at antallet af indberetninger steg markant efter vedtagelsen af lovens § 89 b.

Efter de regler, der er udstedt med hjemmel i § 89 b, stk. 1, påhviler indberetningspligten dels den person, der har oplevet begivenheden, dels den pågældendes arbejdsgiver i de tilfælde, hvor virksomheden efter de gældende regler skal have et kvalitetsstyringssystem, fordi de indberettede oplysninger også indgår som en naturlig del af virksomhedens kvalitetsstyringssystem. I visse tilfælde er virksomheden en del af den offentlige forvaltning, som er omfattet af lov om offentligheden i forvaltningen. Dette gælder først og

fremmest Flyvesikringstjenesten (Naviair), der er forpligtet til at indberette begivenheder, som konstateres af lufttrafiktjenestepersonale (flyveledere m.fl.), men også visse lufthavne, der drives af kommuner eller kommunale fællesskaber. For at eliminere enhver tvivl og usikkerhed hos personalet i offentlige virksomheder om fortroligheden af de oplysninger, som de pågældende er forpligtet til at indberette, foreslås det derfor, at den gældende tavshedspligt i lovens § 89 b udvides til også at omfatte indberetningspligtige, som er en del af den offentlige forvaltning.

I forbindelse med fremsættelse af lovforslaget om indførelse af et obligatorisk rapporteringssystem blev det besluttet, at loven skulle være omfattet af lovovervågning. Som det fremgår af den redegørelse som tidligere er sendt til Folketinget har systemet med indrapportering af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder virket efter hensigten og er et værdifuldt værktøj i planlægningen af det flyvesikkerhedsmæssige, forebyggende arbejde.

Til nr. 8

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

Til nr. 9

Efter luftfartsloven er der objektivt ansvar for både person- og tingskade.

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 culpaansvar 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 3. mand) følger det af luftfartslovens § 127, at der gælder et

objektivt ansvar for ejeren af luftfartstøjet for både person- og tingsskade.

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

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

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 biologiske 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, forsikringen dækker de forhold, som det er muligt at tegne forsikring for.

Almindeligvis er der forsikringspligt i de tilfælde, hvor der gælder et objektivt ansvar (f.eks. færdselslovens § 101 og hundelovens § 8).

Til nr. 10

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. 11

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. 2, (§ 26, stk. 1 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. 12

Efter den gældende bestemmelse i 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 motorkøretøjer mv. til inddrivelse af vægtafgift (lønindeholdelse).

De skyldige beløb inddrives efter reglerne i lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer. Det foreslås, at restanceinddrivelse

sesmyndigheden kan eftergive skyldige beløb efter reglerne i opkrævningsloven. Dette svarer til, hvad der er gennemført på en lang række andre områder i lov nr. 431 af 6. juni 2005 om ændring af forskellige love, der er vedtaget i tilslutning til lov om opkrævning af og inddrivelse af visse fordringer (lov nr. 429 af 6. juni 2005).

Til nr. 13

Med ændringen indføres der straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af oplysningspligten i forslaget til § 1 b, stk. 3. Tilsidesættelse af oplysningspligten har hidtil været omfattet af samme strafferamme efter lovens § 149, stk. 12 (overtrædelse af vilkår for tilladelser til at drive virksomhed inden for luftfarten).

Til nr. 14

Med ændringen indføres der straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i medfør af EU-regler. Bestemmelsen skal sikre efterlevelsen af de EU-regler, der i stigende grad gennemføres på luftfartsområdet.

Til nr. 15

Statens Luftfartsvæsen har i en længere årrække i visse tilfælde fastsat administrative forskrifter, som indebærer, at de standarder, der vedtages af FN's internationale luftfartsorganisation, ICAO eller af den europæiske samarbejdsorganisation Joint Aviation Authorities (JAA), skal følges. Eksempler herpå er ICAO's tekniske instruktioner for lufttransport af farligt gods, ICAO's standarder for etablering af flyvepladser, JAA's standarder for typecertificering af luftfartøjer og JAA's standarder for luftfartsselskabers operationer. I sådanne tilfælde oversættes standarderne ikke til dansk.

Regler, der ikke oversættes til dansk, retter sig primært til den internationalt orienterede del af luftfartsbranchen og de tilknyttede erhverv, f. eks. værksteder og speditører. Baggrunden for ikke at oversætte vedtagelserne er

dels at oversættelser i praksis ikke efterspørges af luftfartserhvervet, der i forvejen arbejder på engelsk, dels ressourcemæssige hensyn.

Reglerne retter sig således kun i meget begrænset omfang imod enkeltpersoner og andre uden for professionelle, internationalt orienterede kredse. Hvor de undtagelsesvis omfatter personer uden for de erhvervskredse, som må forudsættes at være bekendt med engelsk, vil det forhold, at reglerne ikke foreligger på dansk, kunne få betydning for, om manglende overholdelse af reglerne f.eks. bør medføre straf.

Vedtagelserne, som er undtaget fra kundegørelse, jf. anordning nr. 794 af 3. september 2001 om at visse forskrifter, der udfærdiges af Statens Luftfartsvæsen, ikke indføres i Lovtidende, er gjort tilgængelige via luftfartsvæsenets hjemmeside, således at det er muligt vederlagsfrit at downloade disse. De standarder, der vedtages af ICAO og JAA, kan endvidere købes i papirudgave.

Den foreslåede bestemmelse svarer til, hvad der er gennemført på søfartsområdet ved lov nr. 1465 af 22. december 2004 om ændring af lov om sikkerhed til søs.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. februar 2007.