

Forslag til Lov om ændring af lov om luftfart

(Kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning af luftfartøjer og udstedelse af forbud og påbud m.v.)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, som ændret ved § 37 i lov nr. 106 af 26. februar 2008, foretages følgende ændringer:

1. I § 13 indsættes som stk. 4:

”Stk. 4. Et luftfartøj kan desuden slettes af registeret, hvis et anmeldt ejerskifte ikke kan registreres, fordi den dokumentation, der kræves efter § 10, ikke er til stede, og den nye ejer ikke inden en frist, der fastsættes af registreringsmyndigheden, tilvejebringer den manglende dokumentation.”

2. Efter § 52 indsættes som § 52 a:

”§ 52 a. Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på et forretningsmæssigt grundlag. Kommuner og kommunale fællesskaber kan varetage ejerskabet og driften i selskabsform og have bestemmende indflydelse i et sådan selskab.”

3. I § 62 indsættes som stk. 2:

”Stk. 2. Ministeren kan bestemme, at indflyvningen til flyvepladser, hvis benyttelse ikke står åben for offentligheden, men som har væsentlig samfundsmæssig betydning, ligeledes skal sikres i overensstemmelse med de nedenfor fastsatte regler, der dog under særlige omstændigheder kan fraviges af transportministeren.”

4. I § 71, stk. 3, indsættes efter ”stk. 1 og 2”: ”og EU-forordninger på luftfartsområdet”.

5. I § 71, stk. 4, indsættes efter ”betalingen”: ”efter stk. 1 og 2 og EU-forordninger på luftfartsområdet”.

6. I § 71, stk. 5, indsættes efter ”stk. 1 og 2”: ”og EU-forordninger på luftfartsområdet”.

7. I § 90, stk. 1, nr. 3, ændres ”til eller fra Danmark med luftfartøj fra” til: ”med luftfartøjer mellem Danmark og”.

8. I § 90 a, stk. 2, ændres ”til og fra Danmark med luftfartøj fra” til: ”med luftfartøjer mellem Danmark og”.

9. I § 111, stk. 1 og stk. 2, ændres ”100.000” til: ”113.000”.

10. I § 111, stk. 3, ændres ”4.150” til: ”4.694”.

11. I § 111, stk. 4, ændres ”1.000” til: ”1.131”.

12. I § 111, stk. 5, ændres ”17” til: ”19”.

13. I § 149, stk. 7, ændres ”områder, som omfattes af loven” til: ”luftfartsområdet”.

14. § 149, stk. 11, affattes således:

”Stk. 11. Overtrædelse af bestemmelser i EU-forordninger på luftfartsområdet straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a.”

15. I § 149 a, ændres ”områder, der omfattes af loven” til: ”luftfartsområdet”.

16. § 150 e, stk. 1, affattes således:

”Stk. 1. Transportministeren fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i denne lov og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt EU-forordninger på luftfartsområdet. Ministeren kan herunder udstede de forbud og påbud, som skønnes nødvendige for at afværge en overhængende, betydelig fare for flyvesikkerheden. Ministeren kan endvidere, eventuelt på nærmere angivne vilkår, påbyde at forhold, der strider mod loven og de regler, der er fastsat i medfør heraf samt EU-forordninger på luftfartsområdet bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.”

17. I § 150 e, stk. 2, ændres ”, som omfattes af loven” til: ”på luftfartsområdet”.

18. I Bilag 1, § 90, stk. 1, ændres ”til og fra Danmark med luftfartøj fra” til: ”med luftfartøjer mellem Danmark og”.

§ 2

Loven træder i kraft den

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne. Ved kongelig anordning kan det dog bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Baggrund*
3. *Lovforslaget*
 - 3.1. *Kommunal drift af lufthavne*
 - 3.1.1. *Gældende ret*
 - 3.1.2. *Arbejdsgruppens anbefalinger*
 - 3.1.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.2. *Erstatning for skade på passagerer, bagage og gods*
 - 3.2.1. *Gældende ret*
 - 3.2.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.3. *Nationalitetsregisteret over luftfartøjer*
 - 3.3.1. *Gældende ret*
 - 3.3.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.4. *Sikring af indflyvning til visse godkendte flyvepladser*
 - 3.4.1. *Gældende ret*
 - 3.4.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.5. *Udstedelse af forbud og påbud bl.a. til forebyggelse af fare for flyvesikkerheden*
 - 3.5.1. *Gældende ret*
 - 3.5.2. *Transportministeriets overvejelser*
 - 3.6. *Øvrige forslag*
4. *Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner.*
5. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet.*
6. *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.*
7. *Administrative konsekvenser for borgerne.*
8. *Miljømæssige konsekvenser.*
9. *Forholdet til EU-retten.*
10. *Høring*
11. *Sammenfattende skema.*

1. Indledning

Forslaget indebærer for det første, at der tilvejebringes en klar hjemmel i luftfartsloven for kommuners adgang til at eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag. I en tværministeriel arbejdsgruppe om konkurrenceforholdene i de større danske provinslufthavne er det konstateret, at der ikke i luftfartsloven eller i de kommunalretlige grundsætninger er et klart hjemmelsgrundlag for kommunernes nuværende ejerskab og drift af de danske provinslufthavne. Det foreslås derfor indført generel hjemmel til, at kommuner og kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed på forretningsmæssigt grundlag, såsom parkeringsanlæg og udlejning af lokaler til eksempelvis cafeteria.

Det er en luftfartspolitisk målsætning, at der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart, og på den måde være med til at sikre god tilgængelighed, udvikling og mobilitet. Det er vigtigt for den regionale udvikling, herunder ikke mindst for yderområderne, hvor rejsetiden til København er væsentlig kortere med fly end med færge, tog, bus eller bil. De danske provinslufthavne ejes og drives langt overvejende i kommunalt regi, og provinslufthavnene spiller en vigtig rolle i yderområderne, hvor der er store udfordringer i udviklingen af økonomierne og erhvervslivet. Det er derfor vigtigt at sikre provinslufthavnene de optimale rammer for driften og ejerskabet, herunder at kommunale lufthavne skal kunne konkurrere på forretningsmæssige vilkår.

Lovforslaget indebærer for det andet en ændring af de beløbsgrænser, der gælder for luftfartselskaber fra tredjelande, Grønland og Færøerne ved erstatning for skade på passagerer, bagage og gods. Beløbsgrænserne gælder også for EU-luftfartselskaber for så vidt angår gods. De gældende regler for luftfartselskabernes erstatningsansvar, herunder beløbsmæssige grænser for erstatningen, er reguleret internationalt i Montreal-konventionen af 28. maj 1999. Beløbene er blevet ”pristalsreguleret” i konventionen, og beløbene i luftfartsloven, der gennemfører Montreal-konventionen i dansk ret foreslås derfor også reguleret. De tilsvarende regler for EU-luftfartselskabers erstatningsansvar for skade på personer og bagage er reguleret af EU-regler (forordning (EF) nr. 889/2002).

Forslaget skal for det tredje sikre, at nationalitetsregisteret over luftfartøjer altid udviser de rette ejerforhold for luftfartøjer. Trafikstyrelsen har i et stigende antal tilfælde haft betydelige vanskeligheder med at få registreret et anmeldt ejerskifte af mindre private luftfartøjer i nationalitetsregisteret, fordi den nye ejer ikke eller først efter adskillige henvendelser og med op til flere års forsinkelser indsender den fornødne ansøgning og/eller dokumentation. Der foreslås derfor indført hjemmel til, at et luftfartøj kan slettes af registeret, hvis ejeren ikke inden en frist, der fastsættes af Trafikstyrelsen, bringer forholdet i orden. Virkningen af en sletning er, at luftfartøjet ikke kan benyttes til flyvning i medfør af luftfartslovens § 2, stk. 1, litra a jf. § 17, stk. 1, og benyttelse af et slettet luftfartøj vil være strafbart efter luftfartslovens § 149, stk. 4.

For det fjerde indebærer forslaget, at indflyvningen til visse godkendte flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden, kan sikres ved pålægning af højdeservitutter omkring flyvepladsen. Efter de gældende regler skal indflyvningen til offentlige flyvepladser sikres ved, at de omkringliggende ejendomme pålægges servitutter om, at der ikke må etableres hindringer, der kan udgøre en fare for luftfartøjer under start og landing. Servitutter, hvorefter hindringer ikke må overstige 25 meter, pålægges ved ekspropriation mod erstatning, mens servitutter vedrørende hindringer over 25 meter pålægges som erstatningsfri regulering. En offentlig flyveplads er karakteriseret ved, at den er åben for alle brugere på lige vilkår. Der er imidlertid og forventes fremover i stigende omfang at blive etableret flyvepladser, som ikke er offentlige, men som har en væsentlig samfundsmæssig betydning. Det drejer sig for tiden om helikopterlandingspladser på eller ved hospitaler. Sådanne pladser skal godkendes af Trafikstyrelsen, og der investeres ofte betydelige beløb i dem. Det er derfor af væsentlig betydning, at den fremtidige drift af sådanne pladser vil kunne sikres, således at der ikke på omkringliggende ejendomme etableres hindringer f. eks i form af bevoksning, bygninger eller vindmøller, der indebærer, at det bliver sikkerhedsmæssigt uforsvarligt at starte og lande fra og på sådanne pladser, således at pladsen må lukkes. Det foreslås derfor, at de gældende regler om sikring af indflyvningen til offentlige flyvepladser udvides til også at omfatte godkendte flyvepladser, der ikke er offentligt tilgængelige, men har væsentlig samfundsmæssig betydning.

Forlaget indfører for det femte udtrykkelig hjemmel til at udstede forbud og påbud til forebyggelse af overhængende betydelig fare for luftfarten. Der er i luftfartslovgivningen hjemmel til at udstede specifikke forbud og påbud, men ikke en generel hjemmel hertil i tilfælde af overhængende betydelig fare. Trafikstyrelsen har i enkelte tilfælde haft behov for at udstede forbud eller påbud, der ikke er omfattet af de eksisterende muligheder, men hvor hjemlen har måttet hentes i nødretlige grundsætninger. Da anvendelse af et sådant hjemmelsgrundlag kan give anledning til tvivl, foreslås indført en udtrykkelig hjemmel. Endvidere foreslås der indført hjemmel til at udstede påbud om, at forhold, der strider mod de gældende regler, skal bringes i orden. Den foreslåede bestemmelse vil f. eks. kunne anvendes i tilfælde, hvor en virksomhed ikke lever op til de gældende regler, således at der kan udstedes påbud om, at forholdene bringes i orden, inden for en nærmere angivet frist. En undladelse af at efterkomme påbuddet, vil kunne straffes efter luftfartslovens § 149, stk. 7, og tillige sanktioneres med tvangsbøder efter retsplejelovens § 97, stk. 3, indtil forholdet er lovliggjort.

Herudover indeholder lovforslaget en række øvrige luftfartstekniske ændringer og justeringer af luftfartsloven, som det er fundet hensigtsmæssigt at medtage i denne forbindelse.

2. Baggrund

Transportministeren fremsatte i efteråret 2006 forslag til lov om ændring af lov om luftfart (L36) om bl.a. lufthavnstakster.

Der blev under behandlingen rejst en række spørgsmål om de større provinslufthavnes konkurrencesituation og de retsregler, som disse lufthavne allerede var og efter forslaget ville blive undergivet.

På baggrund af debatten om lovforslaget sendte den daværende transportminister den 15. februar 2007 (Trafikudvalget L 36 - Bilag 24) et notat til Trafikudvalget, hvoraf bl.a. fremgik, at de rejste spørgsmål indebar en langt bredere problemstilling, end lovforslagets § 71 omhandlede. De problemstillinger, som bl.a. en række provinslufthavne rejste, vedrørte således også bl.a. kommunalfuldmagten og konkurrencelovgivningen.

Transportministeren tilkendegav, at der ikke ville blive fastsat regler om taksterne i provinslufthavnene, inden de rejste problemstillinger, der berører den sektorspecifikke regulering, kommunalfuldmagten og konkurrencelovgivningen, var yderligere belyst. Transportministeren ville således ikke indtil videre udnytte hjemmelen i § 71 til at udstede en bekendtgørelse (Bestemmelser for Civil Luftfart) om takster for provinslufthavne.

Lovforslaget blev herefter vedtaget uændret, og lovens § 71 har efterfølgende alene været anvendt til at udstede bestemmelser for helt store lufthavne (Københavns Lufthavn, Kastrup).

Efter lovforslagets vedtagelse blev der nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe med repræsentanter for Indenrigs- og Socialministeriet (nu Indenrigs- og Sundhedsministeriet), Finansministeriet, Konkurrencestyrelsen, Transportministeriet og Trafikstyrelsen, der med baggrund i lovgivningen skulle klarlægge de samlede konkurrenceforhold i de større danske provinslufthavne, herunder spørgsmålet om forskellige former for offentlig støtte og tilskud til de forskellige typer af lufthavne.

Arbejdsgruppens rapport blev sendt til Trafikudvalget den 16. juni 2010 (TRU, Alm. del – Bilag 387).

Arbejdsgruppen anbefaler bl.a., at der ikke indføres et system, hvorefter Trafikstyrelsen skal godkende provinslufthavnenes takstfastsættelse.

Det fremgår af endvidere, at kommunalfuldmagtsreglerne ikke indeholder en præcis og klar regulering vedrørende kommunalt ejerskab af provinslufthavnene og takstfastsættelsen for anvendelsen af disse lufthavne. Formålet med lovforslaget er således blandt andet at tilvejebringe hjemmel til kommunalt ejerskab og drift af flyvepladser.

Der er endvidere siden sidste ændring af luftfartsloven i 2007 konstateret en udvikling inden for luftfartsreguleringen og luftfartsområdet, der nødvendiggør en række øvrige justeringer og tilpasninger af loven, som derfor er medtaget i lovforslaget.

3. Lovforslaget

3.1. Kommunal drift af lufthavne

3.1.1. Gældende ret

Der er ikke i dag en egentlig lovgivning for lufthavne, hvori der er bestemmelser, som udtrykkeligt tager stilling til spørgsmålet om, hvem der må eje lufthavne, de opgaver ejeren må varetage og de nærmere vilkår herfor.

Traditionelt har det været en kommunal opgave efter kommunalfuldmagtsreglerne at etablere og vedligeholde infrastrukturer i lokalsamfundet, herunder også lufthavne.

Ved lov nr. 383 af 20. maj 1992 om kommuners og amtskommuners deltagelse i erhvervsudviklingsaktiviteter blev kommunernes mulighed for at deltage i erhvervsudviklingsaktiviteter udvidet, herunder gav lovens § 2, stk. 3, kommunerne mulighed for at varetage infrastrukturopgaver i selskabsform. Loven blev pr. 1. januar 2007 ophævet og erstattet af lov nr. 602 af 24. juni 2005 om erhvervsfremme. Hverken erhvervsfremmeloven eller bemærkningerne til lovforslaget omtaler direkte kommunernes etablering og drift af infrastruktur i forbindelse med kommunernes deltagelse i erhvervsudviklingsaktiviteter, herunder kommunernes ret til at eje og drive lufthavne. Økonomi- og Erhvervsministeriet har som ressortministerium i en udtalelse af 12. juni 2008 til den tværministerielle arbejdsgruppe om provinslufthavne blandt andet anført, at det ikke har været hensigten i forbindelse med ophævelse af loven, at kommuner ikke længere må være engageret i lufthavnsdrift, og at spørgsmålet herefter må afgøres efter kommunalfuldmagtsreglerne.

Efter ophævelsen pr. 1. januar 2007 af lov om kommuners og amtskommuners erhvervsudviklingsaktiviteter må det antages, at kommuners hjemmel til at eje og yde støtte til en lufthavn herefter – igen - er reguleret af kommunalfuldmagtsreglerne. Kommunerne kan med hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne etablere og eje lufthavne, hvilket indebærer, at en kommune kan afholde udgifter til anlæg af lufthavnen og drift og vedligeholdelse heraf.

Kommunalfuldmagtsreglerne regulerer imidlertid ikke præcist de nærmere forhold vedrørende dette ejerskab eller fastsætter vilkår for den støtte, kommuner kan yde til lufthavne, og, som tager højde for de særlige forhold, der gør sig gældende for lufthavne.

Reguleringen efter kommunalfuldmagtsreglerne indebærer endvidere, at de kommunale lufthavne kun i meget begrænset omfang vil kunne udleje lokaler til kommercielle aktiviteter. Det betyder, at

kommuners mulighed dels for at sikre, at der er sådanne faciliteter i lufthavnen, dels for at opnå fortjeneste herved, er yderst indskrænkede.

Af andre problemstillinger i forhold til kommuners varetagelse af opgaver i tilknytning til lufthavne bemærkes, at kommuner ikke i den eksisterende lovgivning har hjemmel til at etablere og drive parkeringsanlæg med fortjeneste for øje, hvilket ellers må anses for et naturligt indtjeningsgrundlag for en lufthavn. Det følger således af forudsætningerne i vejlovens § 107, at kommunen ved parkeringsanlæg højst må tage en kostbestemt pris herfor. Der er således ikke i vejloven hjemmel til, at kommunen etablerer og driver parkeringsanlæg med henblik på fortjeneste.

3.1.2. Arbejdsgruppens anbefalinger

Arbejdsgruppen anbefaler bl.a., at der tilvejebringes en generel hjemmel for det kommunale ejerskab og drift af de danske provinslufthavne således, at kommuner eller kommunale fællesskaber direkte eller i selskabsform kan eje og drive lufthavne med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag.

Rapporten blev efterfølgende sendt i ekstern høring, og Trafikudvalget modtog 17. september 2010 en orientering fra transportministeren om de indkomne høringssvar, som generelt støttede arbejdsgruppens anbefalinger.

3.1.3. Transportministeriets overvejelser

Transportministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens anbefalinger, og transportministeren har i den forbindelse den 17. september 2010 orientere Folketingets Trafikudvalg om, at ministeren i den kommende Folketingssamling vil fremsætte et forslag om ændring af luftfartsloven, hvor der indføres en generel hjemmel for kommunernes deltagelse i lufthavnsdrift på forretningsmæssige vilkår (TRU Alm. del, Bilag 476).

3.2. Erstatning for skade på passagerer, bagage og gods

3.2.1. Gældende ret

I luftfartslovens kapitel 9, § 111 er der i overensstemmelse med artikel 21 og 22 i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 (Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring) fastsat ansvarsgrænser for befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, hvis en passager udsættes for forsinkelse og hvis rejsegods (bagage) eller gods går tabt, beskadiges eller forsinkes.

Bestemmelserne i luftfartsloven gælder for tredjelandes luftfartsselskaber, grønlandske og færøske luftfartsselskaber samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods også for EU-luftfartsselskaber.

For så vidt angår EU-luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerskade, skade på bagage og forsinkelse er dette reguleret af forordning (EF) nr. 889/2002, der gennemfører Montreal-konventionen i EU-retten.

Efter luftfartslovens § 111, stk. 1 og stk. 2, er ansvarsgrænsen i tilfælde af skade på passagerer 100.000 SDR. For skade forvoldt ved forsinkelse efter stk. 3, er ansvarsgrænsen 4.150 SDR og for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af rejsegods efter stk. 4, er ansvaret begrænset til 1.000

SDR. Ansvar for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af øvrigt gods efter stk. 5, er begrænset til 17 SDR pr. kg.

Ansvarsgrænserne i luftfartslovens § 111 er angivet i SDR (særlige trækingsrettigheder) som er en særlig regneenhed beregnet på baggrund af en ”kurv” af valutaer, (USD, EUR, GBP og JPY). Denne ”kurv” offentliggøres af IMF (Den internationale Valutafond). 1 SDR svarer pr. 12. oktober 2010 til ca. 8,45 DKK.

Erstatningsgrænserne i Montreal-konventionen skal af ICAO tages op til vurdering hvert femte år med henblik på en eventuel ”pristalsregulering” efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder. Det er første gang beløbsgrænserne reguleres efter Montreal-konventionen trådte i kraft den 28. juni 2004.

Forhøjelse af ansvarsgrænserne i Montreal-konventionen er sket med virkning fra den 30. december 2009.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser

For at gennemføre reguleringen af Montreal konventionens ansvarsgrænser for så vidt angår luftfartsselskaber fra tredjelande, Grønland og Færøerne samt for al lufttransport af gods, foreslås det, at ændre de bestemmelser i luftfartsloven, hvoraf ansvarsgrænserne fremgår.

3.3. Nationalitetsregisteret over luftfartøjer

3.3.1. Gældende ret

Efter regler fastsat af den internationale civile luftfartsorganisation, ICAO, skal et luftfartøj være registreret i et medlemsland for at måtte flyve.

Det danske luftfartøjsregister (nationalitetsregisteret) indeholder alle luftfartøjer registeret i Danmark (fly, helikoptere, balloner mv.). Registeret indeholder bl.a. en række oplysninger om luftfartøjet samt om ejers navn, adresse.

Luftfartslovens § 13, stk. 1, regulerer, i hvilke tilfælde et luftfartøj skal slettes af det danske nationalitetsregister (det danske register over luftfartøjer). Et luftfartøj skal ifølge § 13 slettes af registeret, hvis ejeren ønsker det (§ 13, stk. 1, litra a; hvis betingelserne i luftfartslovens § 7 om ejerskab og hjemsted for luftfartøjet ikke længere er opfyldt (§ 13, stk. 1, litra b; hvis luftfartøjet er ophugget, totalt havareret eller forsvundet (§ 13, stk. 1, litra c og litra d, eller hvis luftfartøjet i tre år ikke har haft et gyldigt luftdygtighedsbevis (§ 13, stk. 3).

3.3.2. Transportministeriets overvejelser

Trafikstyrelsen har i et stigende antal tilfælde haft betydelige vanskeligheder med at få registreret et anmeldt ejerskifte af mindre private luftfartøjer i nationalitetsregisteret, fordi den nye ejer ikke eller først efter adskillige henvendelser og med op til flere års forsinkelser indsender den fornødne ansøgning og/eller dokumentation. Det er vigtigt, at nationalitetsregisteret over luftfartøjer altid udviser de rette ejerforhold. Det er således ejeren, der er ansvarlig for bl.a. luftfartøjets vedligehold, for tegning af lovpligtig ansvarsforsikring, og ikke mindst ansvarssubjekt i henhold til luftfartslovgivningen på en lang række områder. En advarsel til luftfartøjets ejer om, at luftfartøjet kan blive slettet, hvis forholdet ikke bliver bragt i orden, vil efter Transportministeriets vurdering

være et effektivt middel. At nationalitetsregisteret udviser den rette ejer af et luftfartøj, er også en fordel for ejeren. Hvis den pågældende ikke er registreret som ejer, kan der i rettighedsregisteret over luftfartøjer registreres panterettigheder og udlæg/udpantning mod den tidligere ejer, ligesom der kan opstå problemer med registreringen af en evt. senere overdragelse af luftfartøjet.

3.4. Sikring af indflyvning til visse godkendte flyvepladser

3.4.1. Gældende ret

Efter luftfartslovens § 62 jf. §§ 64, stk. 1 og 65, stk. 1 skal indflyvningen til offentlige flyvepladser sikres ved, at de omkringliggende ejendomme pålægges servitutter om, at der ikke må etableres hindringer, der kan udgøre en fare for luftfartøjer under start og landing.

Servitutter, hvorefter hindringer ikke må overstige 25 meter, pålægges ved ekspropriation mod erstatning, jf. luftfartslovens § 64, stk. 1, mens servitutter vedrørende hindringer over 25 meter pålægges som erstatningsfri regulering, jf. luftfartslovens § 65, stk. 1.

En offentlig flyveplads er karakteriseret ved, at den er åben for alle brugere på lige vilkår.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser

Der forventes fremover i stigende omfang at blive etableret flyvepladser, som ikke er offentlige, men som har en væsentlig samfundsmæssig betydning. Det drejer sig for tiden om helikopterlandingspladser på eller ved hospitaler. Sådanne pladser godkendes af Trafikstyrelsen, og der investeres ofte betydelige beløb i dem. Det er derfor af væsentlig betydning, at den fremtidige drift af sådanne pladser vil kunne sikres, således at der ikke på omkringliggende ejendomme etableres hindringer, der indebærer, at det bliver sikkerhedsmæssigt uforsvarligt at starte og lande fra og på sådanne pladser, således at pladsen må lukkes. Transportministeriet finder derfor, at de gældende regler om sikring af indflyvningen til offentlige flyvepladser bør udvides til også at omfatte godkendte flyvepladser, der ikke er åbne for offentligheden, men som har væsentlig samfundsmæssig betydning.

3.5. Udstedelse af forbud og påbud bl.a. til forebyggelse af fare for flyvesikkerheden

3.5.1. Gældende ret

Der er i luftfartslovgivningen hjemmel til at udstede specifikke forbud eller påbud. Det gælder f.eks. luftfartslovens § 145 om forbud mod at lette, hvis flyet f. eks. ikke er luftdygtigt eller luftfartslovens § 84, hvor et fly kan pålægges at lande, hvis hensynet til den offentlige orden og sikkerhed kræver det.

Der eksisterer dog ikke i luftfartsloven en generel hjemmel til at udstede forbud og påbud. Hidtil har sådanne forbud eller påbud således været udstedt med hjemmel i nødretlige grundsætninger. Der er endvidere ikke hjemmel til at udstede påbud om, at forhold, der strider mod de gældende regler, skal bringes i orden. Der er alene mulighed for at strafsanktionere eller til at tilbagekalde tilladelsen til at drive den pågældende virksomhed.

3.5.2. Transportministeriets overvejelser

Det er ganske få situationer, hvor Trafikstyrelsen har udstedt forbud eller påbud med hjemmel i nødretlige grundsætninger, fordi der ikke har været hjemmel i luftfartsloven. Disse forbud og påbud bliver erfaringsmæssigt efterkommet af luftfartens brugere, men det vurderes, at der er behov for at indføre en generel udtrykkelig lovhjemmel til sådanne forbud og påbud. En overtrædelse af forbuddet eller påbuddet vil endvidere være strafbart efter luftfartslovens § 149, stk. 7.

Desuden vurderes det, at der er behov for en hjemmel i luftfartsloven til at kunne udstede påbud om, at forhold, der strider mod de gældende regler, skal bringes i orden. Bestemmelsen vurderes at kunne anvendes i tilfælde, hvor en virksomhed ikke lever op til de gældende regler, hvor der kan udstedes påbud om, at forholdene bringes i orden inden for en given frist. En undladelse af at efterkomme påbuddet, foreslås sanktioneret med tvangsbøder, indtil forholdet er bragt i orden.

3.6. Øvrige forslag

Der er i de senere år udstedt EU-forordninger vedrørende emner, der ikke i forvejen er reguleret i luftfartsloven, f. eks. vedrørende passagerrettigheder. Med den gældende formulering af luftfartsloven vil der muligvis kunne opstå tvivl om overtrædelse af sådanne forordninger klart er omfattet af strafansvaret. Det foreslås derfor, at det i luftfartslovens præciseres og tydeliggøres, at strafansvaret gælder for overtrædelse af alle EU-forordninger på luftfartsområdet.

På samme måde foreslås det, at det i luftfartsloven præciseres og tydeliggøres, at tilsynet med luftfarten omfatter alle EU-forordninger på luftfartsområdet.

Efter luftfartslovens § 71 kan transportministeren fastsætte regler om betaling for benyttelse af en offentlig flyveplads samt for betaling for benyttelse af anlæg og drift af andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste herunder i forbindelse med overflyvning af dansk territorium. Der kan efter de gældende regler bl.a. tillægges renter for manglende rettidig betaling, ligesom den manglende betaling kan inddrives ved udpantning. Der fastsættes i stigende grad EU-regler på luftfartsområdet, og det foreslås derfor, at det sikres, at der er samme inddrivelsesmuligheder for manglende rettidig betaling af sådanne beløb, som opkræves efter EU-forordninger som af beløb, der opkræves efter nationale regler.

Luftfartsloven indeholder regler om befordring af passagerer, rejsegods (bagage) eller gods med luftfartøj mod betaling og bygger på Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring. Bilaget til luftfartsloven svarer i alt væsentligt til bestemmelserne i den tidligere udgave af luftfartslovens kapitel 9 om befordring af passagerer, rejsegods (bagage) eller gods med luftfartøj mod betaling og bygger på Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer. Bestemmelserne i bilaget til loven finder anvendelse for befordring med luftfartøj mellem Danmark og lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, men som har tilsluttet sig den tidligere Warszawa-konvention med senere ændringer.

For at eliminere enhver tvivl om anvendelsesområdet, er der fundet behov for at tydeliggøre og præcisere enkelte af bestemmelserne (§ 90, stk. 1, nr. 3, § 90 a, stk. 2 og § 90, stk 1 i bilaget til loven).

4. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for det offentlige, dog kan forslaget under § 1, nr. 3, indebære udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter, hvis en ikke offentlig tilgængelig

flyveplads af væsentlig samfundsmæssig betydning er ejet af staten, en region eller en kommune. Forslaget under § 1, nr. 1, om sletning af luftfartøjer indebærer begrænsede administrative lettelser for Trafikstyrelsen.

5. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget har ikke været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et virksomhedspanel, da forslaget ikke skønnes at medføre væsentlige administrative byrder eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Et påbud eller forbud, der udstedes i medfør af forslagens § 1, nr. 3 vil imidlertid afhængig af arten kunne indebære administrative konsekvenser for erhvervsvirksomheder inden for luftfarten.

6. *Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget under § 1, nr. 3, kan indebære udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter, hvis en ikke offentlig tilgængelig flyveplads af væsentlig samfundsmæssig betydning er ejet af en erhvervsvirksomhed.

Forslaget om ændring af erstatningsreglerne kan have minimale erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af en mindre stigning i luftfartsselskabernes forsikringspræmier.

7. *Administrative konsekvenser for borgerne*

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

8. *Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser

9. *Forholdet til EU-retten*

Forslaget under § 1 nr. 4-6, om inddrivelsesmuligheder ved manglende rettidig betaling for benyttelse af bl.a. anlæg og drift af navigationshjælpemidler i luftfartens tjeneste skal sikre en effektiv inddrivelse af manglende betaling af beløb opkrævet efter EU-forordninger på luftfartsområdet.

10. *Høring*

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder, organisationer m.v.:

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner		Evt. udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	.	Evt. udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget under § 1 nr. 4-6, om inddrivelsesmuligheder ved manglende rettidig betaling for benyttelse af bl.a. anlæg og drift af navigationshjælpemidler i luftfartens tjeneste skal sikre en effektiv inddrivelse af manglende betaling af beløb opkrævet efter EU-forordninger på luftfartsområdet.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter regler, der er fastsat af den internationale civile luftfartsorganisation ICAO skal et luftfartøj være registreret i et medlemsland for at måtte flyve. I Danmark registreres alle danske fly i et nationalitetsregister, der føres af Trafikstyrelsen. Det foreslås, at der indføres hjemmel til at slette et luftfartøj af det danske nationalitetsregister i forbindelse med ejerskifte, hvis den nye ejer ikke vil medvirke til at tilvejebringe den dokumentation, der er nødvendig for at registrere et ejerskifte.

Det er væsentligt, at nationalitetsregisteret over luftfartøjer til stadighed udviser den rette ejer af et luftfartøj, da det er ejeren, der er ansvarlig for bl.a. luftfartøjets vedligehold, for tegning af lovpligtig ansvarsforsikring, og ikke mindst ansvarssubjekt i henhold til luftfartslovgivningen på en lang række områder. Hvis et dansk registreret luftfartøj overdrages til en ny ejer, har overdrageren da også pligt til at anmelde ejerskiftet til Trafikstyrelsen. I et stigende antal tilfælde har Trafikstyrelsen haft betydelige vanskeligheder med at få registreret den nye ejer i registeret, fordi den pågældende ikke eller først efter adskillige henvendelser fra Trafikstyrelsen og med op til flere års forsinkelse indsender den fornødne ansøgning og/eller dokumentation. Det drejer sig specielt om ejerskifte af mindre, private luftfartøjer eller ejerandele heraf. Årsagen til den manglende medvirken fra nye ejere kan være et ønske om at undgå at betale gebyr for omregistreringen og afgift efter lov om tinglysning og registrering af ejer- og panterrettigheder.

Trafikstyrelsen har efter de gældende regler ingen sanktionsmuligheder i sådanne situationer, idet pligten til at anmelde ejerskifte i medfør af luftfartslovens § 12 er overholdt, og den manglende registrering af ejerskifte indebærer ikke, at luftfartøjet ikke fortsat kan benyttes til flyvning.

Trafikstyrelsen har imidlertid fra andre situationer erfaring for, at blot en advarsel om, at et luftfartøj kan blive tvangsslettet, fx hvis det i tre år ikke har haft gyldigt luftdygtighedsbevis, er et effektivt middel til at sikre, at eventuelle udeståender, der beror på ejeren, bliver bragt i orden. Virkningen af en sletning er, at luftfartøjet ikke kan benyttes til luftfart.

At nationalitetsregisteret udviser den rette ejer af et luftfartøj, er også en fordel for ejeren. Hvis den pågældende ikke er registreret som ejer, kan der registreres panterrettigheder og udlæg/udpantning mod

den tidligere ejer, ligesom der kan opstå problemer med registreringen af en evt. senere overdragelse af luftfartøjet.

Til nr. 2

Formålet med forslaget er at skabe en klar hjemmel til, at kommuner på samme måde som private og staten kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på forretningsmæssige vilkår. Med tilknyttet virksomhed forstås virksomhed, som drives på kommercielt grundlag, og som ligger i naturlig forlængelse af driften af en flyveplads. Det omfatter efter ICAO's vejledende materiale (ICAO's "Airport Economics Manual, Doc 9562/2, Second edition - 2004") således blandt andet udlejning af lokaler og arealer til andre end operatører af fly, herunder restaurationer, tøjbutikker, dagligvarer, tax free, biludlejning, banker/vekselbureauer. Endvidere forstås faciliteter for hvis benyttelse flypassagerer og andre brugere betaler direkte, herunder f.eks. parkeringspladser og parkeringsanlæg.

Det foreslås endvidere, at kommuner og kommunale fællesskaber kan varetage driften direkte eller i selskabsform, og at en kommune i den forbindelse kan have bestemmende indflydelse i et selskab, der ejer og driver en flyveplads. Dette svarer til den retstilstand, der var gældende efter den hidtidige lov nr. 383 af 20. maj 1992 om kommuners og amtskommuners deltagelse i erhvervsudviklingsaktiviteter. Loven blev som det fremgår af de almindelige bemærkninger ophævet med virkning fra den 1. januar 2007.

Til nr. 3

Efter de gældende regler skal indflyvningen til offentlige flyvepladser sikres ved, at de omkringliggende ejendomme pålægges servitutter om, at der ikke må etableres hindringer, der kan udgøre en fare for luftfartøjer under start og landing. Servitutter, hvorefter hindringer ikke må overstige 25 meter, pålægges ved ekspropriation mod erstatning, mens servitutter vedrørende hindringer over 25 meter pålægges som erstatningsfri regulering. En offentlig flyveplads er karakteriseret ved, at den er åben for alle brugere på lige vilkår. Der er imidlertid og forventes fremover i stigende omfang at blive etableret flyvepladser, som ikke er offentlige, men som har en væsentlig samfundsmæssig betydning. Det drejer sig for tiden om helikopterlandingspladser på eller ved hospitaler. Sådanne pladser godkendes af Trafikstyrelsen, og der investeres ofte betydelige beløb i dem. Det er derfor af væsentlig betydning, at den fremtidige drift af sådanne pladser vil kunne sikres, således at der ikke på omkringliggende ejendomme etableres hindringer f. eks. i form af bevoksning, bygninger eller vindmøller, der indebærer, at det bliver sikkerhedsmæssigt uforsvarligt at starte og lande fra og på sådanne pladser, således at pladsen må lukkes. Det foreslås derfor, at de gældende regler om sikring af indflyvningen til offentlige flyvepladser udvides til også at omfatte godkendte flyvepladser, der ikke er åbne for offentligheden, men har væsentlig samfundsmæssig betydning.

Bestemmelsen er udformet således, at der i hvert enkelt tilfælde skal tages stilling til, om indflyvningen til en sådan flyveplads skal sikres. Afgørelsen heraf vil blive delegeret til Trafikstyrelsen. Udgiften til sikringen i form af erstatning for pålæg af højdeservitutter påhviler ejeren af flyvepladsen. Hvis ejeren ikke ønsker at afholde disse udgifter og hellere vil undlade at fremtidssikre benyttelsen af flyvepladsen og dermed sin investering i flyvepladsen, er det ikke hensigten, at gennemtvinge sikringen. Trafikstyrelsen vil i så fald nøjes med at sikre, at ejeren af flyvepladsen er fuldt ud bekendt med eventuelle konsekvenser af den manglende sikring af flyvepladsen.

Til nr. 4, 5 og 6

Efter de gældende regler i luftfartslovens § 71, stk. 3, kan der tillægges renter for manglende rettidig betaling for luftfartøjers benyttelse af bl.a. anlæg og drift af navigationshjælpemidler i luftfartens tjeneste herunder i forbindelse med overflyvning af dansk territorium. Efter § 71, stk. 5, kan den manglende betaling endvidere inddrives ved udpantning. Endvidere kan transportministeren efter § 71, stk. 4, administrativt i en bekendtgørelse fastsætte nærmere regler om opkrævning og inddrivelse af betalingen.

Der fastsættes i stigende grad EU-regler på luftfartsområdet, og de foreslåede bestemmelser skal sikre, samme inddrivelsesmuligheder for manglende rettidig betaling af sådanne beløb, der opkræves efter EU-regler, som af beløb der opkræves efter nationale regler.

Til nr. 7, 8 og 18

Kapitel 9 i luftfartsloven indeholder regler om befordring af passagerer, rejsegods (bagage) eller gods med luftfartøj mod betaling og bygger på Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring. Bilaget til luftfartsloven svarer i alt væsentligt til bestemmelserne i den tidligere udgave af luftfartslovens kapitel 9 om befordring af passagerer, rejsegods (bagage) eller gods med luftfartøj mod betaling og bygger på Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer. Bestemmelserne i bilaget til loven finder anvendelse for befordring med luftfartøj mellem Danmark og lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, men som har tilsluttet sig den tidligere Warszawa-konvention med senere ændringer.

De gældende bestemmelser i § 90, stk. 1, nr. 3, § 90 a, stk. 2, og bilaget, § 90, stk.1, som nu foreslås præciseret, er med til at fastlægge anvendelsesområdet for henholdsvis kapitel 9 og bilaget til luftfartsloven, herunder efter hvilke af disse regelsæt en given befordring skal afgøres. Bestemmelserne er imidlertid formuleret således, at man kan tro, at det er afgørende, i hvilket land pågældende luftfartøj, der udfører befordringen, er registreret. Dette har dog ikke været hensigten, da det afgørende alene er, mellem hvilke lande den pågældende befordring foretages.

Forslagene har derfor til formål at præcisere og tydeliggøre bestemmelserne, således at det klart fremgår, at det afgørende for, om befordringen skal afgøres efter reglerne i kapitel 9, dvs. Montreal-konventionens bestemmelser eller Warszawa-konventionen (bestemmelserne i bilaget til loven), er, mellem hvilke lande befordringen foregår, og ikke i hvilket land luftfartøjerne er registreret.

Til nr. 9, 10, 11, og 12

Montreal-konventionen af 28. maj 1999 ("Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring") fastsætter regler om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, herunder ansvarsgrænser.

Såvel Unionen (EU) som de enkelte medlemslande, herunder Danmark, har tiltrådt Montreal-konventionen. Unionen og medlemsstaterne deler kompetencen på de områder, som Montreal-konventionen omfatter.

EU's kompetence i forhold til Montreal-konventionen er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 (EF-Tidende L 140 af 30. maj 2002) om ændring af

forordning (EF) nr. 2027/97. Forordningen gennemfører Montreal-konventionens bestemmelser om erstatningsansvar, men kun for Unionens luftfartsselskaber og kun for så vidt angår lufttransport af passagerer og bagage.

Medlemsstaterne har således kompetencen i forhold til ikke EU-medlemslande og i forhold til EU-luftfartsselskaber på områder, der ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 889/2002. dvs. lufttransport af gods.

I Danmark er dette område reguleret i luftfartslovens kapitel 9, som fik sit nuværende indhold ved en ændring af luftfartsloven i 2002, jf. lov nr. 1074 af 17. december 2002, der gennemførte Montreal-konventionen i Danmark i det omfang, dette var nødvendigt i forhold til gældende forordninger.

Luftfartslovens kapitel 9 gælder således for tredjelandes luftfartsselskaber, grønlandske og færøske luftfartsselskaber samt for så vidt angår ansvaret for lufttransport af gods også for EU-luftfartsselskaber.

I luftfartslovens kapitel 9, er der i § 111, i overensstemmelse med Montreal-konventionens artikel 21 og 22 fastsat ansvarsgrænser for befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, hvis en passager udsættes for forsinkelse og hvis rejsegods (bagage) eller gods går tabt, beskadiges eller forsinkes.

For at tage højde for prisudviklingen i samfundet og dermed forhindre, at de angivne ansvarsgrænser med tiden bliver for lave, indeholder Montreal-konventionen i artikel 24 en bestemmelse om, at den internationale luftfartsorganisation ICAO hvert femte år skal tage de nævnte ansvarsgrænser op til fornyet vurdering. Vurderingen sker på baggrund af udviklingen i en såkaldt inflationsfaktor, der efter nogle nærmere angivne beregningsmetoder fastsættes på grundlag af stigningen (eller faldet) i forbrugerprisindekserne i de lande, hvis valutaer er omfattet af de særlige trækingsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

Ordringen sikrer, at man undgår at komme i den situation, som man oplevede efter de hidtidige regler i Warszawa-konventionen, hvor mange medlemsstater fandt, at ansvarsgrænserne, navnlig i relation til personskade, var alt for lave, uden at de var i stand til at forhøje dem ved ændring af deres lovgivning, fordi en forhøjelse af beløbsgrænserne kun kunne ske ved en konventionsændring, som erfaringsmæssigt kan tage mange år.

ICAO har vedtaget en forhøjelse af ansvarsgrænserne, som trådte i kraft 30. december 2009.

For EU-luftfartsselskaberne for så vidt angår passagerer og bagage, er Montreal-konventionens bestemmelser som nævnt underlagt Unionens kompetence.

For luftfartsselskaber omfattet af luftfartslovens kapitel 9, dvs. tredjelandes luftfartsselskaber, grønlandske og færøske luftfartsselskaber samt de EU-luftfartsselskaber der transporterer gods, kræver reguleringen af ansvarsgrænserne en ændring af § 111, stk. 1-5. Det foreslås derfor, at ændre disse ansvarsgrænser.

Til nr. 13 og 14

Efter de gældende regler straffes overtrædelse af EU-forordninger på områder, der omfattes af loven og overtrædelser af påbud eller forbud udstedt i medfør heraf. I de senere år er der udstedt EU-

forordninger vedrørende emner, der ikke i forvejen er reguleret i luftfartsloven, f.eks. passagerrettigheder. Med den gældende formulering af luftfartslovens § 149, stk. 7 og 11, vil der muligvis kunne stilles spørgsmål ved, om overtrædelse af sådanne forordninger klart er omfattet af strafansvaret. Forslaget har derfor til formål at eliminere enhver tvivl herom og at tydeliggøre og præcisere, at strafansvaret gælder for overtrædelser af alle forordninger på luftfartsområdet.

Til nr. 15

Ændringen er en konsekvens som følge af ændringerne til nr. 13 og 14.

Til nr. 16

Af bestemmelserne i § 150 e, stk. 1, 1. punktum, fremgår, at transportministeren (Trafikstyrelsen) ud over tilsyn med overholdelse af luftfartsloven og de forskrifter, der er udstedt i medfør heraf, også fører tilsyn med overholdelse af bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven. Som anført i bemærkningerne til nr. 13 og 14 vedrørende luftfartslovens § 149, stk. 7 og 11, er der i de senere år udstedt EU-forordninger vedrørende emner, der ikke i forvejen er reguleret i luftfartsloven, f.eks. passagerrettigheder. Med den gældende formulering, vil der muligvis kunne opstå tvivl, om sådanne forordninger klart er omfattet af tilsynet. Forslaget har derved til formål at tydeliggøre og præcisere, at tilsynet omfatter alle forordninger på luftfartsområdet.

Det foreslås endvidere, at der som nyt § 150, stk. 1, 2. punktum, indføres generel hjemmel til at udstede forbud eller påbud til forebyggelse af overhængende betydelig fare for luftfarten. Der er som anført i de almindelige bemærkninger i dag hjemmel til at udstede specifikke forbud eller påbud. Det gælder f.eks. luftfartslovens § 145 om forbud mod at lette, hvis flyet f.eks. ikke er luftdygtigt eller luftfartslovens § 84, hvor et fly kan pålægges at lande, hvis hensynet til den offentlige orden og sikkerhed kræver det, men der findes ikke i luftfartsloven en generel hjemmel til at udstede forbud og påbud. Trafikstyrelsen må i nogle tilfælde pålægge luftfartens brugere at træffe øjeblikkelige foranstaltninger eller nedlægge forbud mod bestemte aktiviteter for at afværge fare for ulykker. Situationen opstår typisk i forbindelse med havarier eller hændelser, hvor der konstateres en "brist" i forbindelse med operationer, der foretages i overensstemmelse med de gældende regler. I enkelte tilfælde har der ikke været hjemmel i luftfartslovgivningen til at udstede det konkrete påbud eller forbud, der så er blevet udstedt med hjemmel i nødretlige grundsætninger. Trafikstyrelsen har ikke været ude for tilfælde, hvor et sådant påbud eller forbud ikke er blevet efterkommet. Det forekommer imidlertid rettest, at foreslå, at der indføres udtrykkelig lovhjemmel hertil bl.a. for at forebygge, at indførelsen af nødvendige foranstaltninger ikke forsinkes af diskussioner om, hvorvidt der er hjemmel i nødretlige grundsætninger til at udstede det pågældende forbud eller påbud.

Endelig foreslås der indført hjemmel til at udstede påbud om, at forhold, der strider mod de gældende regler, skal bringes i orden. Den foreslåede bestemmelse tænkes anvendt i tilfælde, hvor det konstateres, at f. eks. et luftfartsselskab eller en lufthavn ikke lever op til de gældende regler. I dag har Trafikstyrelsen to reaktionsmuligheder. Der kan rejses en straffesag med påstand om idømmelse af bødestraf, eller tilladelsen til at drive virksomheden kan tilbagekaldes. Der er ikke retspraksis for idømmelse af bøder for overtrædelse af luftfartslovgivningen af en sådan størrelsesorden, at det har en effektiv virkning for virksomheder med million- eller milliardomsætning. En lukning af virksomheden vil ofte være ude af proportioner i forhold til de konstaterede forhold eller kan have uheldige samfundsmæssige konsekvenser, hvis virksomheden er af stor betydning for infrastrukturen. Med den foreslåede bestemmelse kan luftfartsvesenet udstede påbud om, at forholdet bringes i orden straks eller inden for en frist. Hvis påbuddet ikke overholdes, kan der rejses straffesag med påstand om tvangsbøder efter retsplejelovens § 997, stk. 3, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de gældende regler.

Overtrædelse af et påbud eller forbud vil være strafbart efter lovens § 149, stk. 7.

Forslaget svarer til, hvad der gælder for offshoreanlæg, jf. § 64 i lov om sikkerhed for offshoreanlæg til efterforskning, produktion og transport af kulbrinter, jf. lov nr. 1424 af 21. december 2005 med senere ændringer.

Til nr. 17

Ændringen er en konsekvens som følge af ændringen til nr. 16.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft d.

Til § 3

Bestemmelsen skal sikre, at ændringen af luftfartsloven vil kunne blive sat i kraft på Færøerne ved særlig kongelig anordning.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, som ændret ved § 37 i lov nr. 106 af 26. februar 2008, foretages følgende ændringer:

§ 13. Et luftfartøj skal slettes af registret, dersom:

- a) det begæres af den i registret opførte ejer,
- b) de i § 7 anførte betingelser ikke længere er opfyldt, og transport- og energiministeren ikke giver tilladelse til, at luftfartøjet desuagtet kan blive stående i registret,

- c) luftfartøjet er ophugget eller totalt havareret,
- d) luftfartøjet er forsvundet. Et luftfartøj anses som forsvundet, når der er gået tre måneder efter, at sidste flyvning blev påbegyndt, og der ikke foreligger oplysninger om, at det fremdeles er i behold.

Stk. 2. Når der er indtrådt et forhold som nævnt foran, skal ejeren uopholdeligt anmelde det til registreringsmyndigheden, hvis dette ikke allerede er gjort efter § 12.

Stk. 3. Har luftfartøjet i tre år ikke haft gyldigt luftdygtighedsbevis, kan det slettes i registret, såfremt ejeren ikke inden en af registreringsmyndigheden fastsat frist tilvejebringer sådant bevis.

1. I § 13 indsættes som stk. 4:

”*Stk. 4.* Et luftfartøj kan desuden slettes af registeret, hvis et anmeldt ejerskifte ikke kan registreres, fordi den dokumentation, der kræves efter § 10, ikke er til stede, og den nye ejer ikke inden en frist, der fastsættes af registreringsmyndigheden, tilvejebringer den manglende dokumentation.”

§ 52. Flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste skal tilfredsstille de krav, transport- og energiministeren fastsætter.

Stk. 2. Ministeren giver forskrifter om drift og vedligeholdelse af sådanne anlæg og om tilsyn.

2. Efter § 52 indsættes som § 52 a:

”**§ 52 a.** Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på et forretningsmæssigt grundlag. Kommuner og kommunale fællesskaber kan varetage ejerskabet og driften i selskabsform og have bestemmende indflydelse i et sådan selskab.”

§ 62. Indflyvningen til flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal være sikret overensstemmende med de nedenfor fastsatte regler, der dog under særlige omstændigheder kan fraviges af transport- og energiministeren.

3. I § 62 indsættes som stk. 2:
”Stk. 2. Ministeren kan bestemme, at indflyvningen til flyvepladser, hvis benyttelse ikke står åben for offentligheden, men som har væsentlig samfundsmæssig betydning, ligeledes skal sikres i overensstemmelse med de nedenfor fastsatte regler, der dog under særlige omstændigheder kan fraviges af transportministeren.”

§ 71. ---

Stk. 3. Hvis betalingen efter stk. 1 og 2 ikke erlægges rettidigt, tillægges der renter i overensstemmelse med renteloven. Endvidere kan transport- og energiministeren fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende disse betalinger.

4. I § 71, stk. 3, indsættes efter ”stk. 1 og 2”: ”og EU-forordninger på luftfartsområdet”.

Stk. 4. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om opkrævning og inddrivelse af betalingen, herunder at danske myndigheder, i det omfang det følger af Multilateral Agreement Relating to Route Charges, yder bistand til inddrivelse af Eurocontrols udestående tilgodehavender.

5. I § 71, stk. 4, indsættes efter ”betalingen”: ”efter stk. 1 og 2 og EU-forordninger på luftfartsområdet”.

Stk. 5. Hvis betalingen efter stk. 1 og 2 ikke erlægges rettidigt, kan beløbene med påløbne renter inddrives ved udpantning.

6. I § 71, stk. 5, indsættes efter ”stk. 1 og 2”: ”og EU-forordninger på luftfartsområdet”.

§ 90. ---

3) foretages til eller fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tiltrådt Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer.

§ 90 a. ---

Stk. 2. For befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen og Montreal-protokol nr. 4 af 25. september 1975 om ændring af Warszawakonventionen, gælder dog, for så vidt angår befordring af gods, bestemmelserne herom i dette kapitel.

§ 111. Ved befordring af passagerer kan befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 100.000 særlige trækningsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.

Stk. 2. Befordrerens ansvar er ikke begrænset for den skade efter stk. 1, der overstiger 100.000 SDR for hver passager, hvis befordrerens ansvar kan bevise, at

- 1) skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra befordrerens eller dennes ansattes eller dennes agents side eller
- 2) skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller undladelse fra tredjemand side.

Stk. 3. Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 4.150 SDR for hver passager.

Stk. 4. Ved befordring af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge

7. I § 90, *stk. 1, nr. 3*, ændres ”til eller fra Danmark med luftfartøj fra” til: ”med luftfartøjer mellem Danmark og”.

8. I § 90 a, *stk. 2*, ændres ”til og fra Danmark med luftfartøj fra” til: ”med luftfartøjer mellem Danmark og”.

9. I § 111, *stk. 1 og stk. 2*, ændres ”100.000” til: ”113.000”.

10. I § 111, *stk. 3*, ændres ”4.150” til: ”4.694”.

11. I § 111, *stk. 4*, ændres ”1.000” til: ”1.131”.

af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.000 SDR for hver passager. Har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar.

Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger passagerens særlige interesse som nævnt i 2. pkt.

Stk. 5. Ved befordring af gods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes begrænset til 17 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar.

Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbreve, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

§ 149. ----

Stk. 7. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i

12. I § 111, stk. 5, ændres ”17” til: ”19”.

13. I § 149, stk. 7, ændres ”områder, som omfattes af loven” til: ”luftfartsområdet”.

medfør heraf eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.

Stk. 11. Overtrædelse af bestemmelser i EF-forordninger på områder, der omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a.

§ 149 a. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af §§ 31, 52, 54, 82 eller 83 eller bestemmelser i EF-forordninger på områder, der omfattes af loven.

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

Stk. 2. Transport- og energiministeren og

14. § 149, stk. 11, affattes således:

”*Stk. 11.* Overtrædelse af bestemmelser i EU-forordninger på luftfartsområdet straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a.”

15. I § 149 a, ændres ”områder, der omfattes af loven” til: ”luftfartsområdet”

16. § 150 e, stk. 1, affattes således:

”*Stk. 1.* Transportministeren fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i denne lov og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt EU-forordninger på luftfartsområdet. Ministeren kan herunder udstede de forbud og påbud, som skønnes nødvendige for at afværge en overhængende, betydelig fare for flyvesikkerheden. Ministeren kan endvidere, eventuelt på nærmere angivne vilkår, påbyde at forhold, der strider mod loven og de regler, der er fastsat i medfør heraf samt EU – forordninger på luftfartsområdet bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.”

17. I § 150 e, stk. 2 ændres ”, som

andre, som udfører tilsynsopgaver med hjemmel i loven, i regler fastsat i medfør heraf, eller i EU-forordninger, som omfattes af loven, har, i det omfang det er nødvendigt for udførelsen af tilsynet, adgang til ethvert luftfartøj, der benyttes til luftfart efter denne lov, samt anlæg eller virksomhed, der omfattes af de i stk. 1 nævnte bestemmelser og regler, og skal have adgang til alle relevante dokumenter og regnskaber.

Bilag 1

§ 90. Bestemmelserne i dette bilag gælder for befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer, jf. dog § 90 a, stk. 2, i kapitel 9.

omfattes af loven" til: "på luftfartsområdet".

18. I *Bilag 1, § 90, stk. 1*, ændres "til og fra Danmark med luftfartøj fra" til: "med luftfartøjer mellem Danmark og".