

Udskriftsdato: 15. december 2025

2010/1 LSF 152 (Gældende)

**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.)**

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.,
Trafikstyrelsen, j.nr. 10-3039-0057

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 § 2, *stk. 2*, ændres »under c)« til: »i stk. 1, litra c,«.

2. I § 13 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Et luftfartøj kan slettes af registeret, hvis et anmeldt ejerskifte ikke kan registreres, fordi begæring om registrering, dokumentation for erhvervelsen af luftfartøjet og/eller erklæring om, at betingelserne i § 7 er opfyldt, ikke er forelagt for registreringsmyndigheden, og den nye ejer ikke inden en frist, der fastsættes af registreringsmyndigheden, tilvejebringer det, der er nødvendigt for registreringen.«

3. I § 20, *stk. 3*, ændres »§ 2 c)« til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

4. I § 21, *stk. 2*, ændres »§ 2 b)« til: »§ 2, stk. 1, litra b«.

5. I § 21, *stk. 3*, ændres »§ 2 c)« til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

6. I § 26, *stk. 3*, ændres »under c)« til: »i stk. 1, litra c,«, og »under d)« ændres til: »i stk. 1, litra d,«.

7. Efter § 52 indsættes:

»§ 52 a. Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på et forretningsmæssigt grundlag og kan i den forbindelse fastsætte betaling for benyttelse af flyvepladsen.

Stk. 2. En kommune kan alene eller sammen med andre varetage aktiviteter efter stk. 1 i selskabsform.«

8. 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.«

9. I § 71, *stk. 3*, indsættes efter »stk. 1 og 2«: »samt EU-forordninger på luftfartsområdet«.

10. I § 71, *stk. 4*, indsættes efter »betalingen«: »efter stk. 1 og 2 samt EU-forordninger på luftfartsområdet«.

11. I § 71, *stk. 5*, indsættes efter »stk. 1 og 2«: »samt EU-forordninger på luftfartsområdet«.

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

13. I § 90 a, stk. 2, ændres »til og fra Danmark med luftfartøj fra« til: »med luftfartøjer mellem Danmark og«.

14. I § 111, stk. 1 og stk. 2, ændres »100.000« til: »113.000«.

15. I § 111, stk. 3, ændres »4.150« til: »4.694«.

16. I § 111, stk. 4, ændres »1.000« til: »1.131«.

17. I § 111, stk. 5, ændres »17« til: »19«.

18. I § 130, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 2 a)« til: »§ 2, stk. 1, litra a«, og »§ 2 c)« ændres til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

19. I § 130, stk. 1, 2. pkt., ændres »§ 2 c)« til: »§ 2, stk. 1, litra c,«.

20. I § 130, stk. 3, ændres »§ 2 b)« til: »§ 2, stk. 1, litra b«, og »§ 2 c)« ændres til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

21. § 150 e, stk. 1, affattes således:

»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 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.«

22. I § 150 e, stk. 2, ændres », som omfattes af loven« til: »på luftfartsområdet«.

23. 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 1. juli 2011.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske henholdsvis grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Baggrund*
3. *Lovforslaget*
 - 3.1. *Kommunal drift af flyvepladser (lufthavne)*
 - 3.1.1. *Gældende ret*
 - 3.1.2. *Arbejdsgruppens anbefalinger*
 - 3.1.3. *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, at der indføres en 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, biludlejningsfirma m.v.

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 af kommuner, 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 luftfartsselskaber fra tredjelande, Grønland og Færøerne ved erstatning for skade på passagerer, bagage og gods. Beløbsgrænserne gælder også for EU-luftfartsselskaber for så vidt angår gods. De gældende regler for luftfartsselskabernes 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-luftfartsselskabers 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 (begæring), dokumentation for erhvervelsen af luftfartøjet og/eller erklæring om, at betingelserne i § 7 om ejerskab er opfyldt. 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. Når ejeren har indsendt det, der er nødvendigt for registreringen, vil luftfartøjet igen blive registreret uden at dette medfører gebyrer mv. udover det, der følger af en sædvanlig omregistrering.

For det fjerde indebærer forslaget, at indflyvningen til visse godkendte flyvepladser, der ikke er åbne for offentligheden, kan sikres ved pålægning af højdeservitutter omkring flyvepladsen. Efter de gældende regler skal indflyvningen til flyvepladser, der er åbne for offentligheden 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 flyveplads, der er åben for offentligheden 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 åbne for offentligheden, 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 flyvepladser, der er åbne for offentligheden udvides til også at omfatte godkendte flyvepladser, der ikke er offentligt tilgængelige, men som har væsentlig samfundsmæssig betydning.

Forlaget indfører for det femte udtrykkelig hjemmel til at udstede forbud og påbud til forebyggelse af overhængende betydelig fare for flyvesikkerheden. 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 § 997, stk. 3, indtil forholdet er lovliggjort.

Herudover indeholder lovforslaget en række øvrige tekniske 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 konkurrence-lovgivningen.

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 hjemlen 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 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 og at skabe klarhed om grundlaget for takstfastsættelsen.

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 flyvepladser (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. Dette indebar bl.a., at kommunerne fik mulighed for at varetage infrastrukturopgaver i selskabsform, jf. lovens § 2, stk. 3. 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. Endvidere anbefaler arbejdsgruppen, at bemyndigelsen i luftfartslovens § 71 til at fastsætte takster ikke udnyttes, og at det i forbindelse med en lovfæstelse af kommunernes varetagelse af lufthavnsopgaver

bliver slået fast, at kommunernes takstfastsættelse kan ske frit, men under overholdelse af den øvrige lovgivning på området, herunder konkurrence- og statsstøttere regler.

Rapporten blev efterfølgende sendt i ekstern høring, og Trafikudvalget modtog den 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 orienteret 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 § 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 (særlige trækingsrettigheder). 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. Ansvaret 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. 1. februar 2011 til 8,50 DKK.

Erstatningsgrænserne i Montreal-konventionen skal af den internationale civile luftfartsorganisation, 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 registreret i Danmark (fly, helikoptere, balloner mv.). Registeret indeholder bl.a. en række oplysninger om luftfartøjet samt om ejers navn og 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 forsinkelse 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 tilkendegivelse over for luftfartøjets ejer om, at luftfartøjet kan blive slettet, hvis forholdet ikke bliver bragt i orden, vil efter Transportministeriets vurdering være et effektivt middel til at sikre, at de fornødne oplysninger indsendes til registreringsmyndigheden. Det drejer sig om en ansøgning (begæring) om registrering, dokumentation for den nye ejers erhvervelse af luftfartøjet, samt en erklæring om, at kravene i lovens § 7 om ejerskab er opfyldt. 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 panterrettigheder 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 flyvepladser, der ikke er åbne for offentligheden 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 flyveplads, der er åben for offentligheden 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 åbne for offentligheden, 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 flyvepladser, der er åbne for offentligheden 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, der er nødvendige for at afværge en betydelig fare for flyvesikkerheden. 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 i luftfartslovgivningen, hvor der kan udstedes påbud om, at forholdene bringes i orden inden for en given frist. En undladelse af at efterkomme påbuddet vil kunne sanktioneres med tvangsbøder efter retsplejelovens § 997, stk. 3, 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 sådanne forordninger klart er omfattet af transportministerens tilsyn. Det foreslås derfor, 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. 8, indebære udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter, hvis en flyveplads, der ikke er åben for offentligheden, men som har væsentlig samfundsmæssig betydning, er ejet af staten, en region eller en kommune. Forslaget under § 1, nr. 2, om sletning af luftfartøjer indebærer begrænsede administrative lettelser for Trafikstyrelsen.

5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes ikke at medføre administrative byrder eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget under § 1, nr. 8, kan indebære udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter, hvis en flyveplads, der ikke er åben for offentligheden, men som har væsentlig samfundsmæssig betydning, er ejet af en erhvervsvirksomhed.

Et påbud eller forbud, der udstedes i medfør af forslagets § 1, nr. 21, vil imidlertid afhængig af arten kunne indebære økonomiske konsekvenser for erhvervsvirksomheder inden for luftfarten.

Forslaget om ændring af erstatningsreglerne kan have begrænsede erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af en mindre stigning i luftfartsselskabernes forsikringspræmier for de ansvarsforsikringer, som de er forpligtede til at tegne.

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. 9-11, 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.:

- Air Greenland A/S
- AOPA
- Arbejdsmiljørådet for Luftfart
- Atlantic Airways A/S

- Billund Lufthavn
- Cabin Union Denmark
- Cimber Sterling
- Dalpa
- Danish Business Travel Association
- Danmarks Rejsebureau Forening
- Dansam
- Dansk Erhverv
- Dansk Flyvelederforening
- Dansk Industri
- Dansk Motorflyverunion
- Danske Regioner
- Danske Speditører
- Erhvervsflyvningens Sammenslutning
- Esbjerg Lufthavn
- Flyvebranchens Personaleunion
- Flyvertaktisk Kommando
- Forbrugerrådet
- Foreningen af Rejsearrangører i Danmark
- Forsvarskommandoen
- Færøernes Landsstyre
- Grønlands Selvstyre
- Grønlands Lufthavnsvæsen
- Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
- Karup Lufthavn
- Kommunernes Landsforening
- Kongelig Dansk Aeroklub
- Københavns Lufthavne A/S
- Naviair
- Primera Air
- SAS
- Scandinavian Airlines System
- Starair
- Sun Air
- Sønderborg Lufthavn
- Thomas Cook
- Transavia
- Aalborg Lufthavn
- Aarhus Lufthavn

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	Ingen	Forslaget under § 1, nr. 8 kan in-

		debære udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget under § 1, nr. 2 om sletning af luftfartøjer indebærer begrænsede administrative lettelser for Trafikstyrelsen.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget under § 1, nr. 8 kan indebære udgifter til erstatning for pålæg af højdeservitutter. Et påbud eller forbud udstedt efter forslaget § 1, nr. 21 kan indebære økonomiske konsekvenser for erhvervsvirksomheder inden for luftfarten. Forslaget under § 1, nr. 14 – 17 kan indebære mindre stigninger i luftfartsselskabernes forsikringspræmier for de lovpligtige ansvarsforsikringer.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget under § 1, nr. 9 - 11, 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, 3, 4, 5, 6, 18, 19 og 20

Ændringerne er af rent lovteknisk karakter.

Til nr. 2

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 om ansøgning (begæring) om registrering, om dokumentation for erhvervelsen af luftfartøjet og/eller erklæring om, at kravene i lovens § 7 om ejerskab er opfyldt. Problemet vedrører specielt 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 tilkendegivelse af, at et luftfartøj kan blive tvangsslettet, f.eks. 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, men luftfartøjet vil imidlertid kunne registreres igen, hvis der ansøges herom og de manglende oplysninger forelægges for registreringsmyndigheden uden at dette medfører gebyrer mv. udover det, der følger af en sædvanlig omregistrering.

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/udpanthning mod den tidligere ejer, ligesom der kan opstå problemer med registreringen af en evt. senere overdragelse af luftfartøjet, således at det kan være vanskeligt at få handlen afsluttet.

Til nr. 7

Formålet med forslaget er at skabe en klar hjemmel til, at kommuner og kommunale fællesskaber 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 ligger i naturlig forlængelse af driften af en flyveplads, og som drives på kommercielt grundlag. I ICAO's vejledende materiale (ICAO's »Airport Economics Manual, Doc 9562/2, Second edition«) nævnes således blandt andet udlejning af lokaler og arealer til andre end operatører af fly, herunder restaurationer, tøjbutikker, dagligvarer, tax free, biludlejning og banker/vekselbureauer. Endvidere omfatter begrebet »tilknyttet virksomhed« faciliteter for hvis benyttelse flypassagerer og andre brugere betaler direkte til flyvepladsen, herunder f.eks. parkeringspladser og parkeringsanlæg. Forslaget indebærer, at kommunen på markedsvilkår selv kan drive flyvepladsen og den til flyvepladsen tilknyttede virksomhed og/eller udleje lokaler/arealer hertil.

Det foreslås endvidere, at kommuner og kommunale fællesskaber alene eller sammen med andre f.eks. andre kommuner, staten eller private kan varetage driften af en flyveplads, direkte eller at dette kan ske i selskabsform, og at en kommune i den forbindelse kan have bestemmende indflydelse i et selskab, der ejer og driver en flyveplads. Dette svarer i sit indhold 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.

Forslaget giver alene kommunerne og de kommunale fællesskaber adgang til at eje og drive en flyveplads på samme vilkår som staten og private. Flyvepladser hvis benyttelse til flyvning er åben for offentligheden, skal således være godkendt af transportministeren (Trafikstyrelsen) efter luftfartslovens § 60, ligesom der kræves en særlig tilladelse efter § 55 til at indrette og drive en sådan flyveplads. Endvidere vil kommunens drift af flyvepladsen være undergivet transportministerens tilsyn med overholdelse af

luftfartslovens bestemmelser som angivet i lovens § 150 e. Dette indebærer, at det almindelige kommunale tilsyn som varetages af statsforvaltningen efter kommunestyrelsesloven viger for transportministerens tilsyn, jf. kommunestyrelsesloven § 48, stk. 3.

Forslaget indebærer endvidere, at kommuner og kommunale fællesskabers ejerskab og drift skal ske i overensstemmelse med EU-retlige statsstøtteregler, således som disse kommer til udtryk i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 107 og 108 og i de heraf afledte bestemmelser. Endvidere henvises til Kommissionens meddelelse om EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (w005/C 312/01).

Dette indebærer, at lufthavnenes takstfastsættelse kan ske frit, men under overholdelse af konkurrence- og statsstøttereglerne samt de sektorspecifikke regler for fastsættelse af takster i lufthavne, herunder blandt andet groundhandling bekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997), Kommissionens forordning om lufttrafiktjenester (forordning nr. 1794/2006 af 6. december 2006) og luftfartslovens § 72 om ligebehandling, hvorefter der ikke kan opkræves højere takster for de udenlandske end for de danske luftfartsselskaber, når disse opererer på lige vilkår.

Til nr. 8

Efter de gældende regler skal indflyvningen til flyvepladser, der er åbne for offentligheden, 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 flyveplads, der er åben for offentligheden, 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 åbne for offentligheden, 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 flyvepladser, der er åbne for offentligheden udvides til også at omfatte godkendte flyvepladser, der ikke er åbne for offentligheden, men som 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. 9, 10 og 11

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. 12, 13 og 23

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 det 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. 14, 15, 16 og 17

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 § 111 er der 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 trækningsrettigheder, SDR. Hvis vurderingen viser, at inflationsfaktoren er steget med mere end 10 %, skal ICAO underrette medlemsstaterne om, at de gældende ansvarsgrænser skal forhøjes.

Ordningen 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 den 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 således: For skade på passagerer bliver grænsen 113.000 SDR for hver passager, for skade ved forsinkelse bliver grænsen 4.694 SDR for hver passager, for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af rejsegods (bagage) bliver grænsen 1.131 SDR for hver passager og for skade ved tab, beskadigelse eller forsinkelse af øvrigt gods bliver grænsen 19 SDR pr. kg.

Til nr. 21

Af den gældende bestemmelse 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. Der er 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 e, stk. 1, 2. punktum, indføres generel hjemmel til at udstede forbud eller påbud til forebyggelse af overhængende betydelig fare for flyvesikkerheden. 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.

Nødretlige grundsætninger har været anvendt for nylig, hvor det konstateredes, at der i en lufthavn havde været flere tilfælde, hvor fly, biler eller andet materiel utilsigtet er kørt over stoplinjen ind på en startbane i brug, i ét af tilfældene med risiko for kollision med et startende fly. Efter de gældende regler skal stopbarrer (røde lamper, der er nedfældet i belægningen på tværs af tilkørselsvejene til en startbane) være tændt ved nedsat sigtbarhed. Trafikstyrelsen påbød lufthavnen at anvende tændte stopbarrer døgnet rundt ved alle baner, eller hvis kun ét banesystem er i brug til aktive startbaner.

Trafikstyrelsen har ikke været ude for tilfælde, hvor et sådant påbud eller forbud ikke er blevet efterkommet. Det forekommer imidlertid mest korrekt 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 Trafikstyrelsen 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.

Påbuddet kan f. eks. anvendes i tilfælde, hvor det i forbindelse med tilsynet konstateres, at et luftfartsselskab gentagne gange overser, at der er udstedt såkaldte luftdygtighedsdirektiver f. eks. om, at bestemte dele af et luftfartøj skal efterses med hyppigere mellemrum end hidtil foreskrevet. Trafikstyrelsen vil med den foreslåede bestemmelse kunne påbyde luftfartsselskabet, at der skal foretages ændringer i selskabets vedligeholdelsessystem, der sikrer, at sådanne luftdygtighedsdirektiver ikke overses i fremtiden.

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. 22

Ændringen er en konsekvens som følge af ændringen til nr. 21.

Til § 2

Loven forslås at træde i kraft den 1. juli 2011.

Til § 3

Bestemmelsen vedrører lovens territoriale gyldighed og skal sikre, at ændringen af luftfartsloven vil kunne blive sat i kraft i Grønland og på Færøerne ved kongelig anordning med de ændringer, som de henholdsvis grønlandske og færøske forhold tilsiger.

I den forbindelse bemærkes særligt, at den foreslåede § 52 a, jf. forslagets § 1, nr. 7, om kommunal drift af flyvepladser og tilknyttet virksomhed ikke kan komme til at gælde for Grønland. De grønlandske kommuners organisering, drift og adgang til at drive virksomhed er et hjemtaget område, dvs. et internt grønlandsk anliggende. Området kan derfor ikke reguleres ved dansk lovgivning.

Grønlands Selvstyre vurderer, at de nugældende grønlandske regler (herunder Landstingslov nr. 23 af 18. december 2003 om kommuners adgang til at investere i erhvervsmæssig virksomhed og Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser) ikke giver de grønlandske kommuner fuld adgang til at drive og eje lufthavne på kommerciel basis.

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:

§ 2. ...

Stk. 2. Tilladelse som nævnt under c) skal gøres afhængig af sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendige af almene hensyn. Tilladelsen kan når som helst tilbagekaldes.

1. I § 2, *stk. 2*, ændres »under c)« til: »i *stk. 1*, litra c,«.

§ 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.

2. I § 13 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Et luftfartøj kan slettes af registeret, hvis et anmeldt ejerskifte ikke kan registreres, fordi begæring om registrering, dokumentation for erhvervelse af luftfartøjet og/eller erklæring om, at betingelserne i § 7 er opfyldt, ikke er fore-

lagt for registreringsmyndigheden, og den nye ejer ikke inden en frist, der fastsættes af registreringsmyndigheden, tilvejebringer det, der er nødvendigt for registreringen.«

§ 20. ...

Stk. 3. Benyttes luftfartøjet med særlig tilladelse i medfør af § 2 c), gælder, hvad transport- og energiministeren herom fastsætter.

3. I § 20, *stk. 3*, ændres »§ 2 c)« til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

§ 21. ...

Stk. 2. Luftfartøj, som benyttes med hjemmel i § 2 b), skal være mærket i overensstemmelse med de regler, som gælder i luftfartøjets hjemland.

4. I § 21, *stk. 2*, ændres »§ 2 b)« til: »§ 2, stk. 1, litra b«.

Stk. 3. Luftfartøj, som benyttes med tilladelse efter § 2 c), skal være mærket i overensstemmelse med forskrifter, som udfærdiges af transport- og energiministeren.

5. I § 21, *stk. 3*, ændres »§ 2 c)« til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

§ 26. ...

Stk. 3. Ugyldigheden vedvarer i det under c) nævnte tilfælde, indtil skaden er afhjulpet under iagttagelse af bestemmelser, som fastsættes af ministeren. I det under d) nævnte tilfælde vedvarer ugyldigheden, indtil luftfartøjet igen er behørigt forsikret. I øvrigt vedvarer ugyldigheden, indtil luftfartøjet er erklæret for luftdygtigt.

6. I § 26, *stk. 3*, ændres »under c)« til: »i stk. 1, litra c,«, og »under d)« ændres til: »i stk. 1, litra d,«.

§ 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.

7. Efter § 52 indsættes:

»**§ 52 a.** Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på et forretningsmæssigt grundlag og kan i den forbindelse fastsætte betaling for benyttelse af flyvepladsen.

Stk. 2. En kommune kan alene eller sammen med andre varetage aktiviteter efter stk. 1 i selskabsform.«

§ 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.

§ 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 erindringsskrivelser vedrørende disse betalinger.

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.

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

§ 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 Warszawa-konventionen, 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

8. 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.«

9. I § 71, *stk. 3*, indsættes efter »stk. 1 og 2«: »samt EU-forordninger på luftfartsområdet«.

10. I § 71, *stk. 4*, indsættes efter »betalingen«: »efter stk. 1 og 2 samt EU-forordninger på luftfartsområdet«.

11. I § 71, *stk. 5*, indsættes efter »stk. 1 og 2«: »samt EU-forordninger på luftfartsområdet«.

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

13. I § 90 a, *stk. 2*, ændres »til og fra Danmark med luftfartøj fra« til: »med luftfartøjer mellem Danmark og«.

14. I § 111, *stk. 1 og stk. 2*, ændres »100.000« til: »113.000«.

lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 100.000 særlige trækingsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.

Stk. 2. Befordrerens er ikke ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 100.000 SDR for hver passager, hvis befordrerens 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 tredjemands 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 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 befordrerens afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodsens 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 befordrerens 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 befordrerens 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 befordrerens 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 luftfragtbrev, godskvittering eller de på anden måde

15. I § III, stk. 3, ændres »4.150« til: »4.694«.

16. I § III, stk. 4, ændres »1.000« til: »1.131«.

17. I § III, stk. 5, ændres »17« til: »19«.

registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.

§ 130. Ejeren af et fartøj, som agtes benyttet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2 a), eller til forsøgsluftfart i henhold til § 2 c), skal - hvis ejeren ikke er staten - have tegnet og holde i kraft forsikring for dækning af erstatningskrav, som måtte opstå mod ham selv eller mod brugeren for skade som følge af luftfarten på person eller ting uden for fartøjet. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet over for tredjemand dog for skade efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at selskabet for ministeren har anmeldt forsikringens ophør, medmindre fartøjet - såfremt det er registreret - i mellemtiden måtte være blevet udslettet af registeret, eller tilladelsen til forsøgsluftfart efter § 2 c) i mellemtiden måtte være blevet tilbagekaldt. Ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse.

.....

Stk. 3. Benyttes fartøjet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2 b) eller bortset fra forsøgsluftfart - § 2 c), bestemmer ministeren, hvorvidt der skal foreligge forsikring eller anden sikkerhedsstillelse til dækning af de i §§ 127 og 128 omhandlede erstatningskrav.

§ 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 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

18. I § 130, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 2 a)« til: »§ 2, stk. 1, litra a«, og »§ 2 c)« ændres til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

19. I § 130, stk. 1, 2. pkt., ændres »§ 2 c)« til: »§ 2, stk. 1, litra c,«.

20. I § 130, stk. 3, ændres »§ 2 b)« til: »§ 2, stk. 1, litra b«, og »§ 2 c)« ændres til: »§ 2, stk. 1, litra c«.

21. § 150 e, stk. 1, affattes således:

»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 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.«

22. I § 150 e, stk. 2 ændres », som omfattes af loven« til: »på luftfartsområdet«.

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.

23. I *bilag 1, § 90, stk. 1*, ændres »til og fra Danmark med luftfartøj fra« til: »med luftfartøjer mellem Danmark og«.