

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985, som ændret ved lov nr. 117 af 11. marts 1987, lov nr. 429 af 13. juni 1990 og lov nr. 837 af 18. december 1991, foretages følgende ændringer:

1. § 1 affattes således:

»§ 1. Luftfart indenfor dansk område skal finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i denne lov og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter, medmindre andet følger af EF-forordninger.«

2. § 7, 1. pkt., affattes således:

»§ 7. Et luftfartøj kan kun registreres her i landet, når det har dansk ejer, eller når andet følger af EF-forordninger.«

3. I § 12, stk. 1, 2. pkt., ændres »vilkåret« til »vilkårene«.

4. I § 13, stk. 1, litra b, ændres »den i § 7 anførte betingelse« til »de i § 7 anførte betingelser«.

5. I § 16 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Ministeren kan endvidere tillade, at andre luftfartøjer, som opfylder betingelserne i §§ 7-8, og som har en flyvetilladelse udstedt af luftfartsvæsenet, indføres i en særlig afdeling af luftfartøjsregistret.«

6. I § 16 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 1 om dansk tilknytning gælder ikke i det omfang, andet følger af EF-forordninger.«

7. I § 26, stk. 1, litra c, ændres »luftdygtigheden.« til: »luftdygtigheden,« og som litra d indsættes:

»d) når luftfartøjet ikke er forsikret i overensstemmelse med bestemmelserne i § 130.«

8. I § 26, stk. 3, indsættes efter 1. punktum:

»I det under d) nævnte tilfælde vedvarer ugyldigheden, indtil luftfartøjet igen er behørigt forsikret.«

9. § 70 a affattes således:

»§ 70 a. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser for flyvepladser og luftfartsselskabers udarbejdelse af sikkerhedsplaner og gennemførelse af foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Det kan i den forbindelse pålægges flyvepladser og luftfartsselskaber at foretage eftersyn som nævnt i § 70 b, stk. 1-3.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte bestemmelser for modtagelse, kontrol, opbevaring, transport og lastning af gods og forsyninger, som af fragtagenter, kurerselskaber, cateringleverandører eller andre indleveres til luftfartsselskaber med henblik på hel eller delvis transport med luftfartøj.

Stk. 3. Politiet kan, når det findes sikkerhedsmæssigt påkrævet, bestemme, at de i stk. 1 og 2 nævnte sikkerhedsforanstaltninger midlertidigt skal intensiveres og suppleres med yderligere foranstaltninger.

Stk. 4. Statens Luftfartsvæsen godkender de i stk. 1 nævnte sikkerhedsplaner og fører tilsyn

med gennemførelsen af de i stk. 1-3 nævnte sikkerhedsforanstaltninger.«

10. § 70 b affattes således:

»§ 70 b. Til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed kan der efter nærmere bestemmelser fastsat i henhold til § 70 a foretages eftersyn af personer, bagage, gods og forsyninger på flyvepladser. Eftersynet skal ske med størst mulig hensynsfuldhed og må ikke være videregående, end de kontrolmæssige formål nødvendiggør.

Stk. 2. Ved eftersyn af person, der ikke begrænses til den ydre beklædning, kan den pågældende kræve, at eftersynet overværes af et vidne. Eftersynet må ikke udføres eller overværes af personer af andet køn end den, der skal efterses, medmindre denne samtykker heri.

Stk. 3. Den, der nægter at underkaste sig eller medvirke til kontrol af sin person, skal forbydes adgang til luftfartøjet og til flyvepladens afspærrede område. Bagage, gods eller forsyninger, der ikke er sikkerhedskontrolleret i overensstemmelse med bestemmelser fastsat i medfør af § 70 a, må ikke bringes ombord i luftfartøj eller bringes ind på flyvepladens afspærrede område.

Stk. 4. Eftersyn i henhold til stk. 1-3 kan foretages af politiet og efter trafikministerens bestemmelse tillige af andre myndigheder.

Stk. 5. Trafikministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser, hvorefter eftersyn pålagt flyvepladser og luftfartsselskaber i medfør af bestemmelsen i § 70 a, stk. 1, 2. pkt., kun kan foretages af personer, der er godkendt hertil af politiet, og som har gennemgået en uddannelse, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

Stk. 6. Statens Luftfartsvæsen fastsætter bestemmelser om godkendelse af teknisk udstyr, der anvendes i forbindelse med eftersyn af personer, bagage, gods og forsyninger.«

§ 70 b bliver herefter § 70 c.

11. I § 70 b, der bliver § 70 c, ændres »§ 70 a« til »§ 70 b«.

12. I § 71 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter ikke erlægges rettidigt, kan der tillægges 1,3 % månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen at regne, indtil betaling sker,

dog mindst 50 kr. Endvidere kan trafikministeren fastsætte bestemmelser om gebyr for erindringsskrivelser vedrørende betalingen af de nævnte afgifter.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

13. § 71, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* De i stk. 1 og 2 nævnte afgifter med påløbne renter og gebyrer kan inddrives ved udpantning.«

14. Før § 75 indsættes i kapitel 7 som § 74 a:

»§ 74 a. Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke i det omfang, andet følger af EF-forordninger.«

15. I § 85 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Statens Luftfartsvæsen har til enhver tid ret til at undersøge, om gods indleveret til transport med luftfartøj er omfattet af de regler, der er fastsat i medfør af stk. 1, 1. punktum, og stk. 2, og om vilkårene for transport af sådant gods er opfyldt. Den rådighedsberettigede skal så vidt muligt have lejlighed til at overvære undersøgelsen.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

16. Efter § 146 indsættes:

»§ 146 a. En ansøgning om tilladelse efter § 31, § 55 eller § 75 kan afslås, hvis ansøgeren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover.

Stk. 2. En tilladelse som omhandlet i stk. 1 kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover. Tilbagekaldelsen kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Afgørelsen skal indeholde oplysning om adgangen efter § 146 b til at begære domstolsprøvelse og om fristen herfor.

§ 146 b. En afgørelse efter § 146 a, stk. 2, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom fremsættes over for den myndighed, der har tilbagekaldt tilladelsen eller stadfæstet tilbagekaldelsen, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt til den pågældende. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Anmodning om sagsanlæg har ikke

opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve virksomheden, hvortil tilladelse kræves. Ankes en dom, hvorved en tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden, hvortil tilladelse kræves, ikke må udøves under ankesagens behandling.

§ 146 c. En tilbagekaldelse efter § 146 a, stk. 2, kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. Hvis en ansøgning herom afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år, efter at ophævelsen senest er nægtet ved dom. § 146 b, 2. og 3. punktum, finder tilsvarende anvendelse.

17. I § 148 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Hvis de i stk. 1 og 2 nævnte afgifter og omkostninger ikke erlægges rettidigt, tillægges der 1,3 % månedlig rente for hver påbegyndt måned fra forfaldsdagen at regne, indtil betaling sker, dog mindst 50 kr. Ministeren kan fastsætte bestemmelser om gebyr for erin-

dringsskrivelser vedrørende betalingen af de nævnte afgifter.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

18. § 148, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. De i stk. 1 og 2 nævnte afgifter og omkostninger med påløbne renter og gebyrer kan inddrives ved udpantning.«

19. Efter § 150 c indsættes:

»§ 150 d. Uanset bestemmelserne i §§ 1 og 4, stk. 1, finder lovens bestemmelser om straf og frakendelse af ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj også anvendelse på handlinger foretaget uden for dansk område af personer, der er indehavere af dansk certifikat, jf. § 35, med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 1993.

§ 3

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft med de afvigelser, som de særlige færøske forhold tilsiger.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 1, nr. 1-4, 6 og 14 gælder ikke for Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget har til formål at tilpasse lovens bestemmelser om registrering af luftfartøjer og om tilladelse til luftfartsvirksomhed til de liberaliseringsforordninger på luftfartsområdet, der er vedtaget af EF i juli 1992, og som træder i kraft den 1. januar 1993 (forslagets nr. 1-4, 6 og 14).

Endvidere foreslås et antal ændringer, der dels i øvrigt tilpasser loven til udviklingen på luftfartsområdet (forslagets nr. 9-11) og på andre områder inden for lovgivningen (forslagets nr. 12, 13 og 16-18), dels tydeliggør visse af lovens bestemmelser (forslagets nr. 7, 8, 15 og 19).

I ændringsforslag, der vedrører bestemmelser, hvori betegnelsen »ministeren for offentlige arbejder« forekommer, er betegnelsen erstattet med »trafikministeren«. Ajourføring af betegnelsen i bestemmelser, der ikke berøres af lovforslaget, vil ske ved den bekendtgørelse af luftfartsloven, der skal udfærdiges, når lovforslaget er vedtaget.

Udkastet til lovforslag har været sendt til udtalelse hos følgende myndigheder, erhvervsvirksomheder og organisationer:

Grønlands Hjemmestyre
Statens Luftfartsvæsen
SAS
DANAIR
Danske rute- og charterselskaber
Board of Airlines Representatives Denmark
Airlines Operations Committee
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Kongelig Dansk Aeroklub
AOPA Danmark
Københavns Lufthavn A/S
Billund Lufthavn
Danske Lufthavnes Samarbejdsudvalg, DANSAM
Danske Pilotorganisationers Samråd
Danske Luftfragtspejterers Forening
Dansk International Kurerorganisation
Foreningen af autoriserede Flyværksteder
Erhvervenes Transportudvalg
Forbrugerrådet

Lovforslaget vil ikke medføre øget administration. Eventuelle øgede udgifter i forbindelse med retssager som følge af forslagets § 1, nr. 16 om tilbagekaldelse af tilladelser i tilfælde af betydelig gæld til det offentlige forudsættes modsvaret af forøgede merindtægter for staten som helhed som følge af forbedret restanceinddrivelse.

Forslaget vil indebære øgede indtægter for Statens Luftfartsvæsen, som af dette skønnes at ville ligge omkring 600.000 kr. årligt.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter at der i flere tilfælde nu er indført EF-forordninger på luftfartens område, findes ordlyden i den nugældende § 1, hvorefter luftfart inden for dansk område kun kan finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i lov om luftfart, at være misvisende.

Til nr. 2

Bestemmelserne i EF-forordning af 23. juli 1992 (2407/92/EØF) om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber medfører, at der for så vidt angår registrering af luftfartøjer, der benyttes af selskaber med licens til transport af passagerer, post og fragt, ikke kan stilles krav om dansk ejerskab, således som det er defineret i lovens § 7, stk. 1. Efter forordningens artikel 8 skal luftfartøjer, der ejes eller er leaset af et luftfartsselskab med licens, kunne registreres – og af myndighederne kunne kræves registreret – i den medlemsstat, der har udstedt licensen, når ejeren eller de, der har leaset flyet, er en anden medlemsstat eller er statsborgere i EF.

De nugældende krav i § 7, stk. 1, skal fortsat gælde for luftfartøjer tilhørende personer eller selskaber, der ikke har licens efter EF-forordningen, d.v.s. luftfartøjer, der benyttes til al anden flyvning end erhvervsmæssig transport af passagerer, post og fragt.

Til nr. 3 og 4

De foreslåede ændringer er en følge af, at der på grund af de nye EF-bestemmelser, jf. nr. 2, kommer til at gælde forskellige vilkår og betingelser for registrering, afhængigt af luftfartøjets anvendelse.

Til nr. 5

I den særlige afdeling af luftfartøjsregistret, der omhandles i § 16, kan der i medfør af bestemmelsen i dag kun optages luftfartøjer fra udlandet. Men i praksis har der i tidens løb vist sig behov for at optage også andre luftfartøjer. Det drejer sig om luftfartøjer, som ikke har luftdygtighedsbevis, men hvor det med henblik på udstedelse af en flyvetilladelse er nødvendigt at kunne identificere luftfartøjet.

Med henblik på registrering af sådanne luftfartøjer foreslås § 16 suppleret med en bestemmelse, hvorefter bl.a. følgende typer luftfartøjer kan optages i den særlige afdeling af registret.

- Eksperimentalluftfartøjer, der skal prøveflyves med henblik på udstedelse af luftdygtighedsbevis.
- Prototyper, der skal prøveflyves med henblik på typecertificering.
- Luftfartøjer af historisk interesse (museumsfly), der den overvejende tid ikke benyttes til luftfart, men hvor der lejlighedsvis udstedes flyvetilladelse til demonstrationsflyvning.

Til nr. 6

Den foreslåede bestemmelse er en følge af det i nr. 2 nævnte forslag, hvorefter bestemmelserne om dansk ejerskab som betingelse for registrering af luftfartøj ikke gælder i det omfang, andet følger af EF-forordninger.

Til nr. 7 og 8

Statens Luftfartsvæsenes kontrol med, at danske luftfartøjer har gyldig forsikring efter luftfartslovens § 130 med hensyn til ansvaret for skade, som et luftfartøj måtte forvolde på tredjemand, føres i tilknytning til udstedelse af luftdygtighedsbevis. Det pågældende forsikringsselskab underretter efter § 130 luftfartsvæsenet om en forsikrings ophør. Tegnes ny forsikring ikke, erklæres luftdygtighedsbeviset ugyldigt, jf. § 26, stk. 2. Virkningen heraf er, at luftfartøjet ikke kan benyttes til luftfart, jf. § 25.

Forslaget indebærer, at denne konsekvens nu fremgår direkte af loven.

Til sammenligning kan nævnes, at den tilsvarende forsikringspligt efter færdselsloven håndhæves ved inddragelse af nummerplader, jf. bekendtgørelse nr. 62 af 24. januar 1989 om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer m.v.

Til nr. 9

Bestemmelserne i den nugældende § 70 a om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed blev indsat i loven i 1972 og trænger nu til at revideres og præciseres bl.a. under hensyn til den udvikling, der i den forløbne tid er sket i truslerne fra den internationale terrorisme. De nugældende regler tager i alt overvejende grad sigte på forebyggelse af flykapringer, og er ikke fuldt tilstrækkelige som hjemmelmæssigt grundlag for et mere generelt sikkerhedssystem rettet mod alle former for terrorvirksomhed og andre ulovlige handlinger mod den civile luftfart. Forslaget til nye bestemmelser i § 70 a og § 70 b har derfor til formål klart at fastlægge fordelingen af sikkerhedsopgaverne på myndighederne, flyvepladserne og luftfartsselskaberne.

Den foreslåede nye § 70 a præciserer kompetenceforholdene mellem Justitsministeriet (politiet) og Trafikministeriet (herunder Statens Luftfartsvæsen) i overensstemmelse med de bestående faktiske forhold og fastlægger flyvepladsernes og luftfartsselskabernes forpligtelser til at udarbejde sikkerhedsplaner og til at gennemføre de deraf følgende sikkerhedsmæssige foranstaltninger. Sikkerhedsplanerne skal både for flyvepladser og luftfartsselskaber som minimum opfylde kravene i modelsikkerhedsplaner udarbejdet af Statens Luftfartsvæsen på grundlag af de til enhver tid gældende internationale bestemmelser, som vedtages af Organisationen for international civil luftfart, ICAO, og den regionale europæiske organisation, ECAC. Politiet skal – som det er tilfældet i dag – også i fremtiden inddrages i forbindelse med udarbejdelsen af de enkelte flyvepladseres sikkerhedsplaner. Indholdet af sikkerhedsplanerne skal ikke være tilgængelige for offentligheden, men skal alene kendes af personer, selskaber eller myndigheder, der har et reelt behov for kendskab til bestemmelserne.

Efter bestemmelsen kan der pålægges flyvepladser og luftfartsselskaber en forpligtelse til at foretage eftersyn som nævnt i § 70 b, stk. 1-3. Spørgsmålet om, hvilke personer der i givet fald kan foretage disse eftersyn, er reguleret i § 70 b, stk. 5.

Bestemmelsen i stk. 2 tilsigter, at sikkerhedsniveauet ved luftfartsselskabernes transport af gods og forsyninger svarer til niveauet ved transporter af passagerer og deres bagage. Omfanget af sikkerhedskontrollen med gods, der modtages af luftfartsselskaberne eller på deres vegne af et handlingselskab (selskab der på et eller flere luftfartsselskabers vegne ekspederer passagerer, bagage og fragt i lufthavne), vil derfor være afhængig af, om de speditio nsfirmaer, kurerselskaber el. lign., herunder private eksportører, der afleverer forsendelserne, er godkendt af

Statens
med her
forsende
godkend
skabernes
Sikkerhe
også i til
en dels

Politie
mod den
kræve
iværksat
Golf-kris
lufthavne
flyvninge

Hvis d
overtræd
kunne id
der i tilfø
gælder fi
tingelser
tilbageka
ligesom c
ladelser i

De for
øgede ud
udgifter i
den norm
skærpede
indgå i g
terne. Ud
en flyvep
skabs fly
dende sel
og forsyn
luftfartss
egen regr
betaling j
fartsselsk
nistration
gennemfø
gebyrer, c
fartsselsk

Til nr. 10

Bestem
det væser
eftersyn k
fikministe
heder end
(stk. 4) el
fartsselsk
adminstra
også andr

Statens Luftfartsvæsen og opfylder bestemte krav med hensyn til bl.a. opbevaring og overvågning af forsendelserne. Kommer forsendelserne fra ikke-godkendte eller ukendte afsendere, skal luftfartsselskaberne foretage særlige kontrolforanstaltninger. Sikkerhedsforanstaltningerne skal finde anvendelse også i tilfælde, hvor luftfartsselskabets transport for en dels vedkommende foregår med lastbil.

Politiet foretager løbende en vurdering af truslen mod den civile luftfart og kan på grundlag heraf kræve ekstraordinære sikkerhedsforanstaltninger iværksat enten på generelt plan, som f.eks. under Golf-krisen, eller konkret i henseende til enkelte lufthavne, luftfartsselskaber eller enkelte konkrete flyvninger. (Stk. 3).

Hvis der ved det i stk. 4 nævnte tilsyn konstateres overtrædelser af sikkerhedsbestemmelserne, vil der kunne idømmes bøder, jf. § 149, stk. 10. Desuden vil der i tilfælde af væsentlig tilsidesættelse af krav, der gælder for godkendelse af flyvepladser, eller af betingelser knyttet til en sådan godkendelse, kunne ske tilbagekaldelse af givne godkendelser, jf. § 60, stk. 3, ligesom der vil kunne ske tilbagekaldelse af trafiktiladelser til luftfartsselskaber, jf. § 79.

De foreslåede bestemmelser vil ikke medføre forøgede udgifter for det offentlige. Flyvepladsernes udgifter til kontrol med passagerer og bagage både i den normale situation og i situationer med generelt skærpede sikkerhedsforanstaltninger forudsættes at indgå i grundlaget for beregningen af passagerafgifterne. Udgifter til supplerende foranstaltninger, som en flyveplads udfører i forbindelse med et enkelt selskabs flyvninger, forudsættes afholdt af det pågældende selskab efter regning. Kontrol med fragt, post og forsyninger forudsættes foretaget af de enkelte luftfartsselskaber eller deres handlingselskaber efter egen regning. De enkelte flyvepladser kan dog mod betaling påtage sig at udføre denne kontrol for luftfartsselskaberne. Luftfartsvæsenets udgifter til administration og tilsyn med sikkerhedsplanerne og deres gennemførelse indgår i beregningsgrundlaget for de gebyrer, der kan opkræves hos flyvepladser og luftfartsselskaber m.fl. efter lovens § 148.

Til nr. 10

Bestemmelserne i den foreslåede § 70 b svarer i det væsentlige til den nugældende § 70 a, hvorefter eftersyn kan foretages af politiet (stk. 1) og efter trafikministerens bestemmelse tillige af andre myndigheder end politiet samt af flyvepladsens personale (stk. 4) eller med trafikministerens tilladelse af luftfartsselskaber (stk. 5), men der er åbnet mulighed for administrativt at fastsætte bestemmelser, hvorefter også andre end myndigheds personer, flyvepladsper-

sonale eller luftfartsselskabers personale kan foretage sikkerhedsundersøgelse af personer, bagage, fragt, post og forsyninger, ligesom eftersynets intensitet ikke efter lovforslaget skal afhænge af, hvem der foretager dette. Den nu foreslåede bestemmelse i stk. 5 indeholder ingen begrænsning af, hvem der kan foretage eftersyn, men nærmere bestemmelser herom vil blive optaget i en bekendtgørelse, der udstedes i henhold til § 70 a og § 70 b. Der vil i den forbindelse bl.a. blive fastsat nærmere bestemmelser om godkendelse og uddannelse af de pågældende.

Bemyndigelsen i den nugældende § 70 a, stk. 5, for ministeren til at tillade luftfartsselskaber selv at foretage eftersyn af personer og gods – dog således at eftersyn af personer skal begrænses til den ydre beklædning – har ikke været benyttet, efter at flyvepladsernes kontrolapparat omkring 1973 var blevet fuldt udviklet, og i de få tilfælde, at hvor der siden da har været ansøgt om myndigelse, er der givet afslag. Det er ikke tanken, at de enkelte luftfartsselskaber på nuværende tidspunkt skal foretage eftersyn af passagerer og bagage. Allerede den fysiske indretning af de danske lufthavne ville umuliggøre en sådan ordning. Helt kan det dog ikke udelukkes, at der i fremtiden kan opstå situationer, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt, at eftersynet af passagerer og bagage foretages af det pågældende luftfartsselskab, der i så fald kun må benytte godkendt og uddannet personale dertil.

Derimod er det hensigten allerede nu at pålægge luftfartsselskaberne, fortrinsvis gennem deres handlingselskaber i de enkelte lufthavne, at foretage røntgenundersøgelse af fragt og post i det omfang det anses for påkrævet. Også de personer, der skal udføre disse opgaver skal være godkendt af politiet og uddannet til den specielle opgave.

Det er i øvrigt ikke tanken på indenværende tidspunkt at ændre den eksisterende opgavefordeling mellem politiet, andre myndigheder og flyvepladsernes personale i relation til de i stk. 1-3 omhandlede eftersyn. Derimod kan det ikke helt udelukkes, at den fremtidige udvikling kan indebære, at det vil være hensigtsmæssigt på et tidspunkt at åbne mulighed for, at eftersyn i henhold til stk. 1-3 af en flyveplads eller et luftfartsselskab kan overlades til f.eks. godkendt personale i en autoriseret vagtvirksomhed. Det forudsættes i den forbindelse, at der med hjemmel i § 70 b, stk. 5, i bekendtgørelsesform fastsættes nærmere bestemmelser om, at det pågældende personale skal være godkendt af politiet til at foretage disse eftersyn, og at personalet skal have gennemgået en uddannelse, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, ligesom det må være et krav, at den pågældende autoriserede vagtvirksomhed har opnået

en særlig tilladelse fra politiet til, at virksomhedens personale foretager disse eftersyn, jf. herved også § 6, stk. 1, i lov om vagtvirksomhed. En sådan ordning vil kunne tjene til at imødegå de mere principielle betænkeligheder, der umiddelbart kan knytte sig til en udvidelse af den personkreds, der kan foretage eftersyn af den nævnte karakter.

Til nr. 11

Endringen vedrører kun paragraffens nummerering og henvisningen heri til § 70 b.

Til nr. 12 og 17

Forslaget om indførelse af en morarente på 1,3 % månedlig regnet fra forfaldsdagen er begrundet i et ønske om at tilvejebringe direkte hjemmel for Statens Luftfartsvæsen til at anvende en rentesats og et begyndelsestidspunkt for renteberegningen, som afviger fra renteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 583 af 1. september 1986. Samtidig harmoniseres luftfartsvæsenets rentesatser således, at de bliver ens for flyvepladsafgifter, en-route afgifter og gebyrer for certifikater m.v.

Bestemmelsen svarer til den, der anvendes i anden lovgivning, som fraviger renteloven, f.eks. § 12, stk. 2 og 3 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 578 af 1. august 1991 og § 63, stk. 2, i kildeskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 595 af 15. august 1991.

Da luftfartslovens § 71, stk. 1, gælder med hensyn til alle flyvepladser vil den foreslåede bestemmelse om morarenter m.v. for flyvepladsafgifter kunne anvendes, også for så vidt angår andre flyvepladser end statens.

Forslaget om hjemmel til fastsættelse af gebyr for erindringsskrivelser vedrørende betaling af afgifter påregnes udmøntet bl.a. i Gebyrreglement for Statens Luftfartsvæsen. Gebyret forventes fastsat til 50 kr., hvorved det vil komme til at svare til det beløb, der p.t. gælder for andre ministeriers områder, jf. f.eks. Skatteministeriets bekendtgørelse nr. 635 af 6. september 1991 om gebyr for erindringsskrivelser og foreløbige fastsættelser.

Til nr. 13 og 18

Forslagene er en konsekvens af forslagene i resp. nr. 12 og 17.

Til nr. 14

Ved gennemførelsen pr. 1. januar 1993 af de tre EF-forordninger af 23. juli 1992, der udgør den såkaldte 3. liberaliseringspakke for luftfarten i EF (2407/92/EØF om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, 2408/92/EØF om EF-luftfartsselskabers

adgang til lufruter inden for Fællesskabet og 2409/92/EØF om billetpriser og rater inden for luftfart), bortfalder de enkelte medlemsstaters ret til at opretholde egen luftfartspolitik, for så vidt angår erhvervsmæssig transport af passagerer, post og fragt (d.v.s. rute-, charter- og taxaflyvning).

Det vil for Danmarks vedkommende betyde, at trafikministeren ikke på disse områder kan benytte den hjemmel, som findes i luftfartslovens kapitel 7 til at opstille krav, som et luftfartsselskab skal opfylde for at få tilladelse til at udføre flyvning af den nævnte art, og til efter en vurdering af behovet for flyforbindelser at give eller nægte tilladelse til beflyvning af bestemte ruter samt til at opstille vilkår for flyvningen, herunder godkendelse af billetpriser med tilhørende vilkår.

Da de nugældende bestemmelser i lovens kapitel 7 imidlertid fortsat skal anvendes på luftfart mellem Danmark og lande uden for EF samt på andre former for luftfart og flyvevirksomhed end den, der er omfattet af EF-bestemmelserne, eller som vedrører områder, hvor EF-bestemmelserne stiller medlemsstaterne frit, er det alene påkrævet at indføre en bestemmelse, hvorefter kapitel 7 ikke finder anvendelse, når andet følger af EF-forordninger.

Til nr. 15

Forslaget skal sikre, at Statens Luftfartsvæsen har udtrykkelig hjemmel til at undersøge, om forsendelser af farligt gods opfylder vilkårene efter Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 98 af 17. marts 1977 om transport af eksplosive stoffer, krigsmateriel og krigsammunition m.v. med civile luftfartøjer samt i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 737 af 17. november 1989 om lufttransport af farligt gods.

En sådan undersøgelse af luftforsendelser er et naturligt led i det tilsyn, som luftfartsvæsenet fører til sikring af luftfarten på samme måde som undersøgelser af luftfartøjer efter luftfartslovens § 29 til kontrol af luftdygtighed og efter § 89 til kontrol af certifikater og andre luftfartsdokumenter.

DSB har i § 18 i lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 352 af 29. maj 1990 en lignende hjemmel til at undersøge, om jernbanesendinger opfylder de gældende regler, ligesom politiet har hjemmel til at foretage tilsvarende undersøgelser, f.s.v. angår forsendelser, der transporteres ad vej, jf. bekendtgørelse nr. 2 af 2. januar 1985 om national vejtransport af farligt gods og bekendtgørelse nr. 162 af 26. april 1985 om international transport af farligt gods ad vej.

Til nr. 16

Ved nægte, r før af l hversvi tive ind offentlig

De til ling og flyvepla

De fo dens stø telse ell svarer h ved lov i hyrekørs dring af cember melser o tion m.v. samme r love.

Forsla med ind inden fo

Til nr. 1

Forsla U.88 102 værende mark at sætnings svensk r gør sig s ningen.

Domr dinavisk af SAS-s med SAS den i det luftfartsl le i det l stedt cert begået.

SAS o luftfartøj dansk, n

Ved forslaget tilvejebringes der hjemmel til at nægte, respektive tilbagekalde tilladelser, der i medfør af luftfartsloven gives til visse former for erhvervsvirksomhed, i tilfælde hvor ansøgeren, respektive indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige.

De tilladelser, det drejer sig om, vedrører fremstilling og vedligeholdelse af luftfartøjer (§ 31), drift af flyvepladser (§ 55) og luftfartsvirksomhed (§ 75).

De foreslåede bestemmelser, herunder om gældens størrelse og om mulighederne for at få en nægtelse eller tilbagekaldelse prøvet ved domstolene, svarer helt til de bestemmelser herom, der er indført ved lov nr. 408 af 6. juni 1991 om ændring af lov om hyrekørsel, lov nr. 840 af 18. december 1991 om ændring af lov om buskørsel samt lov nr. 936 af 27. december 1991 om ændring af forskellige lovbestemmelser om erhvervsudøvelse på grundlag af autorisation m.v. Bestemmelserne vil blive administreret på samme måde, som det er tilfældet m.h.t. de nævnte love.

Forslaget er ikke begrundet i aktuelle problemer med inddrivelse af forfalden gæld til det offentlige inden for luftfartslovens område.

Til nr. 19

Forslaget er foranlediget af højesteretsdommen i U.88 1027 H, hvorefter det med luftfartslovens nuværende gyldighedsområde ikke er muligt i Danmark at strafforfølge et dansk certificeret SAS-besætningsmedlem, der under tjeneste på et norsk eller svensk registreret luftfartøj uden for dansk område gør sig skyldig i en overtrædelse af luftfartslovgivningen.

Dommens resultat var overraskende for de skandinaviske luftfartsmyndigheder, idet disse fra starten af SAS-samarbejdet har tilrettelagt det fælles tilsyn med SAS ud fra bl.a. den forudsætning, at man med den i det væsentlige ens danske, norske og svenske luftfartslovgivning kunne strafforfølge SAS-personale i det land, hvor den pågældende havde fået udstedt certifikat, uanset hvor det strafbare forhold var begået.

SAS opererer dansk, norsk og svensk registrerede luftfartøjer, og det ansatte flyvende personale har dansk, norsk eller svensk certifikat. Det er helt vil-

kårligt hvilke personer, der gør tjeneste på hvilke SAS-luftfartøjer. De skandinaviske luftfartsmyndigheder aftalte derfor i forbindelse med fastlæggelse af det fælles skandinaviske tilsyn med SAS af praktiske grunde, at en eventuel strafforfølgning skal ske i det land, der har udstedt den pågældendes certifikat.

Disse praktiske grunde er dels, at hvis en certifikatindehaver overtræder luftfartslovgivningen, skal den myndighed, der har udstedt certifikatet, ofte på baggrund af sagen foretage en undersøgelse af, om den pågældende fortsat opfylder de foreskrevne duelighedskrav, dels at den pågældende normalt har statsborgerskab og bopæl i det land, hvor certifikatet er udstedt.

I tiden efter domsafsigelsen er der foregået en række drøftelser mellem de skandinaviske luftfartsmyndigheder, og der er foretaget undersøgelser af mulighederne for – f.eks. gennem indgåelse af en overenskomst – at opnå den ønskede retstilstand, uden at en ændring af luftfartslovene var nødvendig. For Danmarks vedkommende er det konstateret, at dette ikke er muligt.

For de personer, der er omfattet af forslaget, medfører dette ikke nogen realitetsændring m.h.t. det strafbare område, idet adgangen til strafforfølgning i Danmark for handlinger foretaget uden for dansk område begrænses af de almindelige regler i straffeloven. Dette indebærer navnlig, at handlinger foretaget på en fremmed stats område kun kan straffes i Danmark, hvis handlingen også er strafbar efter gerningsstedets lovgivning, jf. straffelovens § 7, stk. 1, nr. 2, ligesom der ikke kan idømmes højere straf end hjemlet ved gerningsstedets lovgivning, jf. straffelovens § 10, stk. 2. For handlinger foretaget uden for folkeretligt anerkendt statsområde er adgangen til strafforfølgning i Danmark begrænset til handlinger, der kan medføre højere straf end hæfte, jf. straffelovens § 7, stk. 1, nr. 1.

Den foreslåede bestemmelse svarer til reglen i færdselslovens § 134, stk. 1.

Til § 2

Ikrafttrædelsestidspunktet den 1. januar 1993 er bestemt af, at EF's 3. liberaliseringspakke for luftfarten i EF, jf. bemærkningerne til nr. 14, træder i kraft denne dato.