

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om luftfart.

Fremsat den 11. december 1968 af *ministeren for offentlige arbejder*.

I lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart, som ændret ved lov nr. 186 af 25. maj 1966, foretages følgende ændringer:

**1.** Til § 31 føjes som 2. pkt.:

„Ministeren kan endvidere bestemme, at sådanne arbejder, hvis de udføres af en virksomhed, skal attesteres af en person, der er godkendt hertil.“

**2.** Til § 55, stk. 1, føjes som 2. pkt.:

„Tilladelse udkræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.“

**3.** I § 60, stk. 1, ophæves 2. pkt. og i stedet indsættes:

„Også ændring af sådanne flyvepladser kræver godkendelse. Ministeren fastsætter, i hvilket omfang der kræves godkendelse af andre flyvepladser og andre anlæg.“

**4.** § 61 affattes således:

„§ 61. Ekspropriation kan ske til anlæg af flyvepladser, til etablering af andre luftfartsanlæg, til sikring af lufttrafikken, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring af sådanne anlægs fortsatte beståen, til nødvendige supplerende foranstaltninger samt med henblik på udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg, herunder til etablering af fornødne adgangsvveje, oplagspladser, garager, værksteder, hangarer, tjenesteboliger, administrationsbygninger og sikringsanlæg, og til gennemførelse af beslutninger, der er truffet efter § 67.

Stk. 2. Ekspropriation til ikke-statslige anlæg kræver tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder.

Min. f. off. arb. j. nr. G. 22-10-5.

175 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

Stk. 3. Ekspropriation skal foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.“

**5.** § 64, stk. 2-5, ophæves og i stedet indsættes:

„Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan meddele dispensation fra en servitut, der er pålagt efter stk. 1. Dispensationen kan gives på vilkår, herunder om hel eller delvis tilbagebetaling af den betalte erstatning.“

**6.** § 65, stk. 1, affattes således:

„For så vidt angår et areal, på hvilket luftfartshindringer ifølge planen må være 25 m over terræn eller mere, skal ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer over den nævnte grænse, forelægges for luftfartsvæsenet. Pligten hertil skal respekteres af alle indehavere af rettigheder over det pågældende areal, uanset hvornår retten er stiftet. Pligten tinglyses på ejendommen efter anmodning fra luftfartsvæsenet, der sender en genpart af anmodningen til ejeren.“

**7.** § 67, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

**8.** I § 75, stk. 1 og 2, udgår ordene „drift af“.

**9.** I § 79, 2. pkt., ændres „driften“ til „den tilladte virksomhed“.

**10.** I § 111, stk. 1, ændres „36.500 kr.“ til „124.205 kr.“.

**11.** Til § 111, stk. 1, føjes som 3. pkt.:

„Ministeren for offentlige arbejder kan bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser.“

12. I § 111, stk. 2, ændres „37 kr.“ til „126 kr.“.

13. I § 111, stk. 3, ændres „730 kr.“ til „2.485 kr.“.

14. § 111, stk. 5, 1. pkt., ophæves.

15. I § 111, stk. 5, indsættes før sidste pkt.: „Ministeren for offentlige arbejder bekendtgør de således ændrede erstatningsbeløb.“

16. § 149, stk. 6, 2. pkt., ophæves og i stedet indsættes:

„På samme måde straffes den, der forsætligt eller ved grov uagtsomhed urigtigt attesterer noget vedrørende et arbejde, hvis udførelse han efter forskrifter, udstedt i henhold til § 31, er beføjet til at attestere. Har en person, der er omfattet af 1. eller 2. pkt.,

ved sit forhold fremkaldt fare for andres liv eller helbred eller for fartøjet, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år.“

17. I § 149 indsættes efter stk. 8 som nye stykker:

„Stk. 9. Overtrædelse af vilkår og betingelser, fastsat i medfør af § 57 og § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.

Stk. 10. Overtrædelse af vilkår, fastsat i medfør af § 78, straffes med bøde eller hæfte. På samme måde straffes den, som i erhvervs-mæssigt øjemed befordring med luftfartøj vidende om, at befordringen udføres i strid med sådanne vilkår. Der kan pålægges en virksomheds ejer eller bruger bødeansvar, selv om lovovertrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.“

Stk. 9 og 10 bliver herefter *stk. 11* og *12*.

### Bemærkninger til lovforslaget.

#### Til nr. 1 og 16.

De foreslåede ændringer er foranlediget af et uheld, der skyldtes, at den for et bestemt arbejdsområde ansvarlige mester havde kvitteret for det pågældende arbejdes udførelse, uagtet han var vidende om, at det ikke var udført, idet han gik ud fra, at arbejdet ville blive udført på et andet vedligeholdelsesafsnit. En af luftfartsdirektoratet foranstaltet undersøgelse vedrørende et muligt strafansvar afsluttedes, da det af anklagemyndigheden bestemtes, at der ikke fra dennes side ville være at foretage videre, idet undersøgelserne ikke kunne ventes at føre til, at nogen ville blive fundet skyldig til straf. Samtidig henstillede anklagemyndigheden til overvejelse, at der for flyvemekanikere indførtes straffebestemmelser svarende til de i luftfartslovens § 149, stk. 6, foreskrevne for luftfartøjschefer og besætningsmedlemmer.

Ved forslaget sidestilles flyvemekanikere og personer ansat i en godkendt virksomhed, og strafansvar knyttes til den attestation angående arbejdets udførelse, som i sidste instans er af betydning for sikkerheden, medens spørgsmålet om strafansvar for tilsidesættelse af de pågældendes øvrige arbejdspligter må afgøres efter borgerlig straffelovs bestemmelser, f. eks. § 241.

#### Til nr. 2 og 3.

Bestemmelserne tilsigter en tydeliggørelse af den allerede i dag gældende tilstand, hvorefter der kræves tilladelse og godkendelse til ændring af en tilladt og godkendt flyveplads.

#### Til nr. 4-7.

Efter gennemførelsen af lov nr. 186 af 4. juni 1964 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, bør der i overensstemmelse med de i den til grund for loven liggende betænkning (nr. 330/1963) foretages en ajourføring af de ekspropriationsbestemmelser, som findes spredt i forskellige love. Ministeriet for offentlige arbejder bestræber sig på, når en lov af anden grund optages til revision, at benytte den derved givne lejlighed til revision af lovens ekspropriationsbestemmelser, for så vidt særlige problemer om fremgangsmåden m. v. ikke gør en forudgående behandling i den kommission, som reviderer ekspropriationslovgivningen, nødvendig.

De foreslåede ændringer i luftfartslovens ekspropriationsafsnit er nærmest af redaktionel og lovteknisk art, og man har derfor fundet det naturligt nu at harmonisere disse bestemmelser med den for-nævnte ekspropriationsprocedurelov.

Den ændrede affattelse af § 61, der indeholder hjemmelen til at ekspropriere, tilsigter ikke en udvidelse af ekspropriationsadgangen. Den mere specificerede opregning af, til hvilke anlægsdele der kan eksproprieres, og den nøjere præcisering af formålet er i overensstemmelse med princippet i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder, jfr. i øvrigt betænkning nr. 330/1963, afsnit 7. Endvidere er de nuværende regler i § 64, stk. 2, og § 67, stk. 2, indarbejdet i § 61 således, at ekspropriationshjemmelen samles i én lovbestemmelse.

Reglerne i § 64, stk. 3 og 4, kan undværes efter at en detaljeret og moderniseret procedure for ekspropriationssagers behandling er givet i fornævnte ekspropriationsprocedurelov.

§ 64, stk. 5, er ændret til stk. 2, og affattelsen er forenklet.

Den foreslåede ændrede affattelse af § 65, stk. 1, skyldes, at det efter praksis og teori vil være rigtigere at betegne den indføring, som skal foretages i tingbogen om højdebegrænsning på 25 m og derover, som tinglysning i stedet for at anvende udtrykket „notering“, som anvendes i den godkendte bestemmelse. Som hidtil foranlediges denne indføring i tingbogen foretaget af luftfartsvæsenet uden ekspropriationsmyndighedernes mellemkomst, og de dermed forbundne udgifter afholdes som hidtil af den, for hvis regning den pågældende flyveplads drives.

Til nr. 8 og 9.

Bestemmelserne i kap. 7 danner grundlaget for regulering af luftfartsvirksomhed, der berører Danmark, hvad enten den udføres af danske eller udenlandske luftfartsforetagender, og hvad enten der er tale om varigere flyvevirksomhed eller kun om en enkelt flyvning.

Ordene „drift“ i § 75, stk. 1 og 2, og „driften“ i § 79 kunne give indtryk af, at der alene tænkes på grundlæggende, længerevarende tilladelser (koncessioner), men ifølge langvarig praksis, udfærdiges koncessioner normalt kun til danske foretagender, medens f. eks. tilladelse for et udenlandsk charterselskab til udførelse af en enkelt eller nogle få flyvninger af praktiske grunde ofte meddeles pr. telex. Denne praksis ønskes opretholdt, og den foreslåede ændring tilsigter at gøre det klart, at tilladelsen i henhold til kap. 7 kan udfærdiges i den til enhver tid mest hensigtsmæssige form.

Til nr. 10-15.

Ifølge § 111, stk. 5, 1. pkt., beregnes de i stk. 1-3 angivne erstatningsbeløb i guldværdi, og af lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen fremgår, at

erstatningsbeløbene er angivet i „guld kroner“. Den danske kronens guldværdi blev ved møntloven af 1873 fastsat til 1 krone = 0,4032 g fintguld. Fra september 1949 indtil devalueringen i november 1967 var kronens guldværdi anmeldt til Den Internationale Valutafond 1 krone = 0,128660 g fintguld. Værdien af 1 „guldkrone“ svarede derfor i denne periode til ca. 3,13 kr. („papirkroner“).

Ved devalueringen den 21. november 1967 anmeldte Danmark over for Den Internationale Valutafond parikursen 1 krone = 0,118489 g fintguld. Som følge heraf svarer værdien af 1 „guldkrone“ i dag til 3,40285 „papirkroner“. For at nå frem til de aktuelle erstatningsbeløb-grænser skal man således for tiden multiplicere de i stk. 1-3 angivne beløb med 3,40285, hvorefter de udgør respektive 124.204,02 kr., 125,91 kr. og 2.484,08 kr.

Det er fundet hensigtsmæssigt — med en praktisk afrunding — at nævne de nugældende beløb i loven og samtidig at foreskrive, at ændringer heri som følge af fremtidige ændringer af kronens guldværdi bekendtgøres af ministeren for offentlige arbejder.

Den under nr. 11 foreslåede bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til at bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser tænkes bl. a. anvendt til bekendtgørelse af en i 1966 mellem luftfartssammenslutningen IATA, hvoraf bl. a. SAS er medlem, og USA's luftfartsmyndigheder indgået aftale om højere erstatningsgrænser, for så vidt angår flyvninger, der berører USA.

Til nr. 17.

Ifølge luftfartslovens § 149, stk. 4, er det strafbart uden tilladelse og godkendelse i henhold til § 55 og § 60 at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Derimod indeholder loven ikke hjemmel til at fastsætte straf for overtrædelse af de for tilladelsen/godkendelsen fastsatte vilkår. Er der tale om en væsentlig tilsidesættelse, kan tilladelsen/godkendelsen tilbagekaldes, jfr. § 58 og § 60, stk. 3. For et sådant skridt har der ikke hidtil været behov, hvorimod det i nogle tilfælde har været følt som en ulempe, at konstaterede, mindre graverende tilsidesættelser ikke har kunnet strafforfølges. Forslaget om indsættelse af nyt stk. 9 tilsigter at afhjælpe denne situation.

Det samme forhold gør sig gældende med hensyn til udøvelse af luftfartsvirksomhed uden den i henhold til § 75 foreskrevne tilladelse, idet lovens § 149, stk. 4, vel indeholder hjemmel for straf herfor, men ikke for overtrædelse af de for en tilladelse fastsatte vilkår. Er der tale om en væsentlig tilsidesættelse af tilladelsen, men der er her tale om et skridt, som det

bl. a. af hensyn til det rejsende publikum kan være betænkeligt at tage, og muligheden har da heller ikke hidtil været udnyttet. Ved mindre væsentlige tilsidesættelser er luftfartsmyndighederne i dag uden sanktionsmuligheder, hvilket bl. a. har resulteret i, at man ikke har kunnet gribe ind over for konstaterede overtrædelser og tilsidesættelser af vilkårene for selskabsrejseflyvninger. Forslaget om

indsættelse af nyt stk. 10, der har været drøftet med repræsentanter for charterselskaberne og rejsebureaubranchen, tilsigter at råde bod herpå og er udformet således, at også rejsearrangører, der ofte er nærmere end flyveselskaber til at vide, at vilkårene overtrædes, kan straffes. Tilsvarende straffehjemmel agtes indført i den svenske luftfartslov, medens man i norsk lovgivning allerede har fornøden hjemmel.

## Bilag.

I nærværende bilag opføres i venstre spalte nugældende formulering af de i lovforslaget nævnte paragraffer, der ændres, medens de foreslåede ændringer opføres i højre spalte.

## Gældende formulering.

§ 31. Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at bygning af luftfartøjer og fremstilling af tilbehør og reservedele samt nærmere angivne vedligeholdelses-, reparations- og ændringsarbejder på luftfartøjer, tilbehør og reservedele kun må udføres af personer med særlig godkendelse eller af en virksomhed, hvis tekniske organisation er godkendt.

§ 55. Til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, udkræves, foruden godkendelse efter § 60, særlig tilladelse af ministeren for offentlige arbejder.

Ministeren kan foreskrive, at en flyveplads under hensyn til dens karakter, trafikens omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse.

§ 60. Flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal være godkendt af ministeren for offentlige arbejder. Ministeren fastsætter, i hvilken udstrækning sådan godkendelse skal kræves for flyvepladser i øvrigt og for andre anlæg.

Til ministerens godkendelse knyttes de betingelser, som findes påkrævet.

Når anlægget ikke opfylder de krav, som til enhver tid gælder for godkendelse af sådanne anlæg, eller de opstillede betingelser bliver væsentligt tilsidesat, kan ministeren tilbagekalde godkendelsen.

Er der indtrådt noget forhold, som kan medføre, at anlægget ikke længere tilfredsstiller kravene, er indehaveren pligtig til at give meddelelse til luftfartsvæsenet, så snart han har fået kendskab til forholdet. Hvis forholdet er af den art, at det er farligt at bruge anlægget, skal indehaveren, i den udstrækning det er nødvendigt, sætte dette ud af drift uden at afvente luftfartsvæsenets afgørelse.

## Forslaget.

1. Til § 31 føjes som 2. pkt.:

„Ministeren kan endvidere bestemme, at sådanne arbejder, hvis de udføres af en virksomhed, skal attesteres af en person, der er godkendt hertil.“

2. Til § 55, stk. 1, føjes som 2. pkt.:

„Tilladelse udkræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.“

3. I § 60, stk. 1, ophæves 2. pkt. og i stedet indsættes:

„Også ændring af sådanne flyvepladser kræver godkendelse. Ministeren fastsætter, i hvilket omfang der kræves godkendelse af andre flyvepladser og andre anlæg.“

*Gældende formulering.*

**§ 61.** Til tilvejebringelse af flyveplads eller andet luftfartsanlæg, til udvidelse, forbedring eller vedligeholdelse af sådant anlæg til brug for luftfarten skal ekspropriation kunne ske efter reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928 om tillæg til samme, såfremt ministeren for offentlige arbejder måtte skønne, at det pågældende formål har almen interesse.

**§ 64.** For de arealers vedkommende, hvor luftfartshindringer i henhold til planen højst må være indtil 25 m over terræn, skal indflyvningen sikres ved pålæg af servitut mod etablering af luftfartshindringer, der overskrider de på planen angivne højder.

Servitutpålæg sker om fornødent ved ekspropriation i overensstemmelse med reglerne i § 61.

Besigtigelses- og ekspropriationskommissionen kan med tilslutning af luftfartsvæsenet bestemme, at luftfartshindringer, som findes på arealet, og som overskrider de på planen angivne højder, kan blive stående eventuelt mod afmærkning.

Under samme forudsætning kan besigtigelses- og ekspropriationskommissionen fravige de på planen angivne højder, for så vidt angår eventuelle fremtidige luftfartshindringer.

Efter ekspropriationsforretningernes afslutning kan ministeren for offentlige arbejder, hvor forholdene taler derfor, meddele dispensation fra de ejendommene pålagte højdeservitutter. Dispensation kan betinges af, at den for servitutpålægget ydede erstatning helt eller delvis tilbagebetales.

**§ 65.** For så vidt angår de arealer, på hvilke luftfartshindringer ifølge planen må

*Forslaget.*

**4. § 61** affattes således:

„**§ 61.** Ekspropriation kan ske til anlæg af flyvepladser, til etablering af andre luftfartsanlæg, til sikring af lufttrafikken, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring af sådanne anlægs fortsatte beståen, til nødvendige supplerende foranstaltninger samt med henblik på udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg, herunder til etablering af fornødne adgangsveje, oplagspladser, garager, værksteder, hangarer, tjenesteboliger, administrationsbygninger og sikringsanlæg, og til gennemførelse af beslutninger, der er truffet efter § 67.

*Stk. 2.* Ekspropriation til ikke-statslige anlæg kræver tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder.

*Stk. 3.* Ekspropriation skal foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.“

**5. § 64, stk. 2-5,** ophæves og i stedet indsættes:

„*Stk. 2.* Ministeren for offentlige arbejder kan meddele dispensation fra en servitut, der er pålagt efter stk. 1. Dispensationen kan gives på vilkår, herunder om hel eller delvis tilbagebetaling af den betalte erstatning.“

**6. § 65, stk. 1,** affattes således:

„For så vidt angår et areal, på hvilket

*Gældende formulering.*

være 25 m over terræn eller mere, sker der ved luftfartsvæsenets foranstaltning notering i tingbogen om, at ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer, der er 25 m over terræn eller mere, skal forelægges for luftfartsvæsenet.

Såfremt projektet ikke strider imod den af ministeren for offentlige arbejder godkendte indflyvningsplan, udsteder luftfartsvæsenet attest herom.

Strider projektets gennemførelse imod planen, vil sagen af luftfartsvæsenet være at forelægge for ministeren for offentlige arbejder, der træffer afgørelse om, hvorvidt gennemførelsen kan tillades under hensyn til de i enkelttilfældet foreliggende forhold.

Findes der på de i nærværende paragraf omhandlede arealer ved planens godkendelse luftfartshindringer, der overskrider de på planen angivne højder, afgør ministeren, hvorvidt hindringen skal kræves fjernet eller afmærket. Gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fundet påkrævet, sker om fornødent ved ekspropriation i overensstemmelse med reglerne i § 61.

**§ 67.** Hindringer, som ligger uden for de for flyvepladser godkendte planers område, men som ved deres højde skønnes at frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed kan af ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med forsvarsministeren forlanges fjernet eller afmærket af luftfartsvæsenet.

Gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fundet påkrævet, sker om fornødent ved ekspropriation i overensstemmelse med reglerne i § 61.

Udgiften — herunder eventuel erstatning til ejeren eller brugeren — afholdes af statskassen.

**§ 75.** Til drift af regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed over dansk område kræves tilladelse af ministeren for offentlige arbejder.

Til drift af anden erhvervsmæssig luftfart over samme område kræves tilladelse af ministeren, medmindre denne træffer anden bestemmelse.

Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at skoleflyvning, opvisningsflyvning, konkurrenceflyvning og anden luft-

*Forslaget.*

luftfartshindringer ifølge planen må være 25 m over terræn eller mere, skal ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer over den nævnte grænse, forelægges for luftfartsvæsenet. Pligten hertil skal respekteres af alle indehavere af rettigheder over det pågældende areal, uanset hvornår retten er stiftet. Pligten tinglyses på ejendommen efter anmodning fra luftfartsvæsenet, der sender en genpart af anmodningen til ejeren.“

7. § 67, stk. 2, ophæves.  
Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

8. I § 75, stk. 1 og 2, udgår ordene „drift af“.

*Gældende formulering.*

fartsvirksomhed af særlig art kræver tilladelse, selv om virksomheden ikke drives i erhvervsøjemed.

§ 79. Såfremt der under udøvelsen af den af tilladelsen omfattede virksomhed finder væsentlig tilsidesættelse sted af de i nærværende lov eller i tilladelsen indeholdte eller for sådan virksomhed i øvrigt gældende forskrifter, kan tilladelsen tilbagekaldes. Må det antages, at tilladelsens indehaver ikke er i stand til behørigt at iværksætte eller opretholde driften, kan tilladelsen ligeledes tilbagekaldes.

§ 111. Ved befordring af passagerer er beforderens ansvar for hver enkelt begrænset til et beløb af 36.500 kr. Aftale kan dog træffes om en højere ansvarsgrænse.

Ved befordring af indskrevet rejsegods eller gods er beforderens ansvar begrænset til et beløb af 37 kr. pr. kg. Har passageren eller afsenderen ved godsets aflevering til beforderen særligt angivet den interesse, der er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det angivne beløb som grænse for beforderens ansvar, medmindre han beviser, at det overstiger passagerens eller afsenderens virkelige interesse. I tilfælde af tab, beskadigelse eller forsinkelse af en del af det indskrevne rejsegods eller gods eller af noget, som måtte være indeholdt deri, omfatter den vægt, der vil være at tage i betragtning ved fastsættelsen af det beløb, hvortil beforderens ansvar er begrænset, kun den samlede vægt af de pågældende stykker gods. Såfremt tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme rejsegodsbevis eller luftfragtbrev, skal også den samlede vægt af dette gods medregnes ved fastsættelsen af ansvarsgrænsen.

For genstande, som passagererne beholder i deres egen varetægt, er beforderens ansvar begrænset til et beløb af 730 kr. for hver passager.

De i nærværende paragraf foreskrevne ansvarsgrænser skal ikke være til hinder for,

*Forslaget.*

9. I § 79, 2. pkt., ændres „driften“ til „den tilladte virksomhed“.

10. I § 111, stk. 1, ændres „36.500 kr.“ til „124.205 kr.“.

11. Til § 111, stk. 1, føjes som 3. pkt.:  
„Ministeren for offentlige arbejder kan bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser.“

12. I § 111, stk. 2, ændres „37 kr.“ til „126 kr.“.

13. I § 111, stk. 3, ændres „730 kr.“ til „2.485 kr.“.



*Gældende formulering.**Forslaget.*

at retten kan tilkende sagsøgeren erstatning for sagsomkostninger. Dette gælder dog ikke, såfremt den tilkendte erstatning, bortset fra sagsomkostninger, ikke overstiger det beløb, som befordrener skriftligt måtte have tilbudt sagsøgeren inden seks måneder efter den begivenhed, som var årsag til skaden, eller forinden retssag blev anlagt, såfremt dette skete senere.

De i nærværende paragraf omhandlede erstatningsbeløb beregnes i guldværdi. Sker der ændringer i kronens guldværdi, således som denne er anmeldt til Den internationale Valutafond ved denne lovs ikrafttræden, ændres de anførte erstatningsbeløb i overensstemmelse med den nye guldværdi. I tilfælde af søgsmål foretages omregningen efter guldværdien på den dag, dommen afsiges.

**§ 149.** Med hæfte eller fængsel indtil 2 år straffes den, som efter at have nydt spiritus gør eller forsøger at gøre tjeneste, på et luftfartøj i strid med bestemmelserne i § 50, stk. 1. Med samme straf anses den, der gør tjeneste på et luftfartøj til trods for, at retten hertil er inddraget, frakendt eller frataget ham i medfør af § 150. Under særlig formildende omstændigheder kan dog straf af bøde anvendes.

Bestemmelserne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på den, der gør tjeneste i en af de i § 74 omhandlede stillinger.

Med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år straffes den, der overtræder § 21, § 28, § 32, stk. 3, § 36, stk. 1 og 2, § 39, § 41, stk. 1, § 42, § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 60, stk. 1, 1. pkt., og stk. 4, § 74, jfr. § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 84, stk. 2, § 85, stk. 1, § 130 og § 135.

Overtrædelse af § 2, stk. 1, § 12, stk. 1, 1.-3. pkt., § 13, stk. 2, § 20, § 48, stk. 2, § 55, stk. 1, § 66 og § 75, stk. 1 og 2, straffes med bøde eller hæfte.

Overtrædelse af § 18, § 37, stk. 3, § 38 og § 72 straffes med bøde.

Gør en luftfartøjschef eller et besætningsmedlem sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler ham efter §§ 43-49, straffes han med bøde eller hæfte. Har han ved sit forhold fremkaldt fare for andres liv eller helbred

**14. § 111, stk. 5, 1. pkt.,** ophæves.

**15. I § 111, stk. 5,** indsættes før sidste pkt.:  
„Ministeren for offentlige arbejder bekendtgør de således ændrede erstatningsbeløb.“

**16. § 149, stk. 6, 2. pkt.,** ophæves og i stedet indsættes:

*Gældende formulering.*

eller for fartøjet, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år.

Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de i medfør af denne fastsatte forskrifter, straffes med bøde eller hæfte. Straffen for tilsidesættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.

Overtrædelse af bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 3, §§ 82-83 og § 85, stk. 2 og 3, straffes med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år. I øvrigt kan det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller hæfte.

For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar.

Sagerne behandles som politisager, medmindre tiltalen angår et forhold, hvor der opstår spørgsmål om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj, jfr. § 150, eller i anden særlig stilling, jfr. § 74. Er der spørgsmål om idømmelse af fængselsstraf, skal der på tiltaltes begæring beskikkes ham en forsvarer.

*Forslaget.*

„På samme måde straffes den, der forsætligt eller ved grov uagtsomhed urigtigt attesterer noget vedrørende et arbejde, hvis udførelse han efter forskrifter, udstedt i henhold til § 31, er beføjet til at attestere. Har en person, der er omfattet af 1. eller 2. pkt., ved sit forhold fremkaldt fare for andres liv eller helbred eller for fartøjet, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år.“

**17. I § 149** indsættes efter stk. 8 som nye stykker:

„**Stk. 9.** Overtrædelse af vilkår og betingelser, fastsat i medfør af § 57 og § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.

**Stk. 10.** Overtrædelse af vilkår, fastsat i medfør af § 78, straffes med bøde eller hæfte. På samme måde straffes den, som i erhvervmæssigt øjemed formidler befordring med luftfartøj vidende om, at befordringen udføres i strid med sådanne vilkår. Der kan pålægges en virksomheds ejer eller bruger bødeansvar, selv om lovertrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.“

*Stk. 9 og 10* bliver herefter *stk. 11 og 12*.