

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om luftfart.

Fremsat den 12. december 1975 af *ministeren for offentlige arbejder*.

#### § 1.

I lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969, som ændret ved lov nr. 478 af 9. december 1970, lov nr. 94 af 29. marts 1972 og lov nr. 255 af 22. maj 1974, foretages følgende ændringer:

#### 1. § 52, 1. stk., affattes således:

„Ved „flyveplads“ forstås i dette kapitel ethvert areal, på hvilket der er foretaget foranstaltninger med henblik på at muliggøre eller forbedre mulighederne for luftfartøjers start og landing, herunder ved afmærkning, udjævning eller befæstelse eller ved anbringelse af faste indretninger såsom vindposser, banebelysning eller radiofyrr. Ved „andre luftfartsanlæg“ forstås anlæg uden for flyvepladser, der tjener til sikring eller letelse af lufttrafikens afvikling eller driften af flyvepladser.“

I § 52, 2. stk., affattes 1. punktum således:

„Stk. 2. Flyvepladser og andre luftfartsanlæg skal opfylde de krav, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder i henseende til anlæg, konstruktion, drift, vedligeholdelse og tilsyn.“

2. Overskriften over §§ 55-57 ændres til „Anlægstilladelse“, og § 55 affattes således:

„§ 55. Til anlæg af en flyveplads kræves en tilladelse, der gives af ministeren for offentlige arbejder efter indhentet udtalelse fra vedkommende amtsråd, for Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuner samt Københavns og Frederiksberg kommuners vedkommende dog fra hovedstadsrådet.

M. f. o. a. j.nr. G. 22-10-5.

Anlægstilladelse kræves tillige til udvidelse eller ændring af tidligere anlagte flyvepladser samt til opførelse af bygninger eller anbringelse af andre anlæg på flyvepladser til brug ved driften af disse. Endvidere kræves anlægstilladelse til andre luftfartsanlæg, jfr. § 52, stk. 1, når anlægget foretages af andre end luftfartsvæsenet.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte regler om, at flyvepladser eller andre luftfartsanlæg af midlertidig karakter kan etableres uden anlægstilladelse.

#### 3. § 57 affattes således:

„§ 57. Tilladelsen gives for et tidsrum af indtil 10 år og på vilkår, som skønnes påkrævet. Tilladelsen bortfalder, såfremt ansøgning om driftstilladelse efter § 58 ikke er indgivet senest 2 år fra tilladelsens dato. Endvidere kan tilladelsen tilbagekaldes, såfremt driften i et sammenhængende tidsrum af 2 år ikke har været opretholdt i det ved tilladelsen forudsatte omfang, eller såfremt der sker væsentlig tilsidesættelse af vilkårene for tilladelsen. Tilladelsen fritager ikke for opfyldelse af krav i den øvrige lovgivning.“

4. Som overskrift over §§ 58-59 anføres: „Driftstilladelse“, og § 58 affattes således:

„§ 58. For at en flyveplads må benyttes til beflyvning, kræves en driftstilladelse af luftfartsvæsenet. Driftstilladelse gives for indtil 2 år ad gangen og indeholder angivelse af den form for trafik, der må finde sted på pladsen, samt grænserne for trafikens omfang. Driftstilladelsen gøres afhæn-

gig af de vilkår, der følger dels af forskrifter udfærdiget af ministeren for offentlige arbejder i medfør af § 52, stk. 2, dels af anlægstilladelsen, jfr. § 57. Driftstilladelse kræves ligeledes for andre luftfartsanlæg, der drives af andre end luftfartsvæsenet.

*Stk. 2.* Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte regler om, at flyvepladser af midlertidig karakter kan drives uden tilladelse efter stk. 1.

*Stk. 3.* Såfremt der ved driften af en flyveplads eller et andet luftfartsanlæg sker væsentlig tilsidesættelse af bestemmelserne i denne lov eller af vilkårene for driftstilladelsen, eller såfremt det må antages, at indehaveren af tilladelsen ikke er i stand til at opretholde driften på den i tilladelsen foreskrevne måde, kan tilladelsen tilbagekaldes af luftfartsvæsenet midlertidigt eller for stedse, eller tilladelsen kan begrænses og gøres afhængig af ændrede vilkår.“

**5.** § 59 affattes således:

„§ 59. Flyvepladser, som i medfør af tidligere gældende lovgivning er indrettet og drevet uden tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder eller luftfartsvæsenet, kan fortsat benyttes uden driftstilladelse efter § 58. Dog kan ministeren for offentlige arbejder fastsætte regler om, at der til benyttelse af sådanne flyvepladser skal kræves driftstilladelse, såfremt belyvning af pladsen står åben for alle luftfartøjer under ensartede vilkår.

*Stk. 2.* Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere bestemmelser om pligt til anmeldelse og registrering af de i stk. 1 nævnte, tidligere anlagte flyvepladser.

*Stk. 3.* Såfremt benyttelsen af en flyveplads, der tidligere er anlagt uden tilladelse, jfr. stk. 1, i sikkerhedsmæssig henseende skønnes uforsvarlig, kan ministeren for offentlige arbejder forbyde den fortsatte benyttelse af pladsen til start og landing med luftfartøjer eller fastsætte vilkår for benyttelsen.“

**6.** *Overskriften over § 60 ændres til: „Teknisk godkendelse“.*

**7.** I § 92, *stk. 3*, indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“.

**8.** Efter § 92 indsættes som § 92 a:

„§ 92 a. Dansk lufttrafikforetagende skal i sine billetter eller almindelige befordringsvilkår tillige angive, at det ved befordring af passagerer er ansvarligt inden for den ansvarsgrænse, som er nævnt i § 111 a.

*Stk. 2.* Tilsidesættes det krav, som er nævnt i stk. 1, kan beforderen ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111 a.“

**9.** § 111, *stk. 1, 1. pkt.*, affattes således:

„*Stk. 1.* Medmindre andet følger af § 111 a, er ved befordring af passagerer beforderens ansvar for hver enkelt begrænset til et beløb af 124.205 kr.“

**10.** Efter § 111 indsættes som § 111 a:

„§ 111 a. Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, er ansvaret for hver enkelt passager begrænset til 375.000 kr. Denne grænse gælder, uanset hvor skaden er indtruffet. Der kan træffes aftale om højere ansvarsgrænser.

*Stk. 2.* Hvis en befordring kun delvis udføres af dansk lufttrafikforetagende, finder den ansvarsgrænse, som er nævnt i stk. 1, kun anvendelse for den del af befordringen, som er udført af dette foretagende.“

**11.** I § 112, *stk. 1*, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

**12.** I § 113 indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“.

**13.** I § 119 c, *stk. 1*, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

**14.** I § 122, *stk. 2*, indsættes som nyt 2. punktum:

„Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

**15.** I § 123 indsættes efter „§ 92, stk. 1., „§ 92 a, stk. 1“.

**16.** I § 126 indsættes som stk. 2:

„*Stk. 2.* Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

17. I § 149, stk. 4, indsættes efter „§ 55, stk. 1“: „§ 58, stk. 1“.

*Stk. 1* affattes således:

„Overtrædelse af vilkår og betingelser, fastsat i medfør af §§ 57-59 samt § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.“

## § 2.

Bestemmelserne i § 1, nr. 1-6 og nr. 17, træder i kraft ved lovens bekendtgørelse i Lovtidende.

*Stk. 2.* Ministeren for offentlige arbejder fastsætter, hvornår de øvrige bestemmelser i § 1 skal træde i kraft.

## Bemærkninger til lovforslaget.

### *I. Almindelige bemærkninger vedrørende ændring af lovens kapitel 6.*

Baggrunden for de foreslåede ændringer i lovens kapitel 6 om flyvepladser og andre luftfartsanlæg er den udvikling, der har fundet sted i de senere år med hensyn til anlæg af nye flyvepladser for mindre fly. Efter den gældende § 55 kræves der tilladelse af ministeren for offentlige arbejder til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og i § 56 er det bestemt, at sådan tilladelse kun må meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn. Ifølge bemærkningerne til denne bestemmelse i forslaget til den gældende luftfartslov skal det i så henseende tages i betragtning blandt andet, om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, om flyvepladsen tænkes placeret på et sted, hvor den vil være til gene for omgivelserne, og om arealet med større fordel kan anvendes på anden måde. Når det gælder flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden, kræves der derimod ingen tilladelse efter luftfartsloven, medmindre det efter ministeren for offentlige arbejders bestemmelse er foreskrevet, at der skal foreligge en sådan tilladelse givet af luftfartsvesenet (§ 59). Sådanne private flyvepladser kan altså anlægges uden, at de i § 56 nævnte almene hensyn bliver vurderet. Adgangen til at foreskrive tilladelsespligt er alene benyttet med hensyn til anlæg af private pladser inden for civile eller militære flyvepladser kontrol- og trafikzoner samt inden for en afstand af 10 km fra offentlige flyvepladser, og med hensyn til anlæg og drift af private pladser, der benyttes til skoleflyvning, rundflyvning og svæveflyvning. Disse forskrifter er udfærdiget af hensyn til luftfartens sikkerhed og er i øvrigt ikke givet som generelle retsforskrifter, men som en administrativ instruks til luftfartsvesenet.

Under denne retstilstand har der udviklet sig er meget stort antal private flyvepladser over hele landet. Man er bekendt med ca. 75 fast etablerede private pladser, men antallet af arealer, hvorpå der af og til lander og starter fly, er meget større og kan

overhovedet ikke opgøres, idet der ikke i luftfartsloven findes en definition, hvorved det kan fastslås, om et areal er en flyveplads. Selv om disse flyvepladser lovligt har kunnet anlægges uden tilladelse som pladser, der ikke står åbne for offentligheden, har det ikke kunnet forhindres, at mange af pladserne i realiteten blev offentlige i og med, at ejeren gjorde det kendt, at hans flyveplads kunne benyttes af enhver uden forud indhentet tilladelse, eller at tilladelse ville blive givet til enhver, der anmodede om det. På den måde har der kunnet opstå flyvepladser, der formelt er private, men hvor der foregår en betydelig trafik med fly, der tilhører mange af hinanden uafhængige personer, og som i mange tilfælde er faststationeret på pladsen, og flere af disse pladser har et større årligt antal operationer end mange af de flyvepladser, der er godkendt som offentlige. Benyttelsen af sådanne private flyvepladser har også i adskillige tilfælde givet anledning til konflikter med de miljømæssige hensyn.

På baggrund af de uheldige virkninger af den nugældende adgang til anlæg af ikke-offentlige flyvepladser må det anses for påkrævet at opnå fuldstændig kontrol med anlæg af nye flyvepladser samt med udvidelse af bestående pladser i såvel anlægs- som driftsmæssig henseende. Benyttelse af flyvepladser og lufthavne betragtes i miljøbeskyttelsesloven som særlig forurenende virksomhed og vil under visse omstændigheder kunne kræves begrænset eller bragt til ophør. Ved den her foreslåede ændring af luftfartsloven søges der ikke hjemmel til nedlæggelse af allerede lovligt anlagte flyvepladser, men alene et grundlag for, at der fra de centrale luftfartsmyndigheders side kan udøves en kontrol med samtlige flyvepladser anvendelse og i fornødent omfang sættes grænser for benyttelsen af en plads. Men hensyn til anlæg af nye flyvepladser vil man fremtidig være yderst tilbageholdende og kun give tilladelse i tilfælde, hvor en ny flyveplads skal erstatte en eller flere eksisterende pladser, eller hvor et behov for en flyveplads virkelig kan dokumenteres.

Det må påregnes, at de foreslåede ændringer i lovens kapitel 6 vil medføre en vis udvidelse af luftfartsdirektoratets administrative opgaver, dels på kortere sigt i den overgangsperiode, hvor de eksisterende private pladser skal registreres og i et vist omfang have driftstilladelse, jfr. forslaget punkt 5 (§ 59), dels mere permanent i forbindelse med fornyelse af driftstilladelser, indsamling og behandling af statistik samt inspektion af et større antal flyvepladser end i den nuværende situation. Omfanget af merarbejdet vil dog ikke kunne bedømmes, forinden samtlige anmeldelser om private flyvepladser er modtaget. På dette usikre grundlag kan det øgede personalebehov foreløbig anslås til 2 à 3 mand inden for en lønudgift på ca. 200.000 kr. årlig. Ændringerne i lovens kapitel 6 vil ikke medføre udgifter eller administration for kommunerne.

## II. Almindelige bemærkninger vedrørende ændring af lovens kapitel 9.

Lovforslaget har til formål at gennemføre en forhøjelse af ansvarsgrænsen for skade på flypassagerer til 375.000 kr. pr. passager, dog kun for så vidt angår befordring udført af dansk lufttrafikforetagende.

a) Den nuværende ansvarsgrænse, der ved aftale kan forhøjes, blev indført ved lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart. Den er baseret på bestemmelsen i artikel 22 i konventionen af 12. oktober 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (Warszawa-konventionen) som ændret ved artikel XI i protokol af 28. september 1955 om ændringer i den nævnte konvention (Haag-protokollen). Disse internationale overenskomster var gengivet som henholdsvis bilag 2 og 3 til forslaget til den nævnte lov (Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1555-1578). Basisenheden i disse overenskomster er guldfrancs („Poincaré francs“), og luftfartslovens basisenhed var oprindeligt „guldkroner“ (jfr. bemærkningerne til lovforslagets § 111 (Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1493-1495)). Ved lov nr. 178 af 30. april 1969 om ændring af lov om luftfart ændredes basisenheden fra „guldkroner“ til „papirkroner“ og kronebeløbet følgelig fra 36.000 til 124.205. Desuden bemyndigedes ministeren for offentlige arbejder til at bekendtgøre ændringer som følge af ændringer i kronens guldværdi (se bemærkningerne til lovforslagets nr. 10-15 — Folketingstidende 1968-69, tillæg A, spalte 2789-2790). Den nævnte bemyndigelse er udnyttet i bekendtgørelse nr. 345 af 24. juni 1975, hvori der er givet underretning om, at beløbet nu udgør 125.500 kr.

b) USA foranledigede gennemført en IATA-aftale af 4. maj 1966 („Montreal-overenskomsten“), hvorefter luftfartsselskaber som vilkår for passagerbefordring, der havde et punkt i USA som begyndelses-, ende- eller mellemlandingspunkt, påtog sig at yde erstatning op til et beløb af 58.000 US dollars (excl. sagsomkostninger) og 75.000 US dollars (incl. sagsomkostninger). De 58.000 dollars repræsenterede dengang ca. en 3-dobling af Haag-protokollens beløb eller i danske kroner ca. 375.000.

I mange andre lande medførte pris- og omkostningsudviklingen en stigning i erstatningsniveauet, således at Haag-protokollens ansvarsgrænse efterhånden følte utilstrækkelig.

Efter et langvarigt forberedende arbejde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)'s juridiske komité oprettedes der den 8. marts 1971 i Guatemala en protokol (Guatemala-protokollen), indeholdende forskellige ændringer af Warszawa-konventionens bestemmelser om passagerbefordring som ændret ved Haag-protokollen, herunder en forhøjelse af befordrerens ansvar ved skade på flypassagerer, indebærende en 6-dobling af Haag-protokollens beløb eller 750.000 danske kroner.

For at få gyldighed skal Guatemala-protokollen ratificeres af 30 lande, og det er yderligere foreskrevet, at fem af de ratificerende landes luftfartsselskabers internationale rutetrafik tilsammen skal udgøre mindst 40 pct. af samtlige ICAO-landes luftfartsselskabers internationale ruteluftfart, jfr. dog nedenfor under g). Dette indebærer i praksis, at protokollen ikke kan træde i kraft, medmindre USA ratificerer. Denne ratifikation har endnu ikke fundet sted, og andre lande, herunder Danmark, Norge og Sverige, har ønsket klarhed over USAs stilling, før de gennemfører den lovgivning, som er nødvendig for en ratifikation. Til forhold, som oprindeligt har bevirket udsættelse af USAs stillingtagen, er inden for de sidste par år kommet yderligere et problem, hvis løsning også mange andre lande nu finder at måtte afvente, nemlig problemet om, hvilken guldværdi der skal anvendes ved omregning af Poincaré francs til nationale valutaer: den officielle guldværdi eller det frie markedes højere guldværdi.

De ansvarlige myndigheder i de skandinaviske lande er indstillet på at anbefale ratifikation af Guatemala-protokollen, og i Norge og Sverige er der forberedt forslag om ændring af de gældende lovbestemmelser om luftbefordring. I Danmark vil forslag om de nødvendige ændringer af kapitel 9 i lov om luftfart relativt hurtigt kunne forberedes, når det måtte blive aktuelt.

c) Under indtryk af udsigterne til, at ratifikation i fornødent omfang af Guatemala-protokollen

fortsat ville have lange udsigter, afholdt luftfartsjurister, repræsenterende et større antal vesteuropæiske landes regeringer, herunder de skandinaviske, i maj 1974 et møde i London, der resulterede i et forslag om en midlertidig løsning af behovet for en forhøjelse af Haag-protokollens ansvarsgrænse for personskade. Forslaget omfattede en forhøjelse til et beløb, der i national valuta stort set skulle svare til modværdien i 1966 af Montreal-overenskomstens 58.000 US dollars (jfr. ovenfor under b)). Forhøjelsen forudsattes i det enkelte land gennemført i relation til dette lands egne luftfartsselskaber enten ved frivillig aftale eller på grundlag af lov eller anden forskrift.

d) Norge og Sverige lægger megen vægt på at gennemføre en forhøjelse af ansvarsgrænsen i overensstemmelse med London-mødets forslag, idet erstatningsniveauet i disse lande ligger betydeligt højere end den nuværende ansvarsgrænse.

Efter de for ministeriet for offentlige arbejder foreliggende oplysninger er en tilsvarende forhøjelse, gældende for vedkommende landes rute- og charterselskaber, gennemført eller planlagt gennemført inden 1. april 1976 i følgende europæiske lande: England, Frankrig, Holland, Belgien og Portugal. Overvejelse om sådan forhøjelse er i gang i Finland og Schweiz og desuden i Canada og Australien.

I USA har ansvarsgrænsen som nævnt i b) ovenfor siden 1966 været 58.000 og 75.000 dollars (henholdsvis excl. og incl. sagsomkostninger).

e) Også i Danmark har domstolens praksis i sager om erstatning uden for kontraktsforhold udviklet sig på en sådan måde, at den nuværende ansvarsgrænse i luftfartslovens § 111, stk. 1, vil kunne virke som en urimelig og utilsigtet begrænsning af muligheden for at kunne tilkende en tilstrækkelig erstatning. I 1973-74 lå erstatningsniveauet for 100 pct. invaliditet således på 120-150.000 kr. og for tab af forsørger til efterladte hustruer på 70-100.000 kr. Erstatning til efterladte børn ansættes ofte til summen af normalbidragene for det antal år, barnet er under 18 år.

Justitsministeriets erstatningslovudvalg har i en betænkning om erstatning for tab ved personskade og tab af forsørger (bet. 679/1973) anbefalet, at der sker en forhøjelse af erstatningsniveauet ved de større invaliditeter og tab af forsørger. Udvalgets betænkning og en eventuel gennemførelse af det af udvalget udarbejdede lovforslag vil kunne støtte en udvikling i retning af et højere erstatningsniveau, selv om lovforslaget ikke indeholder nogen udtrykkelig bestemmelse om erstatningernes størrelse. Lovforslag påregnes fremsat, når udvalget har afgivet sin næste betænkning.

Ministeriet for offentlige arbejder har derfor undersøgt mulighederne for på frivilligt grundlag at få indført en ansvarsgrænse på 375.000 kr. for danske luftfartsforetagender. Medens SAS og DANAIR og et stort antal taxifyvningsforetagender har stillet sig positivt hertil, har charterselskaberne modsat sig en sådan forhøjelse, idet de vel er enige i behovet for en forhøjelse, men finder, at en fordobling af det nuværende beløb ville være tilstrækkelig. En forhøjelse, der omfatter samtlige danske luftfartsforetagender må derfor i givet fald gennemføres ad lovgivningsvejen. Spørgsmålet har været forhandlet med Norge og Sverige. Selv om det dér ville være muligt at indføre den omhandlede forhøjelse ad frivillig vej, for så vidt angår udenrigsluftfart, således at lovgivning ville kunne begrænses til at omfatte indenrigsluftfart, har man for at bevare den omfattende indholdsmæssige overensstemmelse mellem de skandinaviske luftfartslove besluttet at lovgive om forhøjelser for alle flypassagerer.

f) Ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet lægger vægt på, at den overensstemmelse, der i dag på luftbefordringsområdet består imellem den danske, norske og svenske luftfartslovgivning, fortsat bevares.

På et beslægtet område, nemlig passagerbefordring til søs, er der i § 192 i stk. 1 i søloven, jfr. lov nr. 294 af 23. maj 1973, indført en ansvarsgrænse på 700.000 guldfra francs eller ca. 350.000 kr. Indtil videre gælder denne grænse for skader, der er opstået i internordisk trafik.

Uanset at en mindre omfattende forhøjelse formodentlig inden for en kortere årrække ville være tilstrækkelig ud fra en isoleret dansk betragtning, er det herefter fundet rigtigt at foreslå en forhøjelse til 375.000 kr.

g) I tiden fra den 3.-25. september 1975 har der i Montreal været afholdt en diplomatisk konference, som var sammenkaldt med det oprindelige formål at søge gennemført ændringer af Warszawa-konventionens og Haag-protokollens bestemmelser om godsbefordring. Ud over vedtagelse af sådanne ændringer blev der truffet beslutninger, som åbner mulighed for erstatning af guldfra franc'en med Den internationale valutafonds særlige trækningsrettigheder. Samtidig er den specielle betingelse for Guatemala-protokollens ikrafttræden som er omtalt ovenfor under b), ophævet. Det er endnu for tidligt at vurdere disse forholds betydning for en snarlig indførelse af Guatemala-protokollens ansvarsgrænser vedrørende skader på passagerer, og der er derfor fortsat enighed mellem de berørte myndigheder i Danmark, Norge og Sverige om nødvendigheden af at gennemføre den her foreslåede lovændring.

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser.*

Til nr. 1.

I den gældende luftfartslov er begrebet „flyveplads“ ikke defineret, men den definition, der i så henseende anvendes af luftfartsmyndighederne — også internationalt — er: „ethvert areal, hvor der starter og lander luftfartøjer, det være sig land-, sø- eller isområder“. Denne definition kan det være praktisk at bibeholde i andre henseender, men når det drejer sig om at indføre krav om tilladelse til etablering af ethvert flyvepladsanlæg, er det nødvendigt at fastsætte nogle mere håndgribelige kriterier. Det er ikke tanken i almindelighed at forbyde adgangen til alene efter indhentelse af ejerens tilladelse lejlighedsvis at lande og starte på et dertil egnet areal. Sådanne lejlighedsvis operationer vil normalt ikke indebære problemer af trafikmæssig eller miljømæssig art. Disse problemer kan derimod opstå, når der er en sådan interesse i at benytte et areal, at det af ejeren af arealet eller af den, der benytter det til flyvning, findes praktisk at gennemføre foranstaltninger af den ene eller den anden art for at lette operationerne. Gennemførelsen af foranstaltninger vedrørende arealets overflade (bortset fra rent midlertidige såsom græsslåning) samt anbringelse af faste indretninger vil typisk være udtryk for hensigt til en mere permanent benyttelse af arealet som flyveplads og er derfor valgt som kriterier i en definition af flyvepladsbegrebet specielt gældende for lovens kapital 6. Definitionen af „andre luftfartsanlæg“ er nærmest medtaget for fuldstændighedens skyld, jfr. kapitlets overskrift. Der er hovedsagelig tale om lys- og radiofyrrer.

Den foreslåede nye affattelse af § 52, stk. 2, 1. punktum, svarer til den nugældende § 52, stk. 1, og stk. 2, 1. punktum. De pågældende forskrifter vil blive udfærdiget i form af en såkaldt BL (Bestemmelser for luftfart) udsendt af luftfartsdirektoratet efter ministeriets bemyndigelse.

Til nr. 2.

Medens den nugældende § 55 kun foreskriver tilladelsespligt ved anlæg af nye offentlige pladser, omfatter den foreslåede bestemmelse alle pladser, der falder ind under definitionen i den foreslåede § 52, stk. 1. Hensigten hermed er at forhindre ukontrolleret anlæg eller udvidelser af private flyvepladser. Da der til anlæg og drift af en flyveplads tillige kræves tilladelse eller dispensation i medfør af by- og landzoneloven og naturfredningsloven samt godkendelse i medfør af miljøbeskyttelsesloven, må ansøgninger om tilladelse efter luftfartsloven forelægges for amtsrådene (hovedstadsrådet), der ifølge praksis forelægger sagerne for vedkommende fred-

ningsplanudvalg. Sådant høring vil dog kun ske i de tilfælde, hvor ministeren for offentlige arbejder i princippet er indstillet på at imødekomme ansøgningen, jfr. det under de almindelige bemærkninger anførte.

Reglen i stk. 2 svarer stort set til den nugældende bestemmelse. Der tages navnlig sigte på flyvepladser, herunder helikopterlandingspladser, til benyttelse i is-situationer, ved marksprøjtning eller lignende, hvor der til trods for pladsens midlertidige karakter foretages foranstaltninger, der inddrager det pågældende areal under definitionen i § 52. Luftfartsdirektoratet vil blive bemyndiget til at administrere bestemmelsen.

Til nr. 3.

Den foreslåede bestemmelse er udtryk for en stramning og præcisering af den tilsvarende bestemmelse i den nugældende § 57. I betragtning af de store arealer, som flyvepladser med udenomliggende støjmæssigt betingede konsekvensområder optager, og den rolle, de derved kommer til at spille i den offentlige arealdisponering og øvrige planlægning, vil det være betænkeligt at give anlægstilladelser for længere tid end 10 år. Udløb af en anlægstilladelses gyldighedsperiode uden forlængelse medfører ikke i forhold til luftfartsmyndighederne nogen pligt for ejeren til retablering af den tidligere tilstand på den pågældende ejendom, herunder nedrivning af bygninger m.m., men bevirker navnlig, at eventuelle restriktioner med hensyn til benyttelsen af omliggende ejendomme kan ophæves. Såfremt der ved et flyvepladsanlæg er tale om så betydelige investeringer, at der må kræves en længere afskrivningstid, må anlægget antages at være af et sådant omfang, at dets gennemførelse vil ske ved en særlig anlægslov, i hvilken anlæggets opretholdelse vil kunne sikres for en længere periode.

Ved bestemmelsen i sidste punktum er der tænkt f. eks. på den landbrugsforpligtelse, der kan hvile på en ejendom, der skal benyttes som flyveplads, samt forpligtelser i henhold til bygningslovgivningen m. m., idet forholdet til by- og landzoneloven, naturfredningsloven og miljøbeskyttelsesloven forudsættes at være bragt i orden inden tilladelsen gives.

Til nr. 4.

Af hensyn til reglernes overskuelighed er bestemmelserne om driften af allerede anlagte pladser udtaget til særskilt behandling i §§ 58 og 59. Hovedformålet med den foreslåede § 58 er at kunne udøve kontrol med trafikens omfang og sammensætning på de enkelte pladser blandt andet ved at beskrive pligt til indsendelse af statistiske oplysninger. Så-

danne oplysninger er af betydning dels for kontrollen med overholdelse af vilkår stillet i medfør af miljøbeskyttelsesloven, dels for luftfartsmyndighedernes undersøgelser af flyvepladsbehovet og for overvejelser med hensyn til placering af eventuelle nye flyvepladser. Det er i så henseende hensigten at etablere et samarbejde mellem regionplanmyndigheden og de centrale luftfartsmyndigheder.

Driftstilladelsen indebærer ikke, at en flyveplads kan betragtes som godkendt af luftfartsmyndighederne i teknisk henseende. Teknisk godkendelse efter § 60 vil som hidtil være forbeholdt pladser, hvis benyttelse står åben for offentligheden i henhold til tilladelser givet i medfør af den nugældende § 55. Endvidere vil luftfartsdirektoratet fortsat kræve en form for teknisk godkendelse, for så vidt angår private pladser, der benyttes til skoleflyvning, rundflyvning og svæveflyvning.

Bestemmelsen i stk. 3 svarer til den nugældende § 58, bortset fra redaktionelle ændringer.

Til nr. 5.

Bestemmelsen om private flyvepladser i den nugældende § 59 ophæves og foreslås erstattet af en overgangsbestemmelse vedrørende de allerede eksisterende private pladser. En del af disse pladser benyttes kun i ringe omfang eller kun af ejeren selv, og i sådanne tilfælde kan det skønnes mindre påkrævet at fastsætte specificerede regler for benyttelsen. I hvilket omfang, dette vil være tilfældet, må afhænge af gennemgangen af de anmeldelser, der vil blive krævet indsendt, jfr. bestemmelsen i stk. 2.

Som nævnt under de almindelige bemærkninger knytter der sig en særlig interesse til de private pladser, hvis ejere tillader dem benyttet af enhver, og som derfor i vidt omfang må sidestilles med offentlige pladser, dog med den forskel, at taxiflyvning og forskellige andre former for flyvning ifølge koncessionsbestemmelser kun må benytte godkendte offentlige pladser. For private flyvepladser af den her nævnte art vil driftstilladelse ubetinget være nødvendig, og det vil blive taget op til nærmere overvejelse, om der for de mest benyttede pladser tillige skal kræves godkendelse i teknisk henseende i medfør af § 60, stk. 1, sidste punktum. Driftstilladelse og eventuel teknisk godkendelse af en privat plads vil dog ikke i sig selv medføre, at pladsen får status som offentlig.

Fristen for indgivelse af anmeldelse om eksisterende private flyvepladser, jfr. stk. 2, tænkes fastsat til 6 måneder fra bekendtgørelsen. Pladser, der ikke er anmeldt inden fristens udløb, vil kunne kræves nedlagt.

Bestemmelsen i stk. 3 tager sigte på oplysninger,

som luftfartsvæsenet i forbindelse med anmeldelserne og registreringen af de private pladser kan komme i besiddelse af vedrørende de enkelte pladseres beskaffenhed. Der tænkes dels på en eventuel risiko for beboere af naboejendomme til en flyveplads, dels på den fare, der kan være forbundet med ukyndiges benyttelse af pladsen, f. eks. på grund af tilstedeværelsen af elektriske ledninger, træer eller lignende. I sådanne situationer må myndighederne have adgang til at gribe ind, eventuelt med et vilkår om, at kun ejeren af pladsen må benytte den, eller med pålæg om at foretage visse ændringer eller afmærkninger.

Til nr. 6.

Ændringen af overskriften „Godkendelse“ til „Teknisk godkendelse“ er alene af forklarende art for at undgå forveksling med anlægstilladelse og driftstilladelse.

Til nr. 7, 9 og 11-16.

Forslagene er af rent redaktionel karakter.

Til nr. 8.

Med hensyn til forslaget i § 92 a, stk. 1, henvises til næstsidste afsnit i bemærkningerne til nr. 10.

For tilsidesættelse af kravet i § 92 a, stk. 1, er det fundet rigtigt at foreskrive tilsvarende sanktion som den, der er omhandlet i den gældende § 92, stk. 3, nemlig, at befordrereren ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsningen. Forslaget i § 92 a, stk. 2, sigter herpå.

Til nr. 10.

Forslaget er begrænset til at omfatte danske lufttrafikforetagender. På samme måde vil kun norske og svenske lufttrafikforetagender blive omfattet af ændringen af lovgivningen i henholdsvis Norge og Sverige, og forhøjelser i andre lande er ligeledes begrænset til at omfatte vedkommende lands lufttrafikforetagender. Baggrunden herfor er, at et medlem af Warszawa-konventionen/Haag-protokollen formentlig ikke kan foreskrive og gennemtvinge højere ansvarsgrænser for andre medlemslandes luftfart, der berører førstnævnte medlemsland. En undtagelse herfra er den situation, som omtales i sidste afsnit af bemærkningerne til nr. 10.

Befordring, udført af SAS, må anses som befordring, udført af dansk lufttrafikforetagende, hvis et erstatningskrav skal bedømmes efter dansk ret. Tilsvarende må SAS anses som norsk og svensk lufttrafikforetagende, dersom norsk henholdsvis svensk ret skal anvendes.

Den forhøjede grænse skal ifølge forslaget gælde for al trafik, der udføres af danske lufttrafikforeta-

gønder. Det skal således også omfatte trafik, som danske luftfartsforetagender i eget navn udfører med fly, der er indchartret fra udenlandske foretagender.

Det foreslås, at den højere ansvarsgrænse skal gælde, uanset om skaden er sket her i landet eller i udlandet. Det betyder, at den højere ansvarsgrænse kommer til anvendelse, selv om dansk rets almindelige internationale privatretlige regler ville føre til, at fremmed ret skulle anvendes ved en dansk domstol.

Som anført ovenfor udelukker Danmarks folkeretlige forpligtelser efter Warszawa-konventionen-/Haag-protokollen formentlig, at et udenlandsk luftfartsselskab kan gøres ansvarlig efter den højere ansvarsgrænse. Det er derfor i stk. 2 foreslået, at i tilfælde, hvor kun en del af en befordring udføres af dansk lufttrafikforetagende, og en anden del således udføres af et udenlandsk foretagende, skal den højere ansvarsgrænse kun gælde for den del af befordringen, som udføres af dansk lufttrafikforetagende. Har dette udstedt billet for hele befordringen, og sker der skade under det udenlandske selskabs del af befordringen, bør det danske foretagende ikke som aftalesluttende befordrer forpligtes til at udbetale højere erstatning end, hvad der svarer til det beløb, som det ved regres kan kræve tilbage fra det udenlandske selskab.

Den i den foreslåede § 92 a, stk. 1, påbudte erklæring vil bidrage til, at den forhøjede grænse også i de fleste tilfælde kan forventes anvendt, hvis erstatningsspørgsmålet pådømmes af en domstol i udlandet.

Hvis der måtte blive tale om i medfør af lovens § 75, stk. 3, at give et udenlandsk luftfartsforetagende tilladelse til at udføre indenrigs flypassagerbefordring, må en sådan tilladelse kunne gøres betinget af, at foretagendet underkaster sig den højere ansvarsgrænse.

Til nr. 16.

Forslaget skal sikre, at den højere ansvarsgrænse også kommer til at gælde i de relativt få tilfælde, hvor befordrerens ansvar ifølge § 126 i øvrigt skulle have været bedømt efter den tidligere luftbefordringslov, lov nr. 123 af 7. maj 1937.

Til nr. 17.

Ændringen er en konsekvens af de under nr. 2-5 foreslåede ændringer.

#### *Til § 2.*

Ikraftsættelsen af de ændringer, der er foreslået i nr. 7-16, må kunne koordineres med Norge og Sverige. Det er derfor foreslået, at ministeren for offentlige arbejder fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for disse ændringer.



## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov.

### Gældende formulering.

**§ 52.** Flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste skal tilfredsstille de krav, ministeren for offentlige arbejder fastsætter.

*Stk. 2.* Ministeren giver forskrifter om drift og vedligeholdelse af sådanne anlæg og om tilsyn. Den myndighed, der fører tilsyn med anlæggene, skal tillige påse overholdelsen af de øvrige i dette kapitel indeholdte og i tilslutning dertil givne bestemmelser. Den kan til enhver tid kræve adgang til luftfartsanlæg og anden ejendom i den udstrækning, det er nødvendigt for udførelsen af dens opgaver.

### Tilladelse.

**§ 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. Tilladelse udkræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.

*Stk. 2.* Ministeren kan foreskrive, at en flyveplads under hensyn til dens karakter, trafikken omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse.

### Forslaget.

**1. § 52, stk. 1.** affattes således:

„Ved „flyveplads“ forstås i dette kapitel ethvert areal, på hvilket der er foretaget foranstaltninger med henblik på at muliggøre eller forbedre mulighederne for luftfartøjers start og landing, herunder ved afmærkning, udjævning eller befæstelse eller ved anbringelse af faste indretninger såsom vindposer, banebelysning eller radiofyr. Ved „andre luftfartsanlæg“ forstås anlæg uden for flyvepladser, der tjener til sikring eller lettelse af lufttrafikkens afvikling eller driften af flyvepladser.“

*I § 52, 2. stk.,* affattes 1. punktum således:

„*Stk. 2.* Flyvepladser og andre luftfartsanlæg skal opfylde de krav, der fastsættes af ministeren for offentlige arbejder i henseende til anlæg, konstruktion, drift, vedligeholdelse og tilsyn.“

(Resten af stk. 2 bibeholdes uændret.)

**2. Overskriften over §§ 55-57** ændres til „Anlægstilladelse“, og § 55 affattes således:

„**§ 55.** Til anlæg af en flyveplads kræves en tilladelse, der gives af ministeren for offentlige arbejder efter indhentet udtalelse fra vedkommende amtsråd, for Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtskommuners samt Københavns og Frederiksberg kommuners vedkommende dog fra hovedstadsrådet. Anlægstilladelse kræves tillige til udvidelse eller ændring af tidligere anlagte flyvepladser samt til opførelse af bygninger eller anbringelse af andre anlæg på flyvepladser til brug ved driften af disse. Endvidere kræves anlægstilladelse til andre luftfartsanlæg, jfr. § 52, stk. 1, når anlægget foretages af andre end luftfartsvæsenet.

*Stk. 2.* Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte regler om, at flyvepladser eller andre luftfartsanlæg af midlertidig karakter kan etableres uden anlægstilladelse.

*Gældende formulering.*

§ 57. Tilladelse skal gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet.

§ 58. 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 gennemføre anlægget eller opretholde driften, kan tilladelsen ligeledes tilbagekaldes.

§ 59. Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at der til indretning og drift af en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning ikke står åben for offentligheden, eller af

*Forslaget.*

3. § 57 affattes således:

„§ 57. Tilladelsen gives for et tidsrum af indtil 10 år og på vilkår, som skønnes påkrævet. Tilladelsen bortfalder, såfremt ansøgning om driftstilladelse efter § 58 ikke er indgivet senest 2 år fra tilladelsens dato. Endvidere kan tilladelsen tilbagekaldes, såfremt driften i et sammenhængende tidsrum af 2 år ikke har været opretholdt i det ved tilladelsen forudsatte omfang, eller såfremt der sker væsentlig tilsidesættelse af vilkårene for tilladelsen. Tilladelsen fritager ikke for opfyldelse af krav i den øvrige lovgivning.“

4. Som *overskrift* over §§ 58-59 anføres: „*Driftstilladelse*“, og § 58 affattes således:

„§ 58. For at en flyveplads må benyttes til beflyvning, kræves en driftstilladelse af luftfartsvæsenet. Driftstilladelse gives for indtil 2 år ad gangen og indeholder angivelse af den form for trafik, der må finde sted på pladsen, samt grænserne for trafikens omfang. Driftstilladelsen gøres afhængig af de vilkår, der følger dels af forskrifter udfærdiget af ministeren for offentlige arbejder i medfør af § 52, stk. 2, dels af anlægstilladelsen, jfr. § 57. Driftstilladelse kræves ligeledes for andre luftfartsanlæg, der drives af andre end luftfartsvæsenet.

*Stk. 2.* Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte regler om, at flyvepladser af midlertidig karakter kan drives uden tilladelse efter stk. 1.

*Stk. 3.* Såfremt der ved driften af en flyveplads eller et andet luftfartsanlæg sker væsentlig tilsidesættelse af bestemmelserne i denne lov eller af vilkårene for driftstilladelsen, eller såfremt det må antages, at indehaveren af tilladelsen ikke er i stand til at opretholde driften på den i tilladelsen foreskrevne måde, kan tilladelsen tilbagekaldes af luftfartsvæsenet midlertidigt eller for stedse, eller tilladelsen kan begrænses og gøres afhængig af ændrede vilkår.“

5. § 59 affattes således:

„§ 59. Flyvepladser, som i medfør af tidligere gældende lovgivning er indrettet og drevet uden tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder eller luftfartsvæsenet, kan

*Gældende formulering.*

andet anlæg i luftfartens tjeneste skal kræves tilladelse af luftfartsvæsenet. Ministeren kan give nærmere forskrifter for sådan tilladelse.

*Godkendelse.***§ 60.** — — —**§ 92.** — — —

*Stk. 3.* Er billet ikke udstedt, eller har den ikke det foreskrevne indhold, eller er den gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig. Er passageren med befordrerens samtykke kommet om bord i luftfartøjet, uden at billet er udstedt, eller indeholder billetten ikke den under c) nævnte oplysning, kan befordrereren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111.

**§ 111, stk. 1, 1. pkt.**

Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for hver enkelt begrænset til et beløb af 124.205 kr. Aftale kan dog træffes om en højere ansvarsgrænse. Ministeren for offentlige arbejder kan bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser.

*Forslaget.*

fortsat benyttes uden driftstilladelse efter § 58. Dog kan ministeren for offentlige arbejder fastsætte regler om, at der til benyttelse af sådanne flyvepladser skal kræves driftstilladelse, såfremt beflyvning af pladsen står åben for alle luftfartøjer under ensartede vilkår.

*Stk. 2.* Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere bestemmelser om pligt til anmeldelse og registrering af de i stk. 1 nævnte, tidligere anlagte flyvepladser.

*Stk. 3.* Såfremt benyttelsen af en flyveplads, der tidligere er anlagt uden tilladelse, jfr. stk. 1, i sikkerhedsmæssig henseende skønnes uforsvarlig, kan ministeren for offentlige arbejder forbyde den fortsatte benyttelse af pladsen til start og landing med luftfartøjer eller fastsætte vilkår for benyttelsen.“

**6.** *Overskriften over § 60 ændres til: „Teknisk godkendelse“.*

**7.** I § 92, *stk. 3*, indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“:

**8.** Efter § 92 indsættes som § 92 a:

„§ 92 a. Dansk lufttrafikforetagende skal i sine billetter eller almindelige befordringsvilkår tillige angive, at det ved befordring af passagerer er ansvarligt inden for den ansvarsgrænse, som er nævnt i § 111 a.

*Stk. 2.* Tilsidesættes det krav, som er nævnt i stk. 1, kan befordrereren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111 a.“

**9.** § 111, *stk. 1, 1. pkt.*, affattes således:

„*Stk. 1.* Medmindre andet følger af § 111 a, er ved befordring af passagerer befordrerens ansvar for hver enkelt begrænset til et beløb af 124.205 kr.“

*Gældende formulering.*

**§ 112, stk. 1.** Forbehold, der tilsigter at fritage befordreren for ansvar eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 111, er ugyldige.

**§ 113.** De i § 111 fastsatte ansvarsgrænser skal ikke finde anvendelse, såfremt det bevises, at befordreren selv eller hans folk under udførelsen af deres tjeneste har forårsaget skader, enten med fortsæt eller groft uagtsomt, vidende om, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

**§ 119 c, stk. 1.** Ved bedømmelsen af en befordrers ansvar skal handlinger og undladelser af den anden befordrer eller af dennes folk under udøvelsen af deres tjeneste anses at have samme virkning som hans egne handlinger og undladelser. Den, der udfører befordringen, kan dog ikke herved pådrages ansvar ud over de i § 111 fastsatte grænser.

**§ 122, stk. 2.** Ved international luftbefordring, som falder uden for Warszawakonventionen, kan befordreren påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, selv om befordringsdokumentet ikke indeholder den i stk. 1 omhandlede angivelse.

**§ 123.** Ministeren for offentlige arbejder kan, for så vidt angår indenrigsk luftfart, hvor mellemlandning uden for riget ikke er aftalt, gøre undtagelse fra de i § 92, stk. 1, § 93, stk. 1, og § 97 indeholdte bestemmelser om billetter, rejsegodsbeviser og luftfragtbreve.

*Forslaget.*

**10.** Efter § 111 indsættes som § 111 a:

„**§ 111 a.** Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, er ansvaret for hver enkelt passager begrænset til 375.000 kr. Denne grænse gælder, uanset hvor skaden er indtruffet. Der kan træffes aftale om højere ansvarsgrænser.

*Stk. 2.* Hvis en befordring kun delvis udføres af dansk lufttrafikforetagende, finder den ansvarsgrænse, som er nævnt i stk. 1, kun anvendelse for den del af befordringen, som er udført af dette foretagende.“

**11.** I § 112, stk. 1, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

**12.** I § 113 indsættes efter „§ 111“ ordene „og § 111 a“.

**13.** I § 119 c, stk. 1, indsættes efter „§ 111“ ordene „eller § 111 a“.

**14.** I § 122, stk. 2, indsættes som nyt 2. punktum:

„Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

**15.** I § 123 indsættes efter „§ 92, stk. 1, „§ 92 a, stk. 1“.

*Gældende formulering.*

**§ 126.** Så længe Warszawakonventionen af 12. oktober 1929 er gældende i forholdet mellem Danmark og andre stater, som har tilsluttet sig denne overenskomst, men som ikke har ratificeret eller tiltrådt Haagprotokollen af 28. september 1955, skal dog de i lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj indeholdte bestemmelser fortsat have gyldighed for befordringsaftaler, som afsluttes efter nærværende lovs ikrafttræden, og som falder ind under Warszawakonventionen af 12. oktober 1929. Bestemmelserne i § 114 finder tilsvarende anvendelse i de nævnte tilfælde. Det samme gælder bestemmelserne i §§ 119 a-119 f og § 121, stk. 2, 2. og 3. punktum. Endvidere finder bestemmelserne i § 112, stk. 2, anvendelse, for så vidt angår befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen. Henvisningerne i § 114 og §§ 119 a-119 f til bestemmelserne i kapitel 9 gælder i stedet de tilsvarende bestemmelser i lov nr. 123 af 7. maj 1937.

**§ 149.** — — —

*Stk. 4.* 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.

— — — — —  
*Stk. 11.* Overtrædelse af vilkår og betingelser, fastsat i medfør af § 57 og § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.

*Forslaget.*

**16.** I § 126 indsættes som stk. 2:

„*Stk. 2.* Ved befordring af passagerer, udført af dansk lufttrafikforetagende, gælder dog § 111 a“.

**17.** I § 149, *stk. 4*, indsættes efter „§ 55, stk. 1.“: „§ 58, stk. 1.“

*Stk. 11* affattes således:

„Overtrædelse af vilkår og betingelser, fastsat i medfør af §§ 57-59 samt § 60, stk. 2, straffes med bøde eller hæfte.“