

Lovforslag nr. L 104. Fremsat den 12. december 1984 af ministeren for offentlige arbejder

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

§ 1

I lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969, som ændret senest ved lov nr. 261 af 8. juni 1983, foretages følgende ændringer:

1. § 3 affattes således:

»§ 3. Når hensynet til den offentlige sikkerhed eller militære grunde kræver det, kan ministeren for offentlige arbejder bestemme, at adgangen til luftfart inden for visse områder indskrænkes eller forbydes.

Stk. 2. Når den offentlige sikkerhed kræver det, eller der ellers foreligger ganske særlige omstændigheder, kan ministeren for offentlige arbejder bestemme, at adgangen til luftfart inden for hele riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes.«

2. I § 10, stk. 2, og i § 11, stk. 2, litra c, udgår: »herunder om, hvorvidt det er købt på afbetaling,«.

3. I § 12, stk. 1, 1. pkt., udgår: »herunder salg på afbetaling med ejendomsforbehold,«.

4. I § 14, stk. 1, ændres »hæftelse« til: »rettighed« og »hæftelsen« ændres til: »rettigheden«.

5. I § 111 a, stk. 1, ændres »375.000 kr.« til: »100.000 SDR«.

§ 2

Ministeren for offentlige arbejder fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttrædelse.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er, for så vidt angår § 1, nr. 1-4, en uændret genfremsættelse af det forslag, der blev fremsat den 7. februar 1984 (lovforslag L 38 i folketingsåret 1983/84 (2. samling) blad nr. 39). Ministeren for offentlige arbejders fremsættelse af lovforslaget er optrykt i Folketingstidende 1983/84, folketingets forhandlinger, (2. samling), sp. 146. 1. og 2. behandlingen er gengivet i henholdsvis sp. 778-785 og sp. 6472-6477.

Forslaget har ingen administrative eller økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

De indskrænkninger og forbud mod luftfart, som omhandles i § 3, stk. 1 og 2, skal efter den nuværende regel gennemføres ved kongelig anordning. I overensstemmelse med nugældende lovgivningspraksis foreslås beføjelsen til at træffe bestemmelse om sådanne indskrænkninger og forbud henlagt til ministeren.

til nr. 2-4

Bestemmelserne i §§ 10-12 vedrørende oplysninger om erhvervelse af luftfartøj ved køb på afbetaling er indført ved den omfattende revision af luftfartslovgivningen, der gennemførtes ved lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart. I bemærkningerne til forslaget til § 10 er det uden nærmere begrundelse anført, at det kan være af betydning, bl.a. for luftfartsmyndighederne, at vide, om et luftfartøj er erhvervet på særlige betalingsvilkår.

Det er ikke klart, hvad begrundelsen har været for kravet om indførelse i nationalitetsregistret af disse oplysninger, men de er i hvert fald i dag uden betydning for luftfartsmyndighederne, og de medfører et vist merarbejde for luftfartsdirektoratet, der er registreringsmyndighed. Kravet om disse oplysninger foreslås derfor ophævet.

Der er ikke i henhold til luftfartsloven knyttet omsætningsbeskyttelse for sælger og køber til optagelsen i nationalitetsregistret. Sådant beskyttelse kan derimod opnås ved optagelse i det såkaldte rettighedsregister, jfr. lov nr. 135 af 31. marts 1960 om registrering af rettigheder over luftfartøjer. Da det er luftfartsdirektoratets indtryk at der blandt købere og sælgere af luftfartøjer består en udbredt misforståelse, hvorefter anmeldelse til optagelse i nationalitetsregistret samtidig indebærer fuld omsætningsbeskyttelse, er det hensigten efter gennemførelsen af den foreslåede lovændring at redegøre nærmere for denne i publikationen Efterretninger for luftfarende (EFL).

§ 14, stk. 1, foreslås ændret således, at det præciseres, at bestemmelsen omfatter alle i rettighedsregistret registrerede rettigheder, herunder afbetalingssælgeres. Samtidig skabes der overensstemmelse med § 19 i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Til nr. 5

a) § 111 a blev indsat i luftfartsloven ved punkt 5 i lov nr. 222 af 18. maj 1977 om ændring af lov om luftfart.

Ændringen indebar, at grænsen for befordreansvar for hver enkelt passager blev forhøjet til 375.000 kr., for så vidt angår danske lufttrafikforetagender, medens den hidtidige grænse i § 111, stk. 2, 124.205 kr., bibeholdtes for andre luftbefordrere, idet Danmark internationalt var forpligtet hertil.

Denne internationale forpligtelse følger af Danmarks medlemskab af konventionen af 12. oktober 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (Warszawa-konventionen) som ændret ved protokol af 28. september 1955 (Haag-protokollen). Disse internationale overenskomster var gengivet som henholdsvis bilag 2 og 3 til forslag til lov om luftfart (Folketingstidende 1959-60 tillæg A, spalte 1558-1578).

Ved protokol af 8. marts 1971 (Guatemala-protokollen), der indeholder forskellige ændringer af Warszawa-/Haag-systemets bestemmelser om pas-

sagerbefordring, blev ansvarsgrænsen 6-doblet i forhold til Haag-protokolens beløb. Grænsen var herefter 1,5 mill. guldfrancs eller ca. 750.000 kr.

Som følge af usikkerhed omkring USAs ratifikation af Guatemala-protokollen, der på grund af dennes ikrafttrædelsesbestemmelses udformning reelt var nødvendig for ikrafttrædelsen, var andre lande tilbageholdende med ratifikation. Da der på den anden side var et påtrængende behov for en betydelig forhøjelse af ansvarsgrænsen i henhold til Warszawa-/Haag-systemet, enedes et stort antal vesteuropæiske lande, herunder Danmark, Norge og Sverige, om at søge ansvarsgrænsen for deres respektive nationale luftfartsselskaber forhøjet til et beløb svarende til 58.000 US \$. For Danmarks vedkommende gennemførtes denne forhøjelse ved indsættelsen i 1977 af § 111 a, stk. 1. 58.000 US \$ svarede dengang til 375.000 kr.

b) Ved en diplomatisk konference i Montreal i september 1975 blev der oprettet 4 protokoller (Montreal-protokol nr. 1-4). De to første vedrører ændring af møntfoden i Warszawa-konventionen og Haag-/Guatemala-protokollerne fra guldfrancs til SDR («special drawing rights» – dvs. de særlige trækningsrettigheder på den internationale valutafond). Denne ændring var nødvendiggjort af uroen omkring guldets værdi. For passagerer blev Warszawa-/Haag-beløbet ændret til 16.600 SDR. Ved § 2, stk. 1, i lov nr. 645 af 13. december 1978 om ændring af søloven, luftfartsloven og loven om aftaler ved international vejtransport blev luftfartslovens beløb, 124.205 kr., omsat til disse 16.600 SDR. Beløbsangivelsen for den særlige ansvarsgrænse for danske lufttrafikforetagender blev bibeholdt i kroner.

Ved Montreal-protokol nr. 3 blev der foretaget visse ændringer i Guatemala-protokollen. Herunder blev dennes ansvarsgrænse omsat fra 1,5 mill. guldfrancs til 100.000 SDR. Desuden blev protokollens ikrafttrædelsesbestemmelse ændret således, at USAs ratifikation ikke længere var nødvendig for ikrafttrædelsen.

c) Uanset, at USAs ratifikation af Montreal-protokol nr. 3 således ikke længere er nødvendig for protokollens ikrafttrædelse, har det forhold, at USA endnu ikke har ratificeret, og at der fortsat hersker usikkerhed om dets holdning, indtil fornylig afholdt mange andre lande fra at ratificere protokollen, der derfor stadig ikke er trådt i kraft. Der er imidlertid nu blandt de vesteuropæiske lande, herunder de nordiske, overvejende stemning for inden for en nærmere fremtid at søge tilvejebragt grundlag for ratifikation. For Danmarks, Norges og

Sveriges vedkommende kan det forventes, at forslag om den nødvendige lovændring, der tillige skal skabe grundlag for ratifikation af Montreal-protokol nr. 4 om ændring af Warszawa-/Haag-systemets regler om godsbefordring, vil blive udarbejdet inden for de næste par år.

d) De vesteuropæiske landes kommende ratifikation af Montreal-protokollen er ikke i sig selv tilstrækkelig til at sikre ikrafttrædelse, og det vil således en tid endnu være usikkert, hvornår denne finder sted. Da udviklingen i flere vesteuropæiske lande er løbet fra den forhøjelse af de nationale luftfartsselskabers ansvarsgrænse, der gennemførtes i 1976-77, er der blandt disse lande enighed om, at der er behov for en hurtig forhøjelse af denne grænse.

Der er enighed om, at det vil være rimeligt nu at søge grænsen forhøjet til 100.000 SDR. En sådan forhøjelse har allerede fundet sted i flere lande.

Der er mellem regeringerne i Danmark, Norge og Sverige enighed om snarest muligt at tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag for en forhøjelse til 100.000 SDR. Med kursen pr. den 15. november 1984 svarer dette til knapt 1,1 mill. kr., dvs. næsten en 3-dobling af ansvarsbeløbet.

e) Montreal-protokol nr. 3 giver mulighed for etablering af supplerende forsikringsordninger, der skal muliggøre erstatninger ud over de 100.000 SDR. Idet det findes ønskeligt såvidt muligt at sikre danske passagerer fuld erstatning svarende til den nye erstatningslov (lov nr. 228 af 23. maj 1984), vil mulighederne for sådanne supplerende forsikringsordninger blive undersøgt som led i forberedelserne af den lovændring, der som nævnt i punkt 3 skal danne grundlag for Danmarks ratifikation af Montreal-protokol nr. 3 og 4.

f) Forslaget har været forelagt for SAS, de større danske luftfartsselskaber og for den mindre luftfarts organisationer. Indstillingen til forslaget er positiv.

Til § 2

Forslaget er begrundet i, at ikrafttrædelsen af den foreslåede ændring i § 1, nr. 5, bør samordnes med Norge og Sverige, hvor den tilsvarende lovgivning forventes gennemført senest i løbet af foråret 1985.

Selv om det eventuelt måtte være muligt at sætte de øvrige ændringer i kraft tidligere, foreslås det, at samtlige ændringer sættes i kraft samtidig efter ministeren for offentlige arbejders nærmere bestemmelse.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969, som ændret senest ved lov nr. 261 af 8. juni 1983, foretages følgende ændringer:

1. § 3 affattes således:

»§ 3. Når hensynet til den offentlige sikkerhed eller militære grunde kræver det, kan ministeren for offentlige arbejder bestemme, at adgangen til luftfart inden for visse områder indskrænkes eller forbydes.

Stk. 2. Når den offentlige sikkerhed kræver det, eller der ellers foreligger ganske særlige omstændigheder, kan ministeren for offentlige arbejder bestemme, at adgangen til luftfart inden for hele riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes.«

§ 3. Ved kongelig anordning kan det, når hensynet til den offentlige sikkerhed eller militære grunde kræver det, bestemmes, at adgangen til luftfart inden for visse områder indskrænkes eller forbydes.

Stk. 2. Når den offentlige sikkerhed kræver det, eller der ellers foreligger ganske særlige omstændigheder, kan det ved kongelig anordning bestemmes, at adgangen til luftfart inden for hele riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes.

2. I § 10, *stk. 2*, og i § 11, *stk. 2*, litra c, udgår: »herunder om, hvorvidt det er købt på afbetaling,«.

§ 10. Registrering sker på grundlag af skriftlig begæring fra ejeren.

Stk. 2. Begæringen skal indeholde de fornødne oplysninger om, at anmelderen er ejer, om hans erhvervelse af luftfartøjet, herunder om, hvorvidt det er købt på afbetaling, samt

oplysninger om fartøjet selv, herunder når, hvor og af hvem det er bygget.

Stk. 3. Begæringen skal være ledsaget af bevis for, at betingelserne efter §§ 7–9 er opfyldt.

§ 11. Såfremt registreringsmyndigheden kan tage begæringen til følge, skal luftfartøjet registreres og tildeles registreringsmærke.

Stk. 2. I registret skal indføres:

- a) Luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærker,
- b) nødvendige oplysninger til identificering af luftfartøjet,
- c) oplysninger om ejeren og hans erhvervelse af luftfartøjet, herunder om, hvorvidt det er købt på afbetaling,
- d) bemærkning om luftfartøjets luftdygtighedsbevis,
- e) registreringsdatoen,
- f) andre oplysninger efter bestemmelse af ministeren for offentlige arbejder.

3. I § 12, *stk. 1, 1. pkt.*, udgår: »herunder salg på afbetaling med ejendomsforbehold,«.

§ 12. Såfremt der efter registreringen sker ændring i ejendomsforholdet med hensyn til luftfartøjet, herunder salg på afbetaling med ejendomsforbehold, eller luftfartøjet undergår sådan forandring, at det har betydning for dets identificering, skal ejeren uopholdelig anmelde det til registreringsmyndigheden. Det samme gælder, når ejeren ikke længere opfylder vilkåret efter § 7. Overdrages luftfartøjet ved aftale helt eller delvis til ny ejer, påhviler anmeldelsespligten også overdrageren. I tilfælde af et luftfartøjs salg ved tvangsauktion eller overtagelse ved umiddelbar fogedforretning skal fogden eller – ved konkurs og offentligt skifte, der omfatter luftfartøjet – skifteretten (eksekutor) sende

meddelelse herom til registreringsmyndigheden.

Stk. 2. Registreringsmyndigheden skal under fornøden iagttagelse af bestemmelserne i §§ 10-11 føre anmeldelsen ind i registret eller – i de i §§ 13-14 omhandlede tilfælde – slette luftfartøjet af registret eller gøre anmærkning på dets blad.

4. I § 14, stk. 1, ændres »hæftelse« til: »rettighed« og »hæftelsen« ændres til: »rettigheden«.

§ 14. Hvis der på et luftfartøj hviler en registreret hæftelse, må det ikke udslettes af nationalitetsregistret, medmindre rettighedshaveren meddeler sit samtykke hertil, men der gøres anmærkning i registret om det forhold, som skulle have medført slettelse. Sådanne anmærkning berører ikke hæftelsen, men

har ellers samme virkning som slettelse.

Stk. 2. Hvis et luftfartøj slettes af nationalitetsregistret, eller der i registret gøres sådan anmærkning, som omhandles i stk. 1, skal meddelelse herom gives føreren af rettighedsregistret.

5. I § 111 a, stk. 1, ændres »375.000 kr.« til: »100.000 SDR«.

§ 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.