

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 taxifyvning 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 ukundiges 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 befordrerens 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-