

## Til nr. 3 og 4

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

## Til nr. 5

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

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

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

## Til nr. 6

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

## Til nr. 7 og 8

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

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

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

## Til nr. 9

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

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

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

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