

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Ved EU-forordning nr. 785/2004 af 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaber og luftfartsoperatører er der indført fælleseuropæiske krav om ansvarsforsikring for skade på personer og ting uden for luftfartøjet (tredjemandsansvar), for skade på passagerer samt for erhvervsmæssig luftfart for skade på bagage og gods. Den nuværende formulering, hvorefter et luftdygtighedsbevis bliver ugyldigt, hvis der ikke er tegnet ansvarsforsikring efter lovens § 130, stk. 1 (tredjemandsansvar), er derfor ikke længere dækkende, idet forsikringskravet i § 130, stk. 1, nu kun gælder for luftfartøjer i Grønland og på Færøerne, mens kravet for alle øvrige luftfartøjer følger af den nævnte forordning. For effektivt at kunne håndhæve forsikringskravene foreslås bestemmelsen formuleret generelt, således at luftdygtighedsbeviset bliver ugyldigt, hvis luftfartøjet ikke er forsikret efter de regler, der gælder herfor. Den foreslåede formulering indebærer endvidere, at ikke blot manglende forsikring for tredjemandsansvar, men også manglende forsikring for ansvar for skade på passagerer, bagage og gods medfører luftdygtighedsbevisets ugyldighed med den konsekvens, at luftfartøjet ikke må benyttes til luftfart.

Til nr. 2

§ 52, stk. 2, 2. og 3. pkt., om adgang til luftfartøjer og tilsyn, er en konsekvens af forslaget til § 150 e, stk. 2, der i det væsentlige viderefører indholdet af bestemmelsen.

Til nr. 3

De gældende regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed omfatter kun flyvepladser og luftfartsselskaber. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at terrorhandling og lignende kan blive rettet mod den flyvesikringstjeneste og de luftfartsanlæg, der bistår og regulerer lufttrafikken uden for start og landing på flyvepladser. Det foreslås derfor, at der indføres hjemmel til at fastsætte regler til sikring af sådanne anlæg, først og fremmest for flyvesikringstjenestens kontrolcentral, hvor flyveledere kontrollerer en routetrafikken i Danmark, dvs. den flyvning, der ikke er forbundet med start og landing, men også hvis der skulle opstå behov for sikring af navigationshjælpe midler på jorden. Der vil typisk kunne blive tale om at fastsætte regler om indhegning og adgangskontrol.

I dag ligger kontrolcentralen fysisk i forbindelse med Københavns Lufthavn, Kastrup, og i samme byg-

ningskompleks, som indeholder kontroltårnet, der styrer starter og landing. Kontrolcentralen er dermed omfattet af de gældende regler for flyvepladseres foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Kontrolcentralen er derfor i praksis omfattet af disse foranstaltninger. Kontrolcentralen drives af Flyvesikringstjenesten (Naviair), der er en statsvirksomhed under Transport- og Energiministeriet, men der er lovgivningsmæssigt intet til hinder for, at flyvesikringstjeneste kan drives af en privat virksomhed.

Forslaget skal først og fremmest sikre, at der er hjemmel til at stille krav om foranstaltninger, hvis kontrolcentralen eventuelt i fremtiden flyttes eller adskilles fra kontrollen med flyvepladstrafikken eller overgår til en privat virksomhed.

Til nr. 4, 5 og 6

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af indsættelse af et nyt stykke i § 70 a. Endvidere vil de beføjelser, som politiet og Statens Luftfartsvæsen har i § 70 a, stk. 4 og 5, komme til at omfatte andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 3.

Til nr. 7

Det foreslås, at det i luftfartslovens § 71 præciseres, at ministerens bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om takster også omfatter luftfartsselskabernes betaling for ground handling. Transport- og energiminister kan i den forbindelse bestemme, at betaling for ground handling alene skal reguleres i det omfang, hvor der ikke er mulighed for konkurrence, og hvor ground handling-ydelserne er nødvendige for benyttelsen af den offentlige flyveplads.

Ground handling er som anført i de almindelige bemærkninger en samlebetegnelse for en række aktiviteter, der har med håndteringen af luftfartøjer, passagerer og fragt på jorden at gøre. Som typiske eksempler kan nævnes betjening af passagerer ved afgang og ankomst, bagagesortering, dirigerer af flyet ved ankomst og afgang, assistance ved parkering af flyet, lastning og losning af flyet, rengøring, påfyldning af brændstof, transport af passagerer på jorden og catering. Af bilaget til ground handling-bekendtgørelsen (nr. 933 af 9. december 1997) fremgår, hvilke ydelser der betragtes som ground handling.

De nærmere regler om takstfastsættelsen, herunder om betaling for ground handling, vil blive fastsat administrativt i en bekendtgørelse (BL - Bestemmelser for Civil Luftfart). I denne bekendtgørelse indarbejdes de ICAO- anbefalinger, der skal gælde for takstfastsættelsen.