

**LBK nr 118 af 31/01/2024 (Gældende)**

## Bekendtgørelse af lov om luftfart

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2023-3406

### Senere ændringer til forskriften

LOV nr 1114 af 29/12/1997

# Bekendtgørelse af lov om luftfart

Hermed bekendtgøres lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, med de ændringer, der følger af lov nr. 731 af 8. juni 2018, § 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018, lov nr. 970 af 26. juni 2020, § 1 i lov nr. 2072 af 21. december 2020, lov nr. 2073 af 21. december 2020, § 1 i lov nr. 2399 af 14. december 2021 og lov nr. 1569 af 12. december 2023.

De ændringer, der følger af § 1, nr. 2-5, i lov nr. 1114 af 29. december 1997 om ændring af lov om luftfart (Promillegrænse og ændring vedrørende Eurocontrolkonvention), er ikke indarbejdet i denne lovbekendtgørelse, da tidspunktet for ikrafttræden af disse ændringer fastsættes af transportministeren, jf. § 2, stk. 2, i lov nr. 1114 af 29. december 1997.

Den ændring, der følger af § 5, nr. 1, i lov nr. 542 af 8. juni 2006 om ændring af straffeloven, retsplejeloven og forskellige andre love (Styrkelse af indsatsen for at bekæmpe terrorisme m.v.), er ikke indarbejdet i denne lovbekendtgørelse, da ændringerne efterfølgende er ophævet, jf. § 34 i lov nr. 1706 af 27. december 2018 om indsamling, anvendelse og opbevaring af oplysninger om flypassagerer (PNR-loven).

Den ændring, der følger af § 1, nr. 9, i lov nr. 2399 af 14. december 2021 om ændring af lov om luftfart (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.), er ikke indarbejdet i denne lovbekendtgørelse, da den træder i kraft den 1. januar 2025, jf. § 4, stk. 4, i lov nr. 2399 af 14. december 2021.

## Afsnit I

### Civil luftfart

#### Kapitel 1

##### *Indledende bestemmelser*

**§ 1.** Luftfart inden for dansk område skal finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i denne lov og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter, medmindre andet følger af EU-forordninger.

**§ 1 a.** Transportministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet, herunder droneområdet.

**§ 2.** Luftfart inden for dansk område kan kun finde sted med luftfartøjer, som har

- a) dansk nationalitet,
- b) nationalitet i et EU- eller EØS-land,
- c) nationalitet i et tredjeland, der har en overenskomst med Danmark om ret til luftfart inden for dansk område, eller
- d) særlig tilladelse fra transportministeren.

*Stk. 2.* Når et luftfartøj som nævnt i stk. 1, litra b, primært anvendes til privatflyvning inden for dansk område i en periode på mere end 2 måneder, skal ejeren eller brugeren give meddelelse til Trafikstyrelsen herom. Meddelelsen skal indeholde meddelerens kontaktoplysninger, oplysninger om luftfartøjets type og registrering og oplysning om, hvor i Danmark luftfartøjet har base.

*Stk. 3.* Tilladelse som nævnt i stk. 1, litra d, meddeles med sådanne vilkår, som i det enkelte tilfælde findes påkrævet for at sikre, at luftfarten foregår på betryggende måde, eller som i øvrigt findes nødvendige af almene hensyn.

§ 3. Når hensynet til den offentlige sikkerhed, militære grunde eller særlige omstændigheder kræver det, kan transportministeren fastsætte regler om, 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 transportministeren fastsætte regler om, at adgangen til luftfart inden for hele eller dele af riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes. Ministeren kan herunder fastsætte regler om betingelser for adgangen til luftfart inden for hele eller dele af riget.

§ 4. Loven gælder også for luftfart med dansk luftfartøj uden for dansk område, medmindre andet fremgår af lovens indhold, eller medmindre den strider mod fremmed ret, som efter overenskomst med fremmed stat eller i øvrigt ud fra almindelige retsgrundsætninger skal finde anvendelse.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter overenskomst med en fremmed stat fastsætte, at nærmere angivne bestemmelser i loven, herunder straffebestemmelser, skal finde anvendelse på luftfart med luftfartøj, der er registreret i den pågældende stat, men som er overladt til en dansk bruger.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter overenskomst med en fremmed stat fastsætte, at nærmere angivne bestemmelser i loven ikke skal finde anvendelse på luftfart med luftfartøj, der er registreret i Danmark, og som er overladt til en udenlandsk bruger.

§ 5. For så vidt angår de i kap. 9 indeholdte bestemmelser om befordring med luftfartøjer, gælder med hensyn til anvendelsesområde alene de i §§ 90, 90a, 90b og 91 i samme kapitel fastsatte begrænsninger, medmindre andet måtte følge af overenskomst med fremmed stat.

## Kapitel 2

### *Registrering, nationalitet og mærkning*

#### *Nationalitetsregistrering*

§ 6. Trafikstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

*Stk. 2.* Enhver har digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregisteret.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med erhvervmæssig relation til luftfart efter ansøgning kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregisteret.

§ 7. Et luftfartøj kan kun registreres i Danmark,

- 1) når det har dansk ejer, og ejeren er bosat eller hjemmehørende i Danmark eller i en stat, hvor den pågældende på grund af sin nationalitet ikke kan være registreret ejer af et luftfartøj,
- 2) når luftfartøjet er ejet af EU- eller EØS-statsborgere eller EU- eller EØS-selskaber m.v. (juridiske personer), i det omfang disse er omfattet af Den Europæiske Unions regler, eller
- 3) når luftfartøjet er ejet af en person, der har fast bopæl i Danmark, og luftfartøjet benyttes med udgangssted i Danmark.

*Stk. 2.* Som dansk ejer anses

- 1) den danske stat og institutioner, som styres af staten,
- 2) danske kommuner,
- 3) danske statsborgere,
- 4) stiftelser med sæde i Danmark, hvis ledelse udelukkende består af danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3,
- 5) foreninger og lignende sammenslutninger med sæde i Danmark, hvor mindst halvdelen af medlemmerne er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3,

- 6) aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar, når det overvejende antal deltagere er danske statsborgere eller personer, der er omfattet af stk. 1, nr. 2-3, og selskabet er undergivet disse deltageres fulde kontrol, og
- 7) aktieselskaber, som udelukkende har dansk bestyrelse og direktion med sæde i Danmark.

*Stk. 3.* Transportministeren kan i særlige tilfælde tillade, at et luftfartøj, der overvejende benyttes med udgangssted i Danmark, registreres, selv om betingelserne i stk. 1 ikke er opfyldt.

**§ 8.** Luftfartøj, som er registreret i en fremmed stat, må ikke registreres her i landet, medmindre det slettes af den fremmede stats register, og alle indehavere af i fartøjet registrerede rettigheder, som efter overenskomst med fremmed stat skal anerkendes her i landet, samtykker i overførelsen, eller rettighederne er faldet bort ved en stedfunden retsforfølgning.

**§ 9.** Et luftfartøj kan kun registreres, når det har luftdygtighedsbevis, som er udstedt eller godkendt af Trafikstyrelsen, og når det opfylder de krav, som måtte blive fastsat af transportministeren med henblik på at afbøde støjgener eller andre gener og ulemper for personer uden for luftfartøjet.

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

*Stk. 2.* Begæringen skal indeholde de fornødne oplysninger om, at anmelderen er ejer, om ejerens erhvervelse af luftfartøjet 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 ejerens erhvervelse af luftfartøjet,
- d) bemærkning om luftfartøjets luftdygtighedsbevis,
- e) registreringsdatoen,
- f) andre oplysninger efter bestemmelse af transportministeren.

**§ 12.** Såfremt der efter registreringen sker ændring i ejendomsforholdet med hensyn til luftfartøjet, eller luftfartøjet undergår sådan forandring, at det har betydning for dets identificering, skal ejeren uopholdeligt anmelde det til registreringsmyndigheden. Det samme gælder, når ejeren ikke længere opfylder vilkårene 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 fagedforretning skal fogeden eller - ved konkurs, ved offentligt skifte og ved bobestyrerbehandlede dødsboer, der omfatter luftfartøjet - henholdsvis kurator, skifteretten og bobestyreren 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.

**§ 13.** Et luftfartøj skal slettes af registret, dersom:

- a) det begæres af den i registret opførte ejer,
- b) de i § 7 anførte betingelser ikke længere er opfyldt, og transportministeren ikke giver tilladelse til, at luftfartøjet desuagtet kan blive stående i registret,
- c) luftfartøjet er ophugget eller totalt havareret,
- d) luftfartøjet er forsvundet. Et luftfartøj anses som forsvundet, når der er gået tre måneder efter, at sidste flyvning blev påbegyndt, og der ikke foreligger oplysninger om, at det fremdeles er i behold.

*Stk. 2.* Når der er indtrådt et forhold som nævnt foran, skal ejeren uopholdeligt anmelde det til registreringsmyndigheden, hvis dette ikke allerede er gjort efter § 12.

*Stk. 3.* Har luftfartøjet i tre år ikke haft gyldigt luftdygtighedsbevis, kan det slettes i registret, såfremt ejeren ikke inden en af registreringsmyndigheden fastsat frist tilvejebringer sådant bevis.

*Stk. 4.* Et luftfartøj kan slettes af registret, hvis et anmeldt ejerskifte ikke kan registreres, fordi begæring om registrering, dokumentation for erhvervelsen af luftfartøjet eller erklæring om, at betingelserne i § 7 er opfyldt, ikke er forelagt for registreringsmyndigheden, og den nye ejer ikke inden en frist, der fastsættes af registreringsmyndigheden, tilvejebringer det, der er nødvendigt for registreringen.

**§ 14.** Hvis der på et luftfartøj hviler en registreret rettighed, 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. Sådant anmærkning berører ikke rettigheden, 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.

**§ 15.** Er et her i landet registreret luftfartøj på ubestemt tid eller for et tidsrum af mindst 14 dage overladt til en lejetager eller en anden, der bruger det for egen regning, kan hver part i aftalen gøre anmeldelse herom til registreringsmyndigheden, som i så fald skal gøre anmærkning i registret om brugeren og brugerens ret.

**§ 16.** Såfremt et luftfartøj i udlandet er bygget for dansk regning eller overgået i dansk eje og de i §§ 7-8 for registrering angivne vilkår er opfyldt, kan fartøjet på de vilkår, som fastsættes af transportministeren, indføres midlertidigt i en særlig afdeling af luftfartøjsregistret.

*Stk. 2.* Ministeren kan endvidere tillade, at andre luftfartøjer, som opfylder betingelserne i §§ 7 og 8, og som har en flyvetilladelse udstedt af Trafikstyrelsen, indføres i en særlig afdeling af luftfartøjsregistret.

*Stk. 3.* Bestemmelsen i stk. 1 om dansk tilknytning gælder ikke i det omfang, andet følger af EU-forordninger.

### *Nationalitet*

**§ 17.** Når luftfartøjet er registreret, har det dansk nationalitet.

*Stk. 2.* Registreringsmyndigheden udsteder nationalitets- og registreringsbevis for luftfartøjet.

**§ 18.** Når et luftfartøj er slettet i registret eller anmærkning gjort efter § 14, er fartøjets ejer eller, hvis det er gået over i udenlandsk eje, den tidligere ejer pligtig til ufortøvet at indsende nationalitets- og registreringsbeviset til Trafikstyrelsen. Er der ellers i registret indført ændring i noget forhold, der omhandles i beviset, har ejeren pligt til ufortøvet at indsende beviset til Trafikstyrelsen, som giver det påtegning om ændringen eller eventuelt erstatter det med et nyt.

**§ 19.** Når luftfartøjet er indført i den i § 16 nævnte særlige afdeling af registret, har det dansk nationalitet, så længe indførelsen gælder.

*Stk. 2.* Registreringsmyndigheden udsteder et midlertidigt nationalitets- og registreringsbevis for luftfartøjet.

**§ 20.** Dansk luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal have dansk nationalitets- og registreringsbevis efter reglerne i dette kapitel.

*Stk. 2.* Udenlandsk luftfartøj skal ved luftfart inden for dansk område have udenlandsk nationalitets- og registreringsbevis eller tilsvarende dokument, udfærdiget i fremmed stat, med hvilken der er sluttet overenskomst om ret til luftfart inden for dansk område.

*Stk. 3.* Benyttes luftfartøjet med særlig tilladelse i medfør af § 2, stk. 1, litra d, gælder, hvad transportministeren herom fastsætter.

## Mærkning

**§ 21.** Et luftfartøj, som er indført i dansk nationalitetsregister efter § 11 eller § 16, skal mærkes med dansk nationalitetsmærke og det tildelte registreringsmærke. Disse mærker skal luftfartøjet føre, så længe det står i registret.

*Stk. 2.* Luftfartøj, som benyttes med hjemmel i § 2, stk. 1, litra c, skal være mærket i overensstemmelse med de regler, som gælder i luftfartøjets hjemland.

*Stk. 3.* Luftfartøj, som benyttes med tilladelse efter § 2, stk. 1, litra d, skal være mærket i overensstemmelse med forskrifter, som udfærdiges af transportministeren.

## Kapitel 3

### Luftdygtighed

**§ 22.** Luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal være luftdygtigt.

*Stk. 2.* Et luftfartøj kan ikke anses for luftdygtigt, medmindre det er således konstrueret, bygget, udstyret og vedligeholdt og har sådanne flyveegenskaber, at det tilfredsstillende sikkerhedens krav.

**§ 23.** Besigtigelse af luftfartøjer til konstatering af deres luftdygtighed skal ske ved Trafikstyrelsen, der endvidere fører tilsyn med, at luftfartøjer, så længe de benyttes til luftfart efter denne lov, er luftdygtige. Ejeren eller brugeren af et luftfartøj skal efter anmodning meddele Trafikstyrelsen de oplysninger, som er nødvendige for udøvelsen af tilsynet.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan lade besigtigelse og tilsyn foretage ved en af samme udpeget dansk eller udenlandsk sagkyndig eller udenlandsk myndighed.

**§ 24.** Når det ved besigtigelse eller på anden måde er godtgjort, at et luftfartøj tilfredsstillende kravene til luftdygtighed, udstedes luftdygtighedsbevis af Trafikstyrelsen. Beviset kan udstedes for bestemt tid og kan begrænses til at gælde luftfart af bestemt art eller inden for bestemt område. Transportministeren kan bestemme, at der i luftdygtighedsbeviset eller i et særligt dokument, som skal følge med dette, skal optages nærmere anvisninger om de forudsætninger med hensyn til brugen af luftfartøjet, som må iagttages, for at dette kan anses for luftdygtigt.

*Stk. 2.* Beviset skal på begæring fornyes, såfremt luftfartøjet opfylder de krav til luftdygtighed, som gælder, når fornyelsen skal finde sted. Trafikstyrelsen kan overlade den i § 23, stk. 2, omhandlede sagkyndige eller myndighed at forny luftdygtighedsbeviset.

**§ 25.** Dansk luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal have luftdygtighedsbevis udstedt af Trafikstyrelsen eller godkendt af denne.

*Stk. 2.* Udenlandsk fartøj skal ved luftfart inden for dansk område have enten luftdygtighedsbevis som i stk. 1 omhandlet eller et af fremmed stat udstedt eller godkendt bevis, som ifølge overenskomst med denne stat skal anerkendes her i riget.

*Stk. 3.* Luftfartøj, som ikke har luftdygtighedsbevis som i stk. 1 eller 2 omhandlet, kan af Trafikstyrelsen få meddelt særlig tilladelse til luftfart. Sådant tilladelse kan når som helst tilbagekaldes.

**§ 26.** Hvis ikke andet bestemmes af transportministeren, bliver dansk luftdygtighedsbevis ugyldigt i følgende tilfælde:

- a) når luftfartøjet ikke har været underkastet foreskrevet besigtigelse,
- b) når der er foretaget sådan forandring ved luftfartøjet eller dets udstyr, at det kan have betydning for luftdygtigheden,
- c) når luftfartøjet eller dets udstyr har lidt skade, som åbenbart har betydning for luftdygtigheden og
- d) når luftfartøjet ikke er forsikret i overensstemmelse med de gældende regler.

*Stk. 2.* Når der i øvrigt er indtrådt et forhold, som efter ministerens skøn kan have betydning for luftdygtigheden, kan ministeren erklære luftdygtighedsbeviset for ugyldigt.

*Stk. 3.* Ugyldigheden vedvarer i det i stk. 1, litra c, nævnte tilfælde, indtil skaden er afhjulpet under iagttagelse af bestemmelser, som fastsættes af ministeren. I det i stk. 1, litra d, nævnte tilfælde vedvarer ugyldigheden, indtil luftfartøjet igen er behørigt forsikret. I øvrigt vedvarer ugyldigheden, indtil luftfartøjet er erklæret for luftdygtigt.

*Stk. 4.* Når et bevis er blevet ugyldigt, kan Trafikstyrelsen kræve det indleveret.

**§ 27.** Hvad der i §§ 24 og 26 er bestemt om dansk luftdygtighedsbevis, finder tilsvarende anvendelse på godkendelse af udenlandsk luftdygtighedsbevis samt på fornyelse og ugyldighed af sådan godkendelse.

**§ 28.** Ejeren eller brugeren af et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, er ansvarlig for, at fartøjet er luftdygtigt, og for at der for dette foreligger gyldigt luftdygtighedsbevis.

**§ 29.** Trafikstyrelsen samt den i § 23, stk. 2, omhandlede sagkyndige eller myndighed har adgang til ethvert luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, og har ret til at foretage enhver undersøgelse af luftfartøjet og dets udstyr, som findes nødvendig for at kunne udføre besigtigelse og tilsyn. Trafikstyrelsen samt den i § 23, stk. 2, omhandlede sagkyndige eller myndighed kan herunder hos ejeren eller brugeren og besætningen kræve den medvirken, som findes fornøden. Luftfartøjet kan således kræves klargjort til besigtigelse, ligesom prøveflyvning og andre nødvendige prøver kan kræves udført.

**§ 30.** For at prøve et luftfartøjs egenskaber, eller når der i øvrigt foreligger særlige grunde, kan Trafikstyrelsen efter nærmere af transportministeren derom fastsatte regler gøre undtagelse fra bestemmelserne i dette kapitel og de i tilslutning dertil givne forskrifter.

**§ 31.** Transportministeren kan bestemme, at bygning af luftfartøjer og fremstilling af tilbehør og reservedele samt nærmere angivne vedligeholdelses-, reparations- og ændringsarbejder på luftfartøjer, tilbehør og reservedele kun må udføres af personer med særlig godkendelse eller af en virksomhed, hvis tekniske organisation er godkendt. Ministeren kan endvidere bestemme, at sådanne arbejder, hvis de udføres af en virksomhed, skal attesteres af en person, der er godkendt hertil.

## Kapitel 4

### *Luftfartøjets bemanning*

**§ 32.** Luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal være bemanded på betryggende måde.

*Stk. 2.* Transportministeren giver nærmere forskrifter om bemanningen.

*Stk. 3.* Luftfartøjets ejer eller bruger er ansvarlig for, at fartøjet er behørigt bemanded.

*Stk. 4.* Luftfartøjets ejer eller bruger skal efter anmodning fra Trafikstyrelsen oplyse, hvilke personer der på et givet tidspunkt har været fører af et luftfartøj.

**§ 33.** Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at bestemmelserne om bemanning bliver overholdt. Den kan lade tilsynet foretage ved dansk eller udenlandsk sagkyndig eller ved udenlandsk myndighed.

**§ 34.** Transportministeren fastsætter de betingelser, som med hensyn til statsborgerforhold, alder, fysisk og psykisk egnethed, ædruelighed, uddannelse og øvelse m.v. kan kræves opfyldt for at gøre tjeneste på et luftfartøj.

**§ 35.** Certifikat til at gøre tjeneste på luftfartøj som fører eller i anden stilling, som transportministeren bestemmer, udstedes af Trafikstyrelsen til den, der opfylder de for vedkommende tjeneste fastsatte krav.

*Stk. 2.* Certifikatet kan begrænses til at gælde luftfart med bestemte arter af luftfartøjer, luftfart af bestemt art eller luftfart inden for bestemt område.

*Stk. 3.* Når ansøgeren opfylder de betingelser, der er gældende for udstedelse af certifikatet, udstedes dette uden angivelse af udløbsdato eller for bestemt tid.

*Stk. 4.* Certifikatet kan nægtes den, der er dømt for strafbart forhold, som begrundes en nærliggende fare for misbrug af certifikatet, jf. straffelovens § 78.

**§ 36.** Den, der gør tjeneste på et luftfartøj i stilling som omhandlet i § 35, skal have certifikat, udstedt af Trafikstyrelsen eller godkendt af denne, eller et af fremmed stat udstedt eller godkendt certifikat, som ifølge overenskomst med denne skal anerkendes her i riget.

*Stk. 2.* Den, som gør tjeneste på et dansk luftfartøj i international luftfart, skal have certifikat, som er udstedt eller godkendt af Trafikstyrelsen.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen er berettiget til, for så vidt angår flyvning over dansk område, at nægte at anerkende certifikat, som er udstedt til en dansk statsborger af en anden stat.

*Stk. 4.* Der kan af Trafikstyrelsen uden hensyn til, hvad der er bestemt i stk. 1, meddeles særlig tilladelse til at gøre tjeneste på et luftfartøj. Sådant tilladelse kan når som helst tilbagekaldes.

**§ 37.** Trafikstyrelsen kan inddrage dansk certifikat for bestemt tid, indtil videre eller for resten af gyldighedstiden, når indehaveren ikke opfylder vilkårene for at udføre den tjeneste, certifikatet gælder.

*Stk. 2.* Når Trafikstyrelsen finder grund til at antage, at der foreligger et forhold, som kan begrunde inddragelse efter stk. 1, kan den sætte certifikatet ud af kraft, indtil spørgsmålet om inddragelse er afgjort.

*Stk. 3.* Når et certifikat er inddraget eller sat ud af kraft efter bestemmelserne i denne paragraf, skal det indleveres til Trafikstyrelsen.

**§ 38.** Hvad der i §§ 35 og 37 er bestemt om dansk certifikat, finder tilsvarende anvendelse på godkendelse af udenlandsk certifikat samt på fornyelse og tilbagekaldelse af sådan godkendelse.

**§ 39.** Den, som har certifikat, der er udstedt eller godkendt af Trafikstyrelsen, skal snarest muligt underrette denne om forhold, som kan have betydning for spørgsmålet om, hvorvidt certifikatindehaveren fremdeles opfylder vilkårene for tjenesten. Certifikatindehaveren er pligtig til at underkaste sig de undersøgelser og prøver, som Trafikstyrelsen finder påkrævet.

**§ 40.** Trafikstyrelsen kan tillade, at et luftfartøj benyttes til luftfart i øvelsesøjemed, eller når der i øvrigt foreligger særlige grunde, selv om fartøjet ikke er bemandedt i overensstemmelse med reglerne i § 32.

## Kapitel 4 A

### *Arbejds miljø under tjeneste på luftfartøj*

**§ 40 a.** Reglerne i dette kapitel omfatter arbejde for en arbejdsgiver udført af besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj.

*Stk. 2.* Reglerne har til formål at skabe grundlag for et sikkert og sundt arbejdsmiljø i det omfang, dette formål ikke er varetaget ved andre regler fastsat i henhold til denne lov.

*Stk. 3.* Reglerne tilstræber at skabe grundlag for, at virksomhederne og besætningsmedlemmerne selv i samarbejde kan løse de arbejdsmiljømæssige spørgsmål.

**§ 40 b.** En arbejdsgiver skal sørge for, at de arbejdsmiljømæssige forhold under tjeneste på luftfartøj er fuldt forsvarlige, og for at der føres effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres på forsvarlig måde.

**§ 40 c.** I virksomheder med 1-9 ansatte, der gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, skal virksomhedens arbejde for arbejdsmiljø under denne tjeneste udføres ved personlig kontakt mellem arbejdsgiveren og de ansatte besætningsmedlemmer.

**§ 40 d.** I virksomheder med 10 ansatte eller derover, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, skal de ansatte vælge en arbejdsmiljørepræsentant fra henholdsvis flyvebesætningsmedlemmerne og kabinebesætningsmedlemmerne for hver luftfartøjstype eller andet hensigtsmæssigt afgrænset arbejdsområde til at repræsentere sig i spørgsmål om de ansattes arbejdsmiljø under tjeneste på luftfartøj.

*Stk. 2.* Arbejdsgiveren afholder udgifterne ved arbejdsmiljørepræsentantens hverv og godtgør arbejdsmiljørepræsentanten tab af indtægt.

*Stk. 3.* Arbejdsgiveren skal give arbejdsmiljørepræsentanten lejlighed til at erhverve sig den fornødne viden om eller uddannelse i sikkerhedsmæssige spørgsmål.



*Stk. 4.* Arbejdsgiveren skal give arbejdsmiljørepræsentanten en efter forholdene rimelig tid til rådighed til at varetage sin pligt i sikkerhedsarbejdet.

*Stk. 5.* Arbejdsmiljørepræsentanten er beskyttet mod afskedigelse og anden forringelse af sine forhold på samme måde som tillidsmænd inden for vedkommende eller tilsvarende faglige område.

*Stk. 6.* Uoverensstemmelser om beskyttelsen efter stk. 2 og 5, herunder spørgsmål om, hvilke regler der finder anvendelse, og om brud på eller fortolkning af reglerne, afgøres ved fagretlig behandling, jf. § 33 i lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter.

**§ 40 e.** I virksomheder med 10 ansatte eller derover, som gør tjeneste som besætningsmedlemmer på luftfartøj, oprettes en arbejdsmiljøorganisation.

*Stk. 2.* Arbejdsmiljøorganisationen udgøres af højst 4 arbejdsmiljørepræsentanter og et tilsvarende antal repræsentanter for arbejdsgiveren. Den enkelte arbejdsmiljøorganisation kan aftale anden sammensætning.

*Stk. 3.* Arbejdsmiljøorganisationen skal inden for virksomheden være rådgivende med hensyn til planlægning og gennemførelse af foranstaltninger af betydning for arbejdsmiljøet for tjeneste på luftfartøjer.

*Stk. 4.* Arbejdsmiljøorganisationen skal mødes mindst 1 gang årligt. Møde skal afholdes på begæring af ethvert af medlemmerne, dog højst hver anden måned. Møde skal dog altid afholdes, hvis et flertal af medlemmerne fremsætter begæring herom.

**§ 40 f.** Trafikstyrelsen skal ved besøg i virksomheden træde i forbindelse med vedkommende arbejdsmiljørepræsentanter og repræsentanter for arbejdsmiljøorganisationen. Disse har fri adgang til at forelægge spørgsmål af arbejdsmiljømæssig art for Trafikstyrelsen.

**§ 40 g.** Transportministeren fastsætter nærmere regler vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter endvidere regler om valg af arbejdsmiljørepræsentanter, om deres rettigheder og pligter, om oprettelse af arbejdsmiljøorganisationer, om disses opgaver, om uddannelse af arbejdsmiljøorganisationens medlemmer samt om den daglige ledelse af sikkerhedsarbejdet.

**§ 40 h.** Transportministeren nedsætter et arbejdsmiljøråd for luftfart.

*Stk. 2.* Rådet kan stille forslag om, kan medvirke ved udarbejdelse af og skal udtale sig om forslag til nye eller ændrede regler vedrørende arbejdsmiljø. Rådet kan på eget initiativ tage spørgsmål op, som har betydning for arbejdsmiljøet for de flyvende besætninger. Rådet kan herudover behandle de enkelte sager, som af transportministeren eller af Trafikstyrelsen forelægges for rådet.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan i fornødent omfang yde rådet konsulentbistand.

**§ 40 i.** Arbejdsmiljørådet for luftfart består af en uvildig formand, 4 repræsentanter for de ansatte besætningsmedlemmer og 4 repræsentanter for arbejdsgiverne. Transportministeren beskikker rådets formand, øvrige medlemmer og stedfortrædere for disse for 3 år ad gangen. Repræsentanterne for de ansatte besætningsmedlemmer og arbejdsgiverne skal beskikkes efter indstilling fra de berørte organisationer og virksomheder blandt personer, som har praktisk kendskab til tjeneste på luftfartøj.

*Stk. 2.* Arbejdstilsynet og Trafikstyrelsen deltager i rådets arbejde og møder med hver en repræsentant uden stemmeret.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter i fornødent omfang nærmere regler for rådets virke og finansiering.

## Kapitel 5

### *Luftfartøjschefen og tjenesten om bord*

**§ 41.** På dansk luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, skal der være en luftfartøjschef.

*Stk. 2.* Luftfartøjschefen har højeste myndighed om bord.

**§ 42.** Luftfartøjschefen skal påse, at luftfartøjet er luftdygtigt og behørigt udrustet, bemannet og lastet, samt at flyvningen i øvrigt forberedes og gennemføres i overensstemmelse med gældende bestemmelser.

**§ 43.** Luftfartøjschefen har opsyn med luftfartøj, besætning, passagerer og gods.

*Stk. 2.* Når luftfartøjschefen finder det nødvendigt, kan luftfartøjschefen midlertidigt anvise besætningsmedlemmerne anden tjeneste end den, de er ansat til at udføre.

*Stk. 3.* Passagererne er pligtige til at følge de anvisninger, der gives af luftfartøjschefen for opretholdelse af orden om bord.

*Stk. 4.* Luftfartøjschefen kan, når omstændighederne kræver det, nægte at tage om bord og har ret til at afsætte besætningsmedlemmer, passagerer eller gods.

**§ 44.** Når det er nødvendigt af hensyn til luftfartøjets sikkerhed eller for at beskytte personer eller gods om bord eller for at opretholde orden og lydighed om bord, kan luftfartøjschefen iværksætte forholdsregler, herunder anvende magt, i det omfang det efter omstændighederne kan anses for forsvarligt.

*Stk. 2.* Besætningsmedlemmerne skal uden opfordring yde luftfartøjschefen hjælp. Efter opfordring fra luftfartøjschefen kan også passagererne yde hjælp.

*Stk. 3.* Når det er påtrængende nødvendigt af hensyn til luftfartøjets sikkerhed eller for at beskytte personer eller gods om bord, kan besætningsmedlemmer og passagerer uden opfordring fra luftfartøjschefen iværksætte forebyggende forholdsregler, herunder anvende magt, i det omfang det efter omstændighederne kan anses for forsvarligt.

**§ 45.** Hvis der om bord på et luftfartøj bliver begået en grovere lovovertrædelse, skal luftfartøjschefen til oplysning af sagen så vidt muligt træffe de foranstaltninger, som er nødvendige, og som ikke uden skade kan udsættes.

*Stk. 2.* Luftfartøjschefen skal så vidt muligt sørge for, at den skyldige ikke undviger, og kan om fornødent tage vedkommende i forvaring. Medmindre den skyldige samtykker i at fortsætte rejsen under forvaring, må forvaringen kun vedvare, indtil vedkommende kan overleveres til politiet i Danmark eller til vedkommende myndighed uden for riget.

*Stk. 3.* Genstande, som må antages at have betydning som bevismidler, kan tages i forvaring af luftfartøjschefen. Luftfartøjschefen skal give politiet eller den i stk. 2 nævnte myndighed de fornødne oplysninger om lovovertrædelsen og overgive de bevismidler, som er taget i forvaring.

*Stk. 4.* Bestemmelsen i § 44, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

**§ 46.** Luftfartøjschefen skal påse, at foreskrevne luftfartøjsdokumenter er om bord, samt at disse bliver forskriftsmæssigt ført.

**§ 47.** Såfremt luftfartøjet kommer i nød, skal luftfartøjschefen gøre alt, hvad der står i luftfartøjschefens magt, for at sikre luftfartøjet, de ombordværende og godset. Blicher det nødvendigt at forlade luftfartøjet, skal luftfartøjschefen så vidt muligt sørge for at bringe luftfartøjsdokumenterne i sikkerhed.

**§ 48.** (Ophævet)

**§ 49.** Den, som gør tjeneste på et luftfartøj, skal lyde sine foresattes ordrer i tjenesten, vise omsorg for luftfartøj samt for ombordværende og gods og i øvrigt samvittighedsfuldt udføre sine tjenestepligter.

**§ 50.** Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når den pågældende har nydt spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

*Stk. 2.* Ej heller må nogen gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når vedkommende på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at vedkommende er ude af stand til at gøre tjeneste på et luftfartøj på fuldt betryggende måde.

*Stk. 3.* Det er forbudt at lade nogen gøre tjeneste på et luftfartøj, når den pågældende er påvirket som nævnt i stk. 1 eller befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 2.

*Stk. 4.* At en person i en tilstand som angivet i stk. 1 og 2 gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj, hvormed i erhvervsmæssigt øjemed befordres personer, betragtes ved udmåling af straf som en skærpende omstændighed.

*Stk. 5.* Har en arbejdsgiver eller anden foresat medansvar for, at en person gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj i en sådan tilstand som angivet i stk. 1 og 2, straffes tillige arbejdsgiveren eller den foresatte.

*Stk. 6.* Når en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller dennes medhjælper ved eller har føje til at antage, at personen skal gøre tjeneste på et luftfartøj, på grund af spiritusnydelsen er eller vil blive påvirket som nævnt i stk. 1, skal værten eller medhjælperen gøre sit, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, til at hindre, at personen i denne tilstand gør eller forsøger at gøre sådan tjeneste.

*Stk. 7.* Politiet kan med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at en person, der er omfattet af stk. 1, foretager udåndingsprøve.

*Stk. 8.* Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at personen har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, eller personen nægter eller ikke er i stand til at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge.

*Stk. 9.* Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 7 og 8 nævnte prøver og undersøgelser.

**§ 51.** Transportministeren bestemmer, i hvilken udstrækning reglerne i dette kapitel finder anvendelse på udenlandsk luftfartøj inden for dansk område.

## Kapitel 6

### *Flyvepladser og andre luftfartsanlæg*

#### *Almindelige bestemmelser*

**§ 52.** Flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste skal tilfredsstille de krav, transportministeren fastsætter.

*Stk. 2.* Ministeren giver forskrifter om drift og vedligeholdelse af sådanne anlæg og om tilsyn.

**§ 52 a.** Kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive flyvepladser med tilknyttet virksomhed, herunder parkeringsanlæg, på et forretningsmæssigt grundlag og kan i den forbindelse fastsætte betaling for benyttelse af flyvepladsen.

*Stk. 2.* En kommune kan alene eller sammen med andre varetage aktiviteter efter stk. 1 i selskabsform.

**§ 53.** Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren etablere luftveje og andre områder, inden for hvilke luftfarten skal være underkastet særlig regulering.

**§ 54.** Til betryggelse og lettelse for luftfarten anordnes en flyvesikringstjeneste. Transportministeren fastsætter de fornødne forskrifter for denne og bestemmer, i hvilken udstrækning den kan varetages af andre end statsorganer.

#### *Tilladelse*

**§ 55.** Til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, udkræves, foruden godkendelse efter § 60 eller certificering efter EU-forordninger på flyvepladsområdet, særlig tilladelse af transportministeren, jf. dog stk. 2. Tilladelse udkræves ligeledes til væsentlig ændring af en sådan flyveplads.

*Stk. 2.* Til at indrette og drive en flyveplads i Grønland, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves, foruden godkendelse efter § 60, tilladelse af Grønlands Landsstyre. Tilladelse kræves ligeledes til ændring af en sådan flyveplads.

*Stk. 3.* Transportministeren kan foreskrive, at en flyveplads omfattet af stk. 1 under hensyn til dens karakter, trafikens omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse. Grønlands Landsstyre kan foreskrive, at en flyveplads omfattet af stk. 2 under hensyn til dens karakter, trafikens omfang og varighed eller andre særlige omstændigheder kan indrettes og drives uden tilladelse.

**§ 56.** Tilladelse må kun meddeles, såfremt det findes foreneligt med almene hensyn.

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

*Stk. 2.* I tilladelser til flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, kan der herudover stilles følgende særlige vilkår:

- 1) Flyvepladsen skal drives som et EU- eller EØS-selskab omfattet af Det Europæiske Fællesskabs regler.
- 2) Selskabets hovedformål skal være at eje, drive og udbygge flyvepladsen. Selskabet skal gennemføre den udbygning af flyvepladsen, som er nødvendig for at fremme og sikre afviklingen af lufttrafikken til og fra Danmark. Selskabet kan etablere, erhverve og drive virksomhed, som har en forretningsmæssig og geografisk sammenhæng med flyvepladsens drift.
- 3) Selskabet kan desuden etablere, erhverve og drive anden flyvepladsvirksomhed samt øvrig virksomhed, hvis det har en forretningsmæssig sammenhæng med flyvepladsvirksomhed, og det sker i datterselskaber eller andre virksomheder med begrænset hæftelse, og selskabet har det fornødne kapitalberedskab til opfyldelse af det under nr. 2 nævnte hovedformål.
- 4) Selskabet må ikke udstede garantier til de i nr. 3 nævnte virksomheder, der overstiger 20 pct. af selskabets egenkapital på det tidspunkt, hvor garantien stilles.
- 5) Selskabet kan udøve den i nr. 3 nævnte virksomhed gennem erhvervelse og besiddelse af ejerandele i virksomheder, der driver aktiviteter omfattet af nr. 3.
- 6) Selskabet skal sikre, at flyvepladsen til enhver tid opfylder Danmarks behov for nationale og internationale, herunder interkontinentale, trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik.
- 7) Transportministeren kan for at tilgodese væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn med en rimelig frist meddele selskabet et begrundet pålæg om at gennemføre foranstaltninger, der sikrer, at flyvepladsen kan opfylde den i nr. 6 nævnte nødvendige kapacitet. Selskabet kan med en rimelig frist pålægges at fremsende en redegørelse for, hvordan selskabet agter at gennemføre den af transportministeren pålagte foranstaltning. Ministeren skal i pålægget gøre opmærksom på, at pålægget kan indbringes for domstolene.
- 8) Transportministeren skal have forudgående underretning om følgende foranstaltninger:
  - a) Ethvert forslag til beslutning, disposition omlægning af driften eller fysiske ændringer, der ikke er omfattet af § 55, stk. 1, og som indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet, og
  - b) ethvert forslag om ændring af selskabets vedtægter, der indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.
- 9) Transportministeren kan modsætte sig foranstaltninger efter nr. 8, hvis ministeren finder, at de indebærer en væsentlig risiko for, at flyvepladsen ikke til enhver tid vil kunne tilbyde den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet, således at væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn ikke tilgodeses. Hvis transportministeren ønsker at modsætte sig foranstaltningen, skal ministeren afgive en begrundet indsigelse senest 1 måned efter, at underretningen er kommet

frem. Transportministeren skal i indsigelsen gøre opmærksom på, at indsigelsen kan indbringes for domstolene. Hvis transportministeren gør indsigelse, kan foranstaltningen ikke gennemføres.

- 10) Selskabet skal hvert kvartal til transportministeren levere statistiske oplysninger for flyvepladsens lufttrafik. Desuden skal selskabet indsende dagsordener for generalforsamlinger med eventuelle bilag, referater fra generalforsamlinger, årsregnskaber for selskabet samt alle fondsårsmeddelelser og andre tilsvarende offentlige meddelelser og dokumenter.
- 11) Andre særlige vilkår, der varetager væsentlige samfundsmæssige eller overordnede trafikale hensyn, for så vidt angår den i nr. 6 beskrevne nødvendige kapacitet.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om service- og kapacitetsmål for flyvepladser, som er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, herunder regler om tilsyn med og håndhævelse af de fastsatte service- og kapacitetsmål.

**§ 57 a.** Flyvepladser, der er åbne for offentligheden, jf. § 55, stk. 1, skal give fri adgang for transport af personer til og fra flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler, herunder vederlagsfri parkering for køretøjer i mindst 15 minutter på arealer i umiddelbar tilknytning hertil, jf. dog stk. 2, medmindre adgangen hertil er begrænset af regler i denne lov vedrørende forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed eller regler fastsat i medfør af denne lov herom.

*Stk. 2.* Flyvepladser med offentlig adgang kan efter transportministerens godkendelse etablere trafikledelsesordninger med henblik på at forbedre udnyttelsen af flyvepladsens adgangsveje, opholdsarealer, faciliteter til parkering m.v.

*Stk. 3.* Flyvepladser med offentlig adgang kan opkræve betaling fra virksomheder, der udfører erhvervs-mæssig personbefordring, og som er omfattet af en godkendt trafikledelsesordning efter stk. 2. De omfattede virksomheders samlede betalinger må ikke overstige flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af en ordning med betaling. Flyvepladsens mulighed for at opkræve betaling omfatter ikke sygetransport og offentlig servicetrafik.

*Stk. 4.* Ordninger efter stk. 2 og betalinger efter stk. 3 skal være proportionale, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Flyvepladser offentliggør oplysninger om godkendte trafikledelsesordninger, når disse enten er med betaling eller kræver tilmelding, inden der kan opnås adgang til flyvepladsens ankomst- og afgangsterminaler.

*Stk. 5.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om godkendelse af de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder regler om, hvilke trafikledelsesordninger der kræver transportministerens godkendelse. Transportministeren fastsætter endvidere nærmere regler om de omkostninger, som er nævnt i stk. 3, 2. pkt., samt regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for behandlingen af ansøgninger om godkendelse af trafikledelsesordninger.

*Stk. 6.* Transportministeren fastsætter regler om tilsyn med de ordninger, der er nævnt i stk. 2, herunder tilsyn med de omfattede virksomheders samlede betalinger og flyvepladsens samlede direkte omkostninger til etablering og drift af ordninger med betaling efter stk. 3. Transportministeren fastsætter endvidere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for tilsynet samt regler om tilbagebetaling af opkrævede betalinger.

**§ 58.** Såfremt der under udøvelsen af den af tilladelsen omfattede virksomhed finder væsentlig tilside-sættelse 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.

*Stk. 2.* Transportministeren kan uden varsel tilbagekalde tilladelsen, hvis selskabet ikke opfylder et i medfør af § 57, stk. 2, nr. 6, meddelt vilkår om, at selskabet skal sikre Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet, eller hvis selskabet ikke efterkommer et pålæg meddelt efter § 57, stk. 2, nr. 7. Transportministeren kan ligeledes uden varsel tilbagekalde tilladelsen, hvis selskabet ikke underretter ministeren om en foranstaltning omfattet af § 57,

stk. 2, nr. 8, eller hvis selskabet gennemfører en foranstaltning på trods af transportministerens indsigelse i medfør af § 57, stk. 2, nr. 9.

*Stk. 3.* Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om adgangen efter § 146 b til at forlange domstolsprøvelse og om fristen herfor.

**§ 58 a.** Transportministeren kan helt eller delvis overtage flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser, for at sikre, at flyvepladsen til enhver tid kan opfylde Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser ved at kunne tilbyde den i § 57, stk. 2, nr. 6, beskrevne nødvendige kapacitet. Erstatningen fastsættes efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

**§ 59.** Den, der vil indrette og drive en flyveplads, som ikke skal stå åben for offentligheden, skal senest 3 måneder, forinden anlægsarbejdet påbegyndes, eller pladsen tages i brug, indgive anmeldelse til transportministeren med oplysning om arten og omfanget af den forventede benyttelse af pladsen. Ministeren underretter de øvrige berørte statslige myndigheder samt vedkommende kommunale myndigheder.

*Stk. 2.* Ministeren meddeler inden udløbet af den i stk. 1 nævnte 3 måneders frist de særlige vilkår for flyvepladsens indretning og brug, som findes påkrævede af hensyn til luftfartens sikkerhed. Såfremt disse hensyn nødvendiggør det, kan ministeren forbyde indretning og drift af pladsen.

*Stk. 3.* Samme regler som i stk. 1 og 2 finder anvendelse ved ændringer af flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden.

*Stk. 4.* Ministeren fastsætter nærmere bestemmelser om indgivelsen af de i stk. 1 nævnte anmeldelser.

#### *Godkendelse*

**§ 60.** Flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og som ikke skal certificeres i henhold til EU-forordninger på flyvepladsområdet, skal være godkendt af transportministeren. Også ændring af sådanne flyvepladser kræver godkendelse. Ministeren fastsætter, i hvilket omfang der kræves godkendelse af andre flyvepladser og andre anlæg.

*Stk. 2.* Til ministerens godkendelse knyttes de betingelser, som findes påkrævet.

*Stk. 3.* Når anlægget ikke opfylder de krav, som til enhver tid gælder for godkendelse af sådanne anlæg, eller de opstillede betingelser bliver væsentligt tilsidesat, kan ministeren tilbagekalde godkendelsen.

*Stk. 4.* Er der indtrådt noget forhold, som kan medføre, at anlægget ikke længere tilfredsstiller kravene, og er forholdet af en sådan art, at der kan være en flyvesikkerhedsmæssig risiko forbundet med at anvende anlægget, er indehaveren pligtig til, i den udstrækning det er nødvendigt, at sætte dette helt eller delvis ud af drift, medmindre Trafikstyrelsen tillader, at anlægget fortsat bruges.

#### *Ekspropriation og luftfartshindringer*

**§ 61.** Ekspropriation kan ske til anlæg af flyvepladser, til etablering af andre luftfartsanlæg, til sikring af lufttrafikken, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring af sådanne anlægs fortsatte beståen, til nødvendige supplerende foranstaltninger samt med henblik på udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg, herunder til etablering af fornødne adgangsveje, oplagspladser, garager, værksteder, hangarer, tjenesteboliger, administrationsbygninger og sikringsanlæg, og til gennemførelse af beslutninger, der er truffet efter § 67.

*Stk. 2.* Ekspropriation til ikke-statslige anlæg kræver tilladelse fra transportministeren.

*Stk. 3.* Ekspropriation skal foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

**§ 62.** Indflyvningen til flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal være sikret overensstemmende med de nedenfor fastsatte regler, der dog under særlige omstændigheder kan fraviges af transportministeren.

*Stk. 2.* Ministeren kan bestemme, at indflyvningen til flyvepladser, hvis benyttelse ikke står åben for offentligheden, men som har væsentlig samfundsmæssig betydning, ligeledes skal sikres i overensstemmelse med de nedenfor fastsatte regler, der dog under særlige omstændigheder kan fraviges af ministeren.

**§ 63.** Hvis ikke særlig undtagelse er gjort i henhold til § 62, skal der for de deri omhandlede flyvepladser foreligge en af transportministeren godkendt plan, der viser, hvorledes indflyvningen skal sikres.

*Stk. 2.* Planen skal angive det område uden for landingsarealet, inden for hvilket det skønnes nødvendigt at fastsætte højdebegrænsninger med hensyn til bebyggelse, beplantning, master, ledninger og andre luftfartshindringer. I sø- og isflyvehavne kan planen også omfatte selve havneområdet.

*Stk. 3.* Inden for området fastlægges på de enkelte arealer de højdebegrænsninger, som kræves for luftfartøjernes sikre start og landing ved ud- og indflyvning over det pågældende areal.

*Stk. 4.* Der kan ved planen fastlægges særlige sektorer for ud- og indflyvning, henholdsvis i godt vejr og i usigtbart vejr. Planens varighed kan begrænses til et bestemt tidsrum.

**§ 64.** For de arealers vedkommende, hvor luftfartshindringer i henhold til planen højst må være indtil 25 m over terræn, skal indflyvningen sikres ved pålæg af servitut mod etablering af luftfartshindringer, der overskrider de på planen angivne højder.

*Stk. 2.* Transportministeren kan meddele dispensation fra en servitut, der er pålagt efter stk. 1. Dispensationen kan gives på vilkår, herunder om hel eller delvis tilbagebetaling af den betalte erstatning.

**§ 65.** For så vidt angår et areal, på hvilket luftfartshindringer ifølge planen må være 25 m over terræn eller mere, skal ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer over den nævnte grænse, forelægges for Trafikstyrelsen. Pligten hertil skal respekteres af alle indehavere af rettigheder over det pågældende areal, uanset hvornår retten er stiftet. Pligten tinglyses på ejendommen efter anmodning fra Trafikstyrelsen, der sender en genpart af anmodningen til ejeren.

*Stk. 2.* Såfremt projektet ikke strider imod den af transportministeren godkendte indflyvningsplan, udsteder Trafikstyrelsen attest herom.

*Stk. 3.* Strider projektets gennemførelse imod planen, vil sagen af Trafikstyrelsen være at forelægge for transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt gennemførelsen kan tillades under hensyn til de i enkelttilfældet foreliggende forhold.

*Stk. 4.* Findes der på de i nærværende paragraf omhandlede arealer ved planens godkendelse luftfartshindringer, der overskrider de på planen angivne højder, afgør ministeren, hvorvidt hindringen skal kræves fjernet eller afmærket. Gennemførelsen af de foranstaltninger, som er fundet påkrævet, sker om fornødent ved ekspropriation i overensstemmelse med reglerne i § 61.

**§ 66.** Det påhviler indehaveren af vedkommende flyveplads at overvåge, at de enkelte ejendomme pålagte højdebegrænsninger overholdes, og til Trafikstyrelsen om fornødent at indberette eventuelle overtrædelser.

**§ 67.** Hindringer, som ligger uden for de for flyvepladser godkendte planers område, men som ved deres højde skønnes at frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed, kan af transportministeren efter forhandling med forsvarsministeren forlanges fjernet eller afmærket af Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* Udgiften - herunder eventuel erstatning til ejeren eller brugeren - afholdes af statskassen.

**§ 67 a.** Projekter til anlæg, der uden for de for flyvepladser godkendte planers område agtes opført i en højde af 100 m eller mere over terræn, skal anmeldes til Trafikstyrelsen. Opførelsen af anlægget må ikke påbegyndes, før der af Trafikstyrelsen er udstedt attest om, at hindringen ikke skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed.

*Stk. 2.* Såfremt anlægget skønnes at ville frembyde fare for lufttrafikkens sikkerhed, skal sagen af Trafikstyrelsen forelægges for transportministeren, der træffer afgørelse om, hvorvidt attesten kan udstedes. Attesten kan betinges af, at hindringen afmærkes eller dens højde nedsættes, og at udgiften herved afholdes af ejeren eller brugeren.

**§ 68.** Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren forbyde anbringelsen og benyttelsen af, eventuelt kræve ændret eller fjernet, mærker, lys- eller lydanlæg, anlæg, der udsender radiobølger, eller andre indretninger, for så vidt de udsætter luftfartens sikkerhed for fare.

*Stk. 2.* Hvorvidt og da i hvilket omfang erstatning skal udredes i anledning af de i medfør af stk. 1 truffene foranstaltninger, afgøres efter dansk rets almindelige regler.

#### *Øvrige bestemmelser*

**§ 69.** Transportministeren giver forskrifter om, hvilke flyvepladser luftfartøjer kan bruge ved afgang eller landing.

**§ 70.** Transportministeren kan udfærdige forskrifter om adgang til og færdsel på flyvepladser og om luftfartøjers ophold på disse samt efter forhandling med erhvervsministeren om fornødent udstede forbud mod sejlads og ophold i farvande, der midlertidigt eller permanent benyttes som flyveplads. Transportministeren kan fastsætte regler om, at der kun til personer, der er godkendt af politiet, kan udstedes en generel adgangshjemmel til lufthavnens afspærrede område.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, hvilken myndighed inden for politiet der behandler sager om godkendelse efter stk. 1, 2. pkt.

**§ 70 a.** Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser for flyvepladser og luftfartsselskabers udarbejdelse af sikkerhedsplaner og gennemførelse af foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Det kan i den forbindelse pålægges flyvepladser og luftfartsselskaber at foretage eftersyn som nævnt i § 70 b, stk. 1-3.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om, at personer, som udfører sikkerhedskontrol eller har adgang til klassificerede regler eller sikkerhedsplaner i virksomheder, som er sikkerhedsgodkendt efter de forordninger om sikkerhed inden for civil luftfart, der er udstedt af Den Europæiske Union, skal sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om ansøgning om, betingelser for og meddelelse og tilbagekaldelse af sikkerhedsgodkendelser. Transportministeren kan endvidere efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om behandlingen af klassificerede oplysninger.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed for andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Ministeren kan herunder pålægge den, der driver anlægget, at lade det indhegne og at udføre adgangs kontrol, overvågning og patruljering.

*Stk. 4.* Ministeren kan fastsætte bestemmelser for modtagelse, kontrol, opbevaring, transport og lastning af gods og forsyninger, som af fragtagenter, kurerselskaber, cateringleverandører eller andre indleveres til luftfartsselskaber med henblik på hel eller delvis transport med luftfartøj.

*Stk. 5.* Ministeren kan fastsætte bestemmelser om sikkerhedsgodkendelse af fragtagenter, kurerselskaber, cateringleverandører eller andre, der foretager de i stk. 4 nævnte leverancer til luftfartsselskaber. En sikkerhedsgodkendelse kan tilbagekaldes i tilfælde af tilsidesættelse af bestemmelserne i dette kapitel eller forskrifter udarbejdet i medfør heraf, eller hvis de for sikkerhedsgodkendelsen fastsatte vilkår eller procedurer tilsidesættes.

*Stk. 6.* Politiet kan, når det findes sikkerhedsmæssigt påkrævet, bestemme, at de i stk. 1, 3 og 4 nævnte sikkerhedsforanstaltninger midlertidigt skal intensiveres og suppleres med yderligere foranstaltninger.

*Stk. 7.* Trafikstyrelsen godkender de i stk. 1 nævnte sikkerhedsplaner og fører tilsyn med gennemførelsen af de i stk. 1, 3 og 4 og 6 nævnte sikkerhedsforanstaltninger.

**§ 70 b.** Til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed kan der efter nærmere bestemmelser fastsat i henhold til § 70 a foretages eftersyn af personer, bagage, gods og forsyninger på flyvepladser. Eftersynet skal ske med størst mulig hensynsfuldhed og må ikke gå videre, end de kontrolmæssige formål nødvendiggør.



*Stk. 2.* Ved eftersyn af person, der ikke begrænses til den ydre beklædning, kan den pågældende kræve, at eftersynet overværes af et vidne. Eftersynet må ikke udføres eller overværes af personer af andet køn end den, der skal efterses, medmindre denne samtykker heri.

*Stk. 3.* Den, der nægter at underkaste sig eller medvirke til kontrol af sin person, skal forbydes adgang til luftfartøjet og til flyvepladsens afspærrede område. Bagage, gods eller forsyninger, der ikke er sikkerhedskontrolleret i overensstemmelse med bestemmelser fastsat i medfør af § 70 a, må ikke bringes om bord i luftfartøj eller bringes ind på flyvepladsens afspærrede område.

*Stk. 4.* Eftersyn i henhold til stk. 1-3 kan foretages af politiet og efter transportministerens bestemmelse tillige af andre myndigheder.

*Stk. 5.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser, hvorefter eftersyn pålagt flyvepladser og luftfartsselskaber i medfør af bestemmelsen i § 70 a, stk. 1, 2. pkt., kun kan foretages af personer, der er godkendt hertil af politiet, og som har gennemgået en uddannelse, der er godkendt af Trafikstyrelsen.

*Stk. 6.* Trafikstyrelsen fastsætter bestemmelser om godkendelse af teknisk udstyr, der anvendes i forbindelse med eftersyn af personer, bagage, gods og forsyninger.

**§ 70 c.** Politiet kan foretage eftersyn af personer, dokumenter, køretøjer og gods, der forlader flyvepladsområdet. Eftersynet skal gennemføres under iagttagelse af de i § 70 b, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2, angivne retningslinjer.

**§ 71.** Transportministeren kan fastsætte regler om takstperioder og betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads, herunder betaling for ground handling, jf. dog 4. pkt. Transportministeren 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. Betaling for benyttelse af statsejede flyvepladser skal godkendes af Folketingets Finansudvalg. Grønlands Landsstyre kan fastsætte regler om betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads i Grønland.

*Stk. 2.* Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om betaling for benyttelsen af anlæg og drift af andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste. Der kan kræves betaling i forbindelse med overflyvning af dansk territorium, det åbne hav og fremmed stats territorium, når der er truffet aftale herom med vedkommende fremmede stat. Betalingen påhviler brugeren af såvel danske som udenlandske luftfartøjer ved flyvning i det område, hvor hjælpemidler kan benyttes. Hvis brugerens identitet ikke oplyses, påhviler betalingen ejeren af luftfartøjet, medmindre ejeren godtgør, hvem der var bruger.

*Stk. 3.* Hvis betalingen efter stk. 1 og 2 samt EU-forordninger på luftfartsområdet ikke erlægges rettidigt, tillægges der renter i overensstemmelse med renteloven. Endvidere kan transportministeren fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende disse betalinger.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning og inddrivelse af betalingen efter stk. 1 og 2 samt EU-forordninger på luftfartsområdet, herunder at danske myndigheder, i det omfang det følger af Multilateral Agreement Relating to Route Charges, yder bistand til inddrivelse af Eurocontrols udestående tilgodehavender.

*Stk. 5.* Hvis betalingen efter stk. 1 og 2 samt EU-forordninger på luftfartsområdet ikke erlægges rettidigt, kan beløbene med påløbne renter inddrives ved udpantning.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indhentning af oplysninger fra flyvepladserne til brug for administrationen af regler udstedt i medfør af stk. 1. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om, at flyvepladser regelmæssigt skal levere oplysninger til brug for transportministerens tilsyn med lufthavnstaksterne.

**§ 72.** Flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste, hvis benyttelse står åben for offentligheden, skal stå åbne til brug for udenlandske luftfartøjer på samme vilkår, som gælder for danske luftfartøjer

i tilsvarende international luftfart, når der er truffet aftale i så henseende med vedkommende fremmede stat.

§ 73. Transportministeren fastsætter de betingelser, som kan kræves opfyldt af den, der på flyveplads, ved andet luftfartsanlæg eller i øvrigt skal gøre tjeneste uden for luftfartøj i stilling, som er af betydning for luftfartens sikkerhed, og giver regler om certifikat for sådan tjeneste.

§ 74. Hvad der er bestemt i § 50, finder tilsvarende anvendelse på den, som gør tjeneste som flyveleder, flyvemekaniker eller - efter bestemmelse af transportministeren - i anden stilling af betydning for luftfartssikkerheden.

## Kapitel 7

### *Tilladelse til luftfartsvirksomhed*

§ 74 a. Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke i det omfang, andet følger af EU-forordninger.

§ 75. Transportministeren kan give tilladelse til regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed over dansk område, medmindre særlige forhold taler imod det.

*Stk. 2.* Til anden erhvervsmæssig luftfart over samme område kræves tilladelse af ministeren, medmindre denne træffer anden bestemmelse.

*Stk. 3.* Uanset stk. 2 kan der uden tilladelse udføres luftfart mod betaling, såfremt

- 1) der alene ydes hel eller delvis godtgørelse for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger,
- 2) pilot og passagerer har nær tilknytning gennem familie- eller venskabsforhold, og
- 3) flyvningen ikke har været annonceret eller tilbudt offentligt.

*Stk. 4.* Uanset stk. 2 kan flyveklubber, der er organiseret i landsdækkende unioner eller forbund og godkendes af transportministeren, uden tilladelse udføre luftfart mod betaling, såfremt

- 1) flyvningen indgår i sports- eller fritidsflyvningsaktiviteter i klubben,
- 2) der alene ydes hel eller delvis godtgørelse for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger, og
- 3) der alene er tale om flyvninger, der ikke er befordring fra ét sted til et andet.

*Stk. 5.* En virksomheds befordring med luftfartøj af egne ansatte uden for de i stk. 1 og 2 nævnte tilfælde skal anmeldes til Trafikstyrelsen. Sådan flyvning må kun udføres, såfremt enten den person, der udfører denne form for flyvning, er heltidsansat i virksomheden, eller virksomheden som registreret ejer eller som registreret bruger ved en langtidsejerskontrakt har eneråderet over det pågældende luftfartøj.

*Stk. 6.* Ejerskab af eller rådighed over et luftfartøj til benyttelse ved flyvning, som omfattes af stk. 5, kan etableres af en kreds af indtil 5 virksomheder, som i lige sameje ejer, eller som med lige andele til hver i fællesskab langtidsejer det pågældende luftfartøj. Flyvning kan endvidere udføres af en virksomhed, der er en del af en koncern, således at virksomheden kan udføre flyvning med ansatte i andre virksomheder inden for koncernen.

*Stk. 7.* Som virksomheder, jf. stk. 5, anses såvel enkeltmandsvirksomheder som interessentskaber og selskaber af enhver art hjemmehørende i den danske stat samt kommuner, statslige virksomheder og myndigheder.

*Stk. 8.* Transportministeren kan bestemme, at skoleflyvning, opvisningsflyvning, konkurrenceflyvning og anden luftfartsvirksomhed af særlig art kræver tilladelse, selv om virksomheden ikke drives i erhvervsøjemed.

§ 76. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om afgrænsningen mellem erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig luftfart og om udførelsen heraf.

**§ 77.** Tilladelse til befordring af passagerer, post og gods kan, når befordringen alene sker mellem steder inden for riget, kun gives til den, der opfylder de i § 7, stk. 1, for registrering af luftfartøj her i landet opstillede vilkår.

*Stk. 2.* Opfylder indehaveren af en tilladelse ikke længere de for opnåelse af denne fastsatte betingelser, falder tilladelsen bort, hvis forholdet ikke bliver rettet inden en af vedkommende myndighed fastsat frist.

*Stk. 3.* I særlige tilfælde kan transportministeren meddele tilladelse i henhold til § 75, selv om betingelserne efter nærværende paragraf ikke er opfyldt.

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

**§ 79.** 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 iværksætte eller opretholde den tilladte virksomhed, kan tilladelsen ligeledes tilbagekaldes.

**§ 80.** Ved meddelelse af tilladelse i henhold til nærværende kapitel kan bestemmelserne i dette fraviges i det omfang, aftale med fremmed stat gør det påkrævet.

**§ 81.** Transportministeren kan udfærdige bestemmelser om overladelse af luftfartøjer eller tilbehør eller reservedele til luftfartøjer til en anden til brug for egen regning.

## Kapitel 8

### *Bestemmelser om lufttrafik m.v.*

**§ 82.** Luftfart skal finde sted i overensstemmelse med de forskrifter, som transportministeren udfærdiger til undgåelse af sammenstød mellem luftfartøjer og andre ulykker under luftfart eller i øvrigt til sikring mod farer eller ulemper som følge af luftfart.

**§ 82 a.** Dansk registrerede luftfartøjer skal opfylde de krav til begrænsning af støjgener og andre forureningsgener, som transportministeren fastsætter. Påbud om opfyldelse af disse krav kan begrænses til bestemte geografiske områder.

*Stk. 2.* Transportministeren kan endvidere fastsætte, at udenlandske luftfartøjer for at måtte benytte danske flyvepladser skal opfylde de i henhold til stk. 1 fastsatte krav.

**§ 83.** Transportministeren kan bestemme de flyveveje, som luftfartøjer skal følge under flyvning i luftveje inden for dansk område, og udfærdige særlige forskrifter om, hvilken flyveplads der skal anvendes ved afgang eller ankomst.

*Stk. 2.* Transportministeren kan endvidere efter nærmere med forsvarsministeren aftalte retningslinjer bestemme de flyveveje, som luftfartøjer skal følge under flyvning inden for dansk område, men uden for kontrolleret luftrum, og udfærdige særlige forskrifter angående flyvning over rigets grænser, således om, hvor grænsen må passeres.

**§ 84.** Når hensynet til den offentlige orden og sikkerhed kræver det, kan vedkommende myndighed pålægge et luftfartøj at lande. Landingen skal foretages snarest muligt. Er der ikke givet anden anvisning, skal fartøjet lande på nærmeste inden for riget liggende flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og hvor landing er mulig.

*Stk. 2.* Kommer et luftfartøj ind i et område, hvor luftfart er forbudt, skal fartøjet uden tøven forlade området og på hurtigste måde underrette vedkommende offentlige myndighed samt, såfremt myndigheden ikke giver anden anvisning, uopholdeligt lande på nærmeste inden for riget liggende flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, og hvor landing er mulig.

*Stk. 3.* Såfremt bestemmelserne i nærværende paragraf ikke efterkommes, kan vedkommende myndighed med dertil egnede midler hindre luftfartøjets videre flyvning.

**§ 85.** Luftfartøjer må ikke uden tilladelse af transportministeren og justitsministeren eller af den, som disse dertil bemyndiger, medføre eksplosive stoffer, krigsmateriel eller krigsammunion. Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren og justitsministeren ved forskrift gøre undtagelse fra bestemmelsen i 1. punktum og fastsætter - ligeledes efter forhandling med justitsministeren - hvad der skal forstås ved eksplosive stoffer, krigsmateriel eller krigsammunion.

*Stk. 2.* Transportministeren kan af hensyn til den offentlige orden og sikkerhed forbyde eller opstille vilkår for befordring af andet end det i stk. 1 nævnte gods.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen har til enhver tid ret til at undersøge, om gods indleveret til transport med luftfartøj er omfattet af de regler, der er fastsat i medfør af stk. 1, 1. punktum, og stk. 2, og om vilkårene for transport af sådant gods er opfyldt. Den rådighedsberettigede skal så vidt muligt have lejlighed til at overvære undersøgelsen.

*Stk. 4.* Transportministeren kan endvidere efter forhandling med forsvarsministeren og justitsministeren forbyde eller give nærmere forskrifter om adgang til at medføre eller benytte fotografiapparater om bord på luftfartøjer.

**§ 86.** For så vidt ikke andet er fastsat ved særlig lovbestemmelse, foreskriver transportministeren, hvilke luftfartøjsdokumenter der skal forefindes, i hvilken udstrækning de skal medføres om bord, og hvorledes de skal oprettes, føres og opbevares.

**§ 87.** Enhver, som har retlig interesse deri, har adgang til at blive bekendt med indholdet af luftfartøjsdokumenter.

**§ 88.** Transportministeren bestemmer, i hvilket omfang de, der gør tjeneste på luftfartøjer, skal medføre certifikater og andre dokumenter.

**§ 89.** Trafikstyrelsen og politiet har ret til at undersøge et luftfartøj og kontrollere de dokumenter, som luftfartøjet og de tjenstgørende skal være forsynet med.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan overlade sine beføjelser efter stk. 1 til indehavere af tilladelse til at drive en flyveplads.

**§ 89 a.** Transportministeren kan pålægge flyvepladser, luftfartsselskaber og andre af luftfartens brugere at afgive statistiske oplysninger om regularitet, flyvetids- og landingsforhold og lignende luftfartsrelaterede oplysninger i den form, som ministeren bestemmer.

**§ 89 b.** Transportministeren kan til brug for Trafikstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde fastsætte regler om indberetning til Trafikstyrelsen af enhver flyvesikkerhedsrelateret begivenhed, om indberetningens form og om opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsens personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1.

## Kapitel 9

### *Befordring med luftfartøj*

#### *Anvendelsesområde*

**§ 90.** Bestemmelserne i dette kapitel gælder, jf. dog stk. 2 og 3, §§ 90 a og 90 b, for befordring af passagerer, rejsegods eller gods med luftfartøj mod betaling eller, såfremt befordringen udføres af et luftfartsselskab, også for sådan befordring uden betaling, og som

- 1) foretages indenrigs i Danmark,
- 2) er omfattet af Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, jf. dog stk. 3, eller

3) foretages med luftfartøjer mellem Danmark og lande, der ikke har tiltrådt Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke, i det omfang befordringen med luftfartøj omfattes af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002.

*Stk. 3.* Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke for befordring med luftfartøj, som udføres i henhold til reservation foretaget i overensstemmelse med artikel 57 i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring.

**§ 90 a.** For befordring med luftfartøjer mellem Danmark og lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 2, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen som nævnt i § 90, stk. 1, nr. 3, gælder bestemmelserne i bilaget til loven.

*Stk. 2.* For befordring med luftfartøjer mellem Danmark og lande, der har tilsluttet sig Warszawa-konventionen og Montreal-protokol nr. 4 af 25. september 1975 om ændring af Warszawa-konventionen, gælder dog, for så vidt angår befordring af gods, bestemmelserne herom i dette kapitel.

**§ 90 b.** For så vidt angår befordring med luftfartøj indenrigs i Danmark eller med et luftfartøj fra et luftfartsselskab, der er hjemmehørende i Grønland eller på Færøerne, og som ikke er i besiddelse af en licens udstedt i henhold til bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber og ikke omfattes af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002, gælder, at befordreren skal overholde artikel 3 a, 5 og 6 om supplerende betaling for særligt udstyr, forskudsudbetaling og information til passagererne om befordrerens ansvar for passagerer og rejsegods.

**§ 91.** Ved befordring af post er befordreren ikke ansvarlig over for afsenderen eller modtageren, men udelukkende over for postvæsenet og i overensstemmelse med de særlige regler, som gælder mellem befordreren og postvæsenet.

*Stk. 2.* Bortset fra bestemmelsen i stk. 1 gælder dette kapitel ikke for befordring af post.

*Stk. 3.* Bestemmelserne om befordringsdokumenter i §§ 92-97 gælder ikke for befordring, som udføres under usædvanlige forhold og falder uden for normal udøvelse af luftfartsvirksomhed.

#### *Befordringsdokumenter*

**§ 92.** Ved befordring af passagerer skal der udstedes et befordringsdokument, jf. dog stk. 2, og befordringsdokumentet skal indeholde angivelse af

- 1) afgangssted og bestemmelsessted og
- 2) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat, og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt.

*Stk. 2.* De i stk. 1 nævnte oplysninger kan registreres på anden måde, såfremt befordreren tilbyder og efter anmodning udleverer skriftligt materiale om de således registrerede oplysninger til passageren.

*Stk. 3.* Selv om bestemmelserne i stk. 1 og 2 ikke er overholdt, er befordringsaftalen dog gyldig, og bestemmelserne i dette kapitel gælder for befordringen.

**§ 93.** Befordreren skal udstede rejsegodsbevis til passageren for hvert stykke indskrevet rejsegods.

**§ 94.** Ved befordring af gods skal der udfærdiges luftfragtbrev.

*Stk. 2.* Udfærdigelse af luftfragtbrev er ikke nødvendigt, hvis oplysningerne om befordringen registreres på anden måde, og befordreren efter afsenderens anmodning udleverer en godskvittering til afsenderen, der indeholder tilstrækkelige oplysninger til identifikation af godset, og som giver afsenderen mulighed for at blive gjort bekendt med de registrerede oplysninger.

**§ 95.** Luftfragtbrevet skal udfærdiges af afsenderen i tre originaleksemplarer. Det første eksemplar skal påtegnes »Til befordreren« og underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar skal påtegnes »Til modtageren« og underskrives af afsenderen og befordreren. Det tredje eksemplar underskrives af befordreren og tilbageleveres til afsenderen efter godsets modtagelse.

*Stk. 2.* Har befordreren udfærdiget luftfragtbrevet efter afsenderens anmodning, anses befordreren, hvis ikke andet bevises, for at handle på afsenderens vegne.

*Stk. 3.* Befordrerens og afsenderens underskrift kan være påtrykt eller påstemplet.

**§ 96.** Omfatter befordringen flere stykker gods, skal afsenderen efter befordrerens anmodning udfærdige særskilte luftfragtbreve.

*Stk. 2.* Benyttes et andet registreringssystem, jf. § 94, stk. 2, skal befordreren efter anmodning fra afsenderen udlevere særskilte godskvitteringer.

*Stk. 3.* Hvis det er nødvendigt for at opfylde toldformaliteter eller politiets eller lignende offentlige myndigheders krav, kan befordreren forlange, at afsender udsteder et dokument, som angiver godsets art.

**§ 97.** Luftfragtbrevet og godskvitteringen skal indeholde angivelse af

- 1) afgangssted og bestemmelsessted,
- 2) mindst et aftalt mellemlandingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat, og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt, og
- 3) forsendelsens vægt.

**§ 98.** Selv om bestemmelserne i §§ 94-97 ikke er overholdt, er befordringsaftalen dog gyldig, og bestemmelserne i dette kapitel gælder for befordringen.

**§ 99.** Afsenderen er ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger, som afsenderen eller nogen, som har handlet på afsenderens vegne, har givet i luftfragtbrevet eller for registrering eller indføjelse i godskvitteringen. Er oplysningerne om godset urigtige eller ufuldstændige, er afsenderen ansvarlig for skade, som derved er påført befordreren eller nogen, over for hvem befordreren er ansvarlig. Afsenderen er også ansvarlig, selvom den, som har handlet på afsenderens vegne, tillige er agent for befordreren.

*Stk. 2.* Er afsenderen ikke ansvarlig i henhold til stk. 1 for urigtige eller ufuldstændige oplysninger, som er registreret eller indføjet i godskvitteringen, er befordreren ansvarlig for skade, som derved er påført afsenderen eller nogen, over for hvem afsenderen er ansvarlig. Det samme gælder, hvis nogen anden på befordrerens vegne har registreret oplysningerne eller indføjet dem i godskvitteringen.

**§ 100.** Hvis ikke andet bevises, gælder luftfragtbrevet eller godskvitteringen som bevis for befordringsaftalens indgåelse, for godsets modtagelse og for de vilkår for befordringen, som er angivet i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

*Stk. 2.* Luftfragtbrevets eller godskvitteringens angivelser af godsets vægt, dimensioner, emballering og stykantal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre oplysninger i luftfragtbrevet om godsets mængde, rumindhold eller tilstand gælder derimod ikke som bevis mod befordreren, medmindre denne i afsenderens nærværelse har undersøgt rigtigheden af disse oplysninger og har bekræftet dette ved påtegning på luftfragtbrevet eller godskvitteringen eller oplysningerne angår godsets synlige tilstand.

#### *Ret til at råde over godset og udlevering af godset*

**§ 101.** Afsenderen kan tage godset tilbage på afgangs- eller bestemmelsesflyvepladsen eller standse det i tilfælde af landing undervejs, hvis afsenderen opfylder sine forpligtelser efter befordringsaftalen og betaler de ekstra omkostninger, der er forbundet hermed. Afsenderen kan dog kun udøve denne ret, hvis det ikke medfører skade for befordreren eller andre afsendere.

*Stk. 2.* På samme betingelser kan afsenderen give ordre til, at godset undervejs eller på bestemmelsesstedet skal udleveres til en anden end den, der er angivet som modtager, eller kræve godset tilbagesendt til afgangsflyvepladsen.

*Stk. 3.* Kan afsenderens ordre ikke udføres, skal befordreren straks underrette afsenderen herom.

*Stk. 4.* Udfører befordreren afsenderens ordre, uden at afsenderens eksemplar af luftfragtbrevet eller godskvitteringen forevises, er befordreren ansvarlig for skade, som derved er påført rette indehaver af luftfragtbrevet eller godskvitteringen, dog med regres til afsenderen.

*Stk. 5.* Afsenderens ret til godset ophører, når modtageren får ret til at råde over godset efter bestemmelserne i § 102. Nægter modtageren at tage imod godset, eller kan modtageren ikke træffes, genindtræder afsenderen i sin ret til at råde over godset.

**§ 102.** Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, kan modtageren, medmindre afsenderen har udøvet sin ret i henhold til § 101, kræve godset udleveret af befordreren til sig mod betaling af de skyldige beløb og mod opfyldelse af befordringsvilkårene.

*Stk. 2.* Så snart godset er kommet frem, skal befordreren underrette modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

**§ 103.** Er godset ikke ankommet senest 7 dage efter, at det skulle være kommet frem, kan modtageren gøre sine rettigheder efter befordringsaftalen gældende mod befordreren. Det samme gælder, hvis befordreren meddeler, at godset er gået tabt.

**§ 104.** Enhver aftale, som afviger fra bestemmelserne i §§ 101-103, er ugyldig, medmindre den er anført i luftfragtbrevet eller godskvitteringen.

**§ 105.** Afsenderen skal give befordreren de oplysninger og de dokumenter, som er nødvendige til opfyldelse af toldformaliteterne og politiets og andre offentlige myndigheders krav, forinden godset kan udleveres til modtageren. Afsenderen skal erstatte befordreren den skade, som måtte følge af, at disse oplysninger eller dokumenter mangler, er urigtige eller utilstrækkelige, medmindre skaden skyldes fejl eller forsømmelse hos befordreren eller nogen, som har handlet på befordrerens vegne.

*Stk. 2.* Befordreren har ikke pligt til at undersøge, om de oplysninger og dokumenter, der er nævnt i stk. 1, er rigtige eller tilstrækkelige.

#### *Befordrerens ansvar*

**§ 106.** Bliver en passager dræbt eller lider denne skade på legeme eller helbred som følge af en ulykke, der er indtruffet om bord i et luftfartøj eller i forbindelse med indstigning eller udstigning, er befordreren ansvarlig herfor. Befordrerens ansvar omfatter også tab af forsørger ved dødsfald.

**§ 107.** Befordreren er ansvarlig for skade ved, at indskrevet rejsegods går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet

- 1) om bord i et luftfartøj eller
- 2) inden for den tid, det indskrevne rejsegods er i befordrerens varetægt.

*Stk. 2.* Befordreren er dog ikke ansvarlig, i det omfang skaden skyldes fejl eller mangler ved det indskrevne rejsegods eller dets beskaffenhed.

*Stk. 3.* Befordreren er ansvarlig for passagerernes håndbagage, herunder deres personlige ejendele, der går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet om bord i et luftfartøj, såfremt skaden skyldes fejl fra befordrerens, dennes ansattes eller agents side.

*Stk. 4.* Er det indskrevne rejsegods ikke ankommet senest 21 dage efter, at det skulle være kommet frem, kan passageren gøre sine rettigheder efter befordringsaftalen gældende mod befordreren. Det samme gælder, hvis befordreren meddeler, at det indskrevne rejsegods er gået tabt.

**§ 108.** Befordreren er ansvarlig for skade ved, at gods går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for det tidsrum, hvori godset er i befordrerens varetægt.

*Stk. 2.* Befordreren er dog ikke ansvarlig, i det omfang skaden skyldes

- 1) godsets egen beskaffenhed eller fejl i dette,

- 2) mangelfuld emballering af godset udført af andre end befordreren, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne,
- 3) krigshandling eller væbnet konflikt eller
- 4) udøvelse af offentlig myndighed i forbindelse med godsets indførsel, udførsel eller transitering.

*Stk. 3.* Omfatter befordringsaftalen også befordring til lands eller til vands uden for flyveplads ved inlادning, udlevering eller omladning, formodes enhver godset tilføjet skade at være indtruffet inden for det i stk. 1 angivne tidsrum, medmindre andet bevises.

*Stk. 4.* Udskifter befordreren uden afsenderens samtykke helt eller delvis den del af transporten, der efter befordringsaftalen skulle ske som luftbefordring, med en anden transportform, anses også denne del af transporten for at være luftbefordring, således at befordreren ikke herved opnår en bedre retsstilling.

**§ 109.** Befordreren er ansvarlig for skade som følge af forsinkelse ved befordring af passagerer, rejsegods og gods, hvis befordreren ikke beviser, at befordreren, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne, har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

**§ 110.** Erstatningen, herunder erstatningen efter § 111, stk. 1, skal nedsættes eller bortfalde, hvis befordreren kan bevise, at skadelidte eller nogen, fra hvem skadelidte afleder sine rettigheder, forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Bliver en passager dræbt, og kræver en anden end passageren i den anledning erstatning, skal erstatningen ligeledes nedsættes eller bortfalde, hvis befordreren kan bevise, at passageren har medvirket til skaden.

*Stk. 2.* Nedsættelse eller bortfald af erstatningen i henhold til stk. 1 skal ske alene under hensyn til graden af medvirken.

**§ 111.** Ved befordring af passagerer kan befordrerens ansvar, hvis en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, ikke afskæres eller begrænses, hvis erstatningen ikke overstiger 128.821 særlige trækningsrettigheder (SDR, jf. stk. 8) for hver passager, jf. dog § 110.

*Stk. 2.* Befordreren er ikke ansvarlig for den skade efter stk. 1, der overstiger 128.821 SDR for hver passager, hvis befordreren kan bevise, at

- 1) skaden ikke skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller unkladelse fra befordrerens eller dennes ansattes eller dennes agents side eller
- 2) skaden alene skyldes forsætlig eller uagtsom handling eller unkladelse fra tredjemands side.

*Stk. 3.* Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for skade som følge af forsinkelse begrænset til 5.346 SDR for hver passager.

*Stk. 4.* Ved befordring af rejsegods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at rejsegods går tabt, beskadiges eller forsinkes, begrænset til 1.288 SDR for hver passager. Har passageren ved aflevering af det indskrevne rejsegods til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med rejsegodsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger passagerens særlige interesse som nævnt i 2. pkt.

*Stk. 5.* Ved befordring af gods er befordrerens ansvar for skade som følge af, at gods går tabt, beskadiges eller forsinkes begrænset til 22 SDR pr. kg. Har afsenderen ved godsets aflevering til befordreren afgivet en særlig erklæring med angivelse af den interesse, som er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det i erklæringen angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren beviser, at beløbet overstiger afsenderens særlige interesse som nævnt i 2. pkt. Hvis en del af godset går tabt, beskadiges eller forsinkes, opgøres kun den samlede vægt af de berørte stykker gods, når grænsen for befordrerens ansvar skal fastsættes. Hvis skaden forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme luftfragtbrev, godskvittering eller de på anden måde registrerede oplysninger, jf. § 94, stk. 2, skal også vægten af disse stykker gods medregnes.



*Stk. 6.* De i stk. 3 og stk. 4 fastsatte ansvarsgrænser finder ikke anvendelse, såfremt det bevises, at befordreren selv eller dennes ansatte eller agenter under udførelsen af deres tjeneste eller hverv har forårsaget skaden forsætligt eller ved en hensynsløs handling vidende om, at en skade kunne opstå.

*Stk. 7.* De ansvarsgrænser, som er fastsat i stk. 1-5, er ikke til hinder for, at retten kan tilkende sagsøgeren sagsomkostninger og tillægge renter. Dette gælder dog ikke, hvis befordreren inden seks måneder fra den begivenhed, som var årsag til skaden, eller inden retssag blev anlagt, skriftligt har tilbudt sagsøgeren mindst lige så meget i erstatning som den tilkendte erstatning.

*Stk. 8.* Omregning af SDR til national valuta foretages efter den kurs, som Den Internationale Valutafond anvender i sin virksomhed og ved sine transaktioner den dag, da der afsiges dom.

**§ 111 a.** Hvis en flyulykke medfører, at en passager bliver dræbt eller lider skade på legeme eller helbred, skal befordreren, hvis det kræves efter befordrerens nationale lovgivning, jf. dog § 90 b, omgående og senest 15 dage efter, at den erstatningsberettigede person er identificeret, udbetale sådanne forskudsbeløb, som måtte være nødvendige til dækning af øjeblikkelige økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget af den lidte skade.

*Stk. 2.* En forskudsudbetaling ved dødsfald efter stk. 1 kan ikke være mindre end 16.000 SDR.

*Stk. 3.* Forskudsudbetalingen indebærer ikke en anerkendelse af erstatningsansvaret, og beløbet kan fraregnes et eventuelt senere opgjort erstatningsbeløb. Forskudsudbetalingen kan kun kræves tilbagebetalt, hvis det senere bevises, at den person, som modtog forskudsudbetalingen, med forsæt eller ved uagtsomhed forårsagede eller bidrog til skaden, eller at personen ikke var den erstatningsberettigede person.

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

**§ 113.** Befordreren kan indgå en aftale om, at der for befordringen skal gælde højere ansvarsgrænser end dem, der er fastlagt i § 111, eller om, at der ikke skal gælde nogen ansvarsgrænser overhovedet.

**§ 114.** Sagsøges befordrerens ansatte eller nogen, som har handlet på befordrerens vegne, for skade, de har forårsaget under udførelsen af deres tjeneste eller hverv, må summen af de erstatningsbeløb, som pålægges dem og befordreren ikke overstige de ansvarsgrænser, der er fastsat for befordreren.

**§ 115.** Modtages det indskrevne rejsegods eller gods uden forbehold fra modtagerens side, formodes godset at være udleveret i god stand og i overensstemmelse med befordringsdokumentet eller de på anden måde registrerede oplysninger, hvis ikke andet bevises.

*Stk. 2.* Er det indskrevne rejsegods eller gods beskadiget eller delvis gået tabt, skal meddelelse gives til befordreren umiddelbart efter, at skaden er opdaget, og senest inden 7 dage for det indskrevne rejsegods og 14 dage for gods, regnet fra modtagelsen. Ved forsinkelse skal meddelelse afgives inden 21 dage fra den dag, da det indskrevne rejsegods eller godset blev stillet til rådighed for modtageren.

*Stk. 3.* Meddelelse skal ske ved påtegning på befordringsdokumentet eller andet skriftligt materiale, som afsendes inden fristens udløb. Påtegningen kan være fremstillet på elektronisk måde.

**§ 116.** Gives meddelelse om skaden ikke inden for de frister, der er fastsat i § 115, er ethvert krav mod befordreren bortfaldet, medmindre denne har handlet svigagtigt.

**§ 117.** Erstatningssagen skal anlægges ved retten på det sted, hvor befordreren bor eller har sit hovedkontor eller har den forretningsafdeling, hvorigennem befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller på bestemmelsesstedet.

*Stk. 2.* Ved skade som følge af død eller personskade på passagerer kan sagen tillige anlægges ved retten i det land, hvor passageren på ulykkestidspunktet havde bopæl eller permanent ophold, og hvorfra:

- 1) befordreren udfører lufttransport af passagerer enten med egne luftfartøjer eller med et andet luftfartsselskabs luftfartøjer på grundlag af en forretningsaftale, og

2) hvor befordreren driver sin virksomhed i forbindelse med lufttransport af passagerer fra lokaler, der er lejet eller ejes af befordreren selv eller et andet luftfartsselskab, som befordreren har indgået en forretningsaftale med.

*Stk. 3.* Anvendelse af reglerne i stk. 1 og 2 forudsætter, at den stat, hvori der anlægges sag, har tiltrådt Montreal-konventionen.

**§ 118.** Adgangen til erstatning efter bestemmelserne i dette kapitel bortfalder, hvis sag ikke er anlagt inden to år regnet fra luftfartøjets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag, da luftfartøjet skulle være ankommet, eller da befordringen blev afbrudt.

**§ 119.** Skal en befordring, som efter befordringsaftalen er at anse som en befordring, udføres af flere efter hinanden følgende befordrere, er enhver af dem, når passagererne, rejsegodset eller godset modtages, ansvarlig for den del af befordringen, som det påhviler denne befordrer at udføre.

*Stk. 2.* Ved befordring af rejsegods eller gods kan afsenderen dog tillige holde sig til den første befordrer og den, som er berettiget til dets udlevering, til den sidste, selv om skaden eller forsinkelsen er indtruffet, mens godset var i en anden befordrers varetægt. Er herefter to befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

*Befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen*

**§ 119 a.** Bestemmelserne i §§ 119 b - 119 f gælder, hvor befordringen helt eller delvis udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen, medmindre det bevises, at dette er sket uden sidstnævntes samtykke.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i §§ 119 c, 119 e og 119 f gælder kun den del af befordringen, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen.

**§ 119 b.** Ved anvendelse af reglerne i dette kapitel anses såvel den, der har indgået befordringsaftalen, som den, der helt eller delvis udfører befordringen, som befordrere. Den, der har indgået befordringsaftalen, anses som befordrer for hele befordringen. Den, der har udført befordringen, anses som befordrer for så vidt angår den pågældende del af befordringen.

**§ 119 c.** Ved bedømmelsen af en befordrers ansvar skal handlinger og undladelser af den anden befordrer, den anden befordrers ansatte eller nogen, som har handlet på den anden befordrers vegne, under udførelsen af deres tjeneste eller hverv anses at have samme virkning som førstnævnte befordrers egne handlinger og undladelser. Den, der udfører befordringen, kan dog ikke herved pådrages ansvar ud over de i § 111 fastsatte grænser.

*Stk. 2.* Har den befordrer, der har indgået befordringsaftalen, påtaget sig forpligtelser, som går videre end denne befordrers forpligtelser efter dette kapitel, eller har afsendere efter § 111, stk. 4, 2. pkt., særligt angivet interessen i godsets udlevering, er dette uden virkning i forhold til den, der udfører befordringen, medmindre denne har givet sin godkendelse.

**§ 119 d.** Meddelelser, som efter bestemmelserne i dette kapitel gives til den ene befordrer, har virkning også i forhold til den anden befordrer. Ordre fra afsenderen efter § 101 har dog kun virkning, hvis de gives til den befordrer, der har indgået befordringsaftalen.

**§ 119 e.** Summen af de erstatningsbeløb, som pålægges to eller flere befordrere, deres ansatte eller nogen, som har handlet på befordrernes vegne, må ikke overstige det højeste erstatningsbeløb, der kan pålægges en af befordrerne. Hver enkelt er kun ansvarlig indtil den ansvarsgrænse, der gælder for denne befordrer.

**§ 119 f.** Erstatningsøgsmål kan, uanset om de rettes imod en eller flere befordrere, anlægges enten ved en ret, som efter § 117 er kompetent med hensyn til søgsmål imod den, der har indgået befordringsaftalen, eller ved retten på det sted, hvor den, der udfører befordringen, bor eller har sit hovedkontor.

*Stk. 2.* Sagsøges en af befordrerne, og vil denne befordrer, hvis denne taber sagen, rejse krav mod den anden befordrer, kan førstnævnte befordrer tilstævne sidstnævnte befordrer uden hensyn til de almindelige regler om værneting for at gøre kravet gældende over for denne under sagen. Bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 23 finder tilsvarende anvendelse.

#### *Sammensat befordring*

**§ 120.** Udføres befordringen delvis med luftfartøj og delvis med andet befordringsmiddel, gælder bestemmelserne i dette kapitel kun befordringen med luftfartøj, jf. dog § 108, stk. 4.

*Stk. 2.* Vilkårene for de andre befordringsmåder kan optages i dokumentet vedrørende befordringen med luftfartøj, såfremt bestemmelserne i dette kapitel gælder for den del af befordringen, der udføres med luftfartøj.

#### *Andre bestemmelser*

**§ 121.** Bestemmelser i befordringsaftalen og sær aftaler, som er indgået, før skaden opstod, med det formål at bryde reglerne i Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring enten ved at fastsætte, hvilken lov der skal være gældende, eller ved at ændre bestemmelserne om værneting, er ugyldige.

*Stk. 2.* Hvis befordringen er omfattet af dette kapitel, kan erstatningssag kun anlægges ved dansk domstol eller en domstol i en stat, som har tiltrådt Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring.

*Stk. 3.* Intet i dette kapitel er til hinder for, at den, der er ansvarlig for skade efter bestemmelserne heri, kan fremsætte regreskrav mod nogen anden.

*Stk. 4.* Voldgiftsaftaler forud for skadens indtræden er kun gyldige med hensyn til befordring af gods, hvis voldgiftsaftalen er skriftlig, og hvis voldgiften efter den erstatningskrævendes valg foretages på et af de steder, som er lovligt værneting efter dette kapitel, og kun hvis voldgiftsretten skal følge bestemmelserne i dette kapitel.

**§ 122.** Befordrerens skal kunne dokumentere at være forsikret for et beløb, som er tilstrækkeligt til at dække befordrerens erstatningsansvar i henhold til dette kapitel.

**§ 123.** Intet i dette kapitel forhindrer befordrerens i at nægte at indgå en befordringsaftale, i at give afkald på rettigheder fastlagt i dette kapitel eller i at fastsætte sådanne betingelser, som ikke strider mod bestemmelserne i dette kapitel.

**§§ 124-126.** (Ophævet)

### Kapitel 9 a

#### *Regulering af droner*

##### *Definition*

**§ 126 a.** Ved en drone forstås ethvert ubemandet luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at operere autonomt eller blive fjernstyret uden en pilot ombord.

##### *Geografisk afgrænsning af brugen af droner*

**§ 126 b.** Flyvning med droner må alene ske uden for flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder, sikringsmæssigt kritiske områder og særlig følsomme naturområder, jf. dog stk. 2-4 og § 126 f.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over sikringsmæssigt kritiske områder.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere bestemmelser, der har til formål at sikre privatlivets fred.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om flyvning over flyvesikkerhedsmæssigt kritiske områder og særlig følsomme naturområder.

#### *Ansvarsforsikring*

**§ 126 c.** Ejeren af en drone skal have tegnet ansvarsforsikring i henhold til § 130.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om tegning af ansvarsforsikring, jf. stk. 1, herunder om undtagelser fra kravet om tegning af ansvarsforsikring.

#### *Bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om droner for Færøerne og Grønland*

**§ 126 d.** Transportministeren kan for Færøerne og Grønland fastsætte bestemmelser, som svarer til de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

#### *Flyvning under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v.*

**§ 126 e.** Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må ikke finde sted, hvis føreren af dronen har indtaget spiritus i et sådant omfang, at

- 1) alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter flyvningen overstiger 0,5 promille, eller alkoholkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter flyvningen overstiger 0,25 mg pr. liter luft, eller
- 2) føreren i øvrigt ikke kan føre dronen på fuldt betryggende måde.

*Stk. 2.* Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må ikke finde sted, hvis førerens blod under eller efter flyvningen indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af transportministeren er klassificeret som farlige for flyvesikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. 1. pkt. gælder tilsvarende for stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten.

*Stk. 3.* Flyvning eller forsøg på flyvning med droner må endvidere ikke finde sted, hvis føreren af dronen på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at denne er ude af stand til at føre dronen på fuldt betryggende måde.

*Stk. 4.* Politiet kan til enhver tid kræve, at føreren af en drone afgiver udåndings-, sput- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige.

*Stk. 5.* Politiet kan fremstille en fører af en drone til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at vedkommende har overtrådt stk. 1, 2 eller 3, eller vedkommende nægter at medvirke til en udåndingsprøve, sputprøve, svedprøve eller øjenbesigtigelse. Angår mistanken andre forhold end spirituspåvirkning, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. Det samme gælder ved mistanke om spirituspåvirkning, når særlige omstændigheder taler derfor.

*Stk. 6.* Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om de prøver og undersøgelser, der er nævnt i stk. 4 og 5.

#### *Politi og redningsberedskab*

**§ 126 f.** Transportministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren fastsætte bestemmelser om forhold for droner, der anvendes i forbindelse med redningsberedskabet.

*Stk. 2.* Justitsministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte bestemmelser om forhold for politiets anvendelse af droner.

#### *Markedsovervågning*

**§ 126 g.** Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil, fører tilsyn med overholdelsen af produktkrav på droneområdet.

*Stk. 2.* Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter stk. 1, har til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en virksomheds forretningslokaler, herunder lagerlokaler og transportmidler, forretningsbøger og dokumenter, der vedrører produkter, der føres kontrol med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav, der er fastsat i de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på droneområdet. Politiet yder om nødvendigt bistand hertil.

*Stk. 3.* Transportministeren eller den offentlige myndighed, som ministeren bemyndiger hertil efter stk. 1, kan til enhver tid kræve, at en erhvervsdrivende vederlagsfrit udleverer oplysninger og dokumenter, der vedrører produkter, der føres tilsyn med, herunder dokumenter om typegodkendelse, CE-mærkning og lignende i papirform m.v. og materiale, der opbevares i elektronisk form, med henblik på at føre tilsyn med overholdelsen af produktkrav, der er fastsat i de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på droneområdet. Hvis den erhvervsdrivende ikke er i besiddelse af de pågældende oplysninger og dokumenter, er den erhvervsdrivende forpligtet til at indhente disse.

*Stk. 4.* En erhvervsdrivende må ikke anvende vildledende eller urigtige angivelser eller udelade væsentlige informationer om den lovlige anvendelse af droner. Transportministeren eller den offentlige myndighed, der er bemyndiget efter stk. 1, kan påbyde den erhvervsdrivende at ophøre med angivelse af vildledende eller urigtige informationer i forbindelse med salg og markedsføring af droner.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om gennemførelsen eller anvendelsen af bestemmelser om produkttilsyn med produktkrav i de af Den Europæiske Union udstedte direktiver og forordninger på droneområdet, herunder mærkningskrav på droneområdet. Transportministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om udstedelse af påbud og om tilbagekaldelse og tilbagetrækning af droneprodukter.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om en gebyrordning til dækning af omkostninger i forbindelse med udførelsen af markedskontrol omfattet af stk. 2-4 og forskrifter udstedt i medfør af stk. 5, som udføres af den offentlige myndighed, der er bemyndiget i medfør af stk. 1.

## Kapitel 10

### *Erstatning for skade*

**§ 127.** Sker der som følge af et luftfartøjs benyttelse til luftfart skade på person eller ting uden for fartøjet, er ejeren forpligtet til at erstatte skaden. Har ejeren overladt benyttelsen af luftfartøjet til en selvstændig bruger, som har påtaget sig det fulde ansvar for luftfartøjets operation og vedligeholdelse, påhviler denne forpligtelse i stedet brugeren.

*Stk. 2.* Erstatningspligten bortfalder, såfremt det oplyses, at den skadelidte selv ved forsæt eller grov uagtsomhed har hidført skaden.

*Stk. 3.* I tilfælde af skade på person kan erstatning kræves for lidelse, lyde og vansir. Hvis den til erstatning berettigede helt eller delvis har mistet sin arbejdsevne, tilkommer der vedkommende erstatning for vedvarende forringelse af erhvervsevnen. Afgår den skadelidte ved døden som følge af ulykken, kan den, der ved dødsfaldet har mistet en forsørger, kræve erstatning for det tab, vedkommende kan antages at have lidt.

*Stk. 4.* Den, der har bekostet begravelsen, kan fordre udgifterne hertil refunderet, for så vidt de ikke overstiger, hvad der efter afdødes forhold er passende.

**§ 128.** Reglen i § 127, stk. 1, kommer ikke til anvendelse, når det drejer sig om skade, der forårsages på person eller ting, som befinder sig inden for området af en godkendt flyveplads, eller i det omfang ejeren af luftfartøjet kan dokumentere, at det ikke er muligt at tegne forsikring.

*Stk. 2.* Forårsages skaden på fartøj eller ladning ved sammenstød mellem fartøjer, skal forskrifterne i sølovens §§ 220 og 221 komme til anvendelse.

*Stk. 3.* Sker der ved sammenstød mellem to eller flere fartøjer skade, som det påhviler dem, for hvis regning fartøjerne benyttes, hver for sig at erstatte efter reglen i § 127, stk. 1, hæfter de solidarisk. Domstolene afgør under hensyn til de foreliggende omstændigheder, hvor stor en del af den erlagte erstatning hver af dem skal kunne tilbagefordre hos den eller de medansvarlige.

**§ 129.** Ved bestemmelserne i §§ 127 og 128 gøres ingen indskrænkning i den ret til at kræve erstatning, som i øvrigt måtte følge af almindelige retsregler.

**§ 130.** Ejeren af et fartøj, som agtes benyttet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra a, eller til forsøgsluftfart i henhold til § 2, stk. 1, litra d, skal - hvis ejeren ikke er staten - have tegnet og holde i kraft forsikring for dækning af erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren selv eller mod brugeren for skade som følge af luftfarten på person eller ting uden for fartøjet. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet over for tredjemand dog for skade efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at selskabet for ministeren har anmeldt forsikringens ophør, medmindre fartøjet - såfremt det er registreret - i mellemtiden måtte være blevet udslettet af registret, eller tilladelsen til forsøgsluftfart efter § 2, stk. 1, litra d, i mellemtiden måtte være blevet tilbagekaldt. Ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse.

*Stk. 2.* Ministeren kan bestemme, at fartøjets ejer i stedet for forsikring skal stille anden af ministeren godkendt sikkerhed for dækning af de i stk. 1 nævnte erstatningskrav.

*Stk. 3.* Benyttes fartøjet til luftfart inden for dansk område i henhold til § 2, stk. 1, litra c, eller - bortset fra forsøgsluftfart - § 2, stk. 1, litra d, bestemmer ministeren, hvorvidt der skal foreligge forsikring eller anden sikkerhedsstillelse til dækning af de i §§ 127 og 128 omhandlede erstatningskrav.

**§ 130 a.** Ministeren kan fastsætte regler om, at ejeren af et luftfartøj skal tegne og holde en forsikring i kraft mod skade på passagerer og herunder fastsætte regler om forsikringssummens størrelse.

## Kapitel 11

### *Flyveulykker*

#### *Redningstjeneste*

**§ 131.** Forskrifter angående de eftersøgnings- og redningsforanstaltninger, der skal træffes, når et luftfartøj er savnet, forulykket eller i nød, udfærdiges efter forhandling med forsvarsministeren, erhvervsministeren og justitsministeren af transportministeren, der herunder kan give forskrifter om pligt for private personer eller virksomheder til at yde fornøden bistand samt om godtgørelse for sådan medvirken.

#### *Bjærgning af luftfartøjer*

**§ 132.** Den, som bjærger eller medvirker til bjærgningen af et luftfartøj, der er forulykket eller stedt i nød, eller ombordværende gods eller noget, som har hørt til sådant luftfartøj eller gods, har ret til bjærgeløn i overensstemmelse med de om bjærgning af skibe eller dertil hørende gods fastsatte regler, hvad enten bjærgningen sker på søen, landjorden eller i luften. Den, der redder eller medvirker til redning af menneskeliv under den nød, som har givet anledning til bjærgningen, har krav på andel i bjærgelønnen.

*Stk. 2.* Ligeledes tilkommer der den, der har afholdt ekstraordinære udgifter, som har været uomgængelig nødvendige for at bevare et luftfartøj, ret til godtgørelse af de afholdte udgifter, medmindre vedkommende har handlet imod et udtrykkeligt og beføjet forbud af luftfartøjschefen.

*Stk. 3.* Kravet på bjærgeløn eller på godtgørelse af sådanne ekstraordinære udgifter må ikke overstige værdien af det bjærgede - henholdsvis af luftfartøjet - med tillæg af fragt for gods og passagerer.

**§ 133.** Ejeren af bjærget gods hæfter kun med værdien af det bjærgede, og kravet er sikret med pant i godset forud for alle på dette hvilende behæftelser. Udleveres godset, bortfalder panteretten.

*Stk. 2.* Om panteret i luftfartøjer, for krav på bjærgeløn eller på godtgørelse af de i § 132 omhandlede ekstraordinære udgifter gælder de i lov nr. 135 af 31. marts 1960, § 5, fastsatte regler.

## *Undersøgelse af flyvehavarier m.v.*

§ 134. Transportministeren opretter en havarikommission, der har til formål at undersøge flyvehavarier og flyvehændelser, jf. § 136, med henblik på at forebygge sådanne.

*Stk. 2.* Kommissionens sammensætning fastsættes af transportministeren.

*Stk. 3.* Kommissionen skal supplere sig med repræsentanter for fremmede stater i det omfang, hvor Danmark ved aftale har forpligtet sig dertil. I øvrigt kan kommissionen supplere sig med særligt sagkyndige i tilfælde, hvor den finder det hensigtsmæssigt.

§ 134 a. Kommissionen undersøger endvidere ulykker og hændelser på jernbaneområdet, jf. lov om jernbane. Kommissionen benævnes herefter Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen).

§ 135. Flyvehavari (havari), flyvehændelse (hændelse) og alvorlig flyvehændelse (alvorlig hændelse) skal i denne lov forstås i overensstemmelse med artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.

§ 136. Havarikommissionen undersøger havarier og hændelser omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF. Derudover undersøger Havarikommissionen tillige følgende havarier og hændelser:

- 1) Havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark eller fremmed stat er indblandet, når havari finder sted over eller på dansk territorium,
- 2) havarier, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark er indblandet, når havari finder sted uden for nogen stats territorium eller over eller på et territorium, hvor vedkommende stat ikke har forpligtet sig til at foretage undersøgelse,
- 3) alvorlige hændelser, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium,
- 4) alvorlige hændelser uden for dansk territorium, hvor civile luftfartøjer registreret i Danmark med en maksimal startvægt over 2.250 kg er indblandet, medmindre det med fremmed stat er aftalt, at denne foretager undersøgelsen, og
- 5) havarier, hvor civile luftfartøjer med en maksimal startvægt på 2.250 kg eller derunder er indblandet, når de finder sted over eller på dansk territorium, og hvor der opstår fatal eller alvorlig tilskadekomst, dog ikke havarier, hvor udelukkende faldskærm, dragefly, glideskærm eller paratrike er indblandet.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan i særlige tilfælde ved aftale overlade undersøgelser i henhold til stk. 1, nr. 1-3, til en fremmed stat. Havarikommissionen kan endvidere efter aftale med fremmed stat foretage undersøgelser, der påhviler denne.

*Stk. 3.* Ved en fremmed stats undersøgelse af et havari eller en hændelse, hvor et dansk registreret, civilt luftfartøj er indblandet, deltager en eller flere repræsentanter for Havarikommissionen, når sådan deltagelse følger af internationale aftaler, eller når det i øvrigt findes hensigtsmæssigt og vedkommende stat fremsætter anmodning derom eller erklærer sig indforstået dermed.

§ 137. Når et havari eller en hændelse, jf. § 136, er indtruffet over eller på dansk territorium eller med dansk registreret, civilt luftfartøj, skal Havarikommissionen snarest underrettes herom.

*Stk. 2.* Meddelelsespligten påhviler luftfartøjschefen. Meddelelsespligten påhviler desuden den person, der gør tjeneste som flyveleder, eller den, der efter transportministerens bestemmelse i medfør af § 74 gør tjeneste i anden stilling af betydning for luftfartssikkerheden, såfremt den pågældende har ydet lufttrafiktjeneste, der har eller har kunnet have betydning for havariet eller hændelsen. For luftfartsanlæg på jorden påhviler meddelelsespligten den ansvarlige for anlægget.

*Stk. 3.* Er luftfartøjschefen ikke i stand til at opfylde pligten efter stk. 2, 1. pkt., påhviler denne ejeren eller brugeren af luftfartøjet.

*Stk. 4.* Nærmere regler om meddelelsespligt, rapporteringsveje m.v. kan fastsættes af transportministeren.

**§ 138.** Havarikommissionen bestemmer omfanget af de undersøgelser, der skal foretages i anledning af et havari eller en hændelse, jf. § 136. Herved kan der tages hensyn til formålet med Havarikommissionens undersøgelser, jf. § 134, stk. 1, havariets eller hændelsens omfang, undersøgelsens forventede flyvesikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler Havarikommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende.

*Stk. 2.* Det bestemmes ved aftale mellem Havarikommissionen og de militære myndigheder, hvorledes der skal forholdes ved havarier og hændelser, jf. § 136, hvori også militære luftfartøjer er indblandet, eller som indtræffer på militært område.

**§ 139.** Når et havari, jf. § 136, er indtruffet over eller på dansk territorium, må luftfartøjet, dets dele eller indhold eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før Havarikommissionen har tilendebragt sine undersøgelser, medmindre der af politiet i forståelse med Havarikommissionen gives tilladelse dertil.

*Stk. 2.* I øvrigt bestemmer Havarikommissionen, hvornår undersøgelsen tillader frigivelse af luftfartøjet helt eller delvis.

**§ 140.** Havarikommissionen har uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af luftfartøjet eller dets rester, uanset om disse befinder sig på privat område, og til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik herpå.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan kræve fremlagt bøger og andre dokumenter af betydning for undersøgelsen og kan foretage afhøringer af luftfartøjets ejer eller bruger samt besætning og enhver anden person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

*Stk. 3.* Havarikommissionen kan forlange retligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018.

*Stk. 4.* Politiets bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang, det skønnes fornødent.

*Stk. 5.* Foreligger der mistanke om et strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Havarikommissionen.

**§ 141.** Havarikommissionen skal løbende holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for flyvesikkerheden, og skal på det tidligst mulige tidspunkt gøre Trafikstyrelsen bekendt med sine vurderinger heraf.

**§ 142.** Når Havarikommissionen har afsluttet sin undersøgelse, udarbejder den udkast til rapport om undersøgelsens resultater. Udkastet skal indeholde en udtalelse om eventuelle forholdsregler til forebyggelse af havarier eller hændelser af samme eller lignende art.

*Stk. 2.* Udkastet til rapporten forelægges til udtalelse hos luftfartøjets eller luftfartsanlæggets ejer eller bruger samt andre, for hvem undersøgelsen efter Havarikommissionens opfattelse har særlig betydning. Havarikommissionen fastsætter en frist for modtagelse af eventuelle udtalelser. De pågældende kan fremsætte ønske om yderligere undersøgelser.

*Stk. 3.* Den endelige rapport sendes til Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres samtidig hermed, medmindre afgørende hensyn taler imod en offentliggørelse.

**§ 143.** Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommissionen fravige reglerne i § 142 og i stedet udarbejde en redegørelse.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan endvidere udarbejde en redegørelse i tilfælde, hvor reglerne i § 142, stk. 1-3, i øvrigt følges.



*Stk. 3.* Redegørelser skal udarbejdes så vidt muligt inden 60 dage, efter at Havarikommisionen har fået underretning om havariet eller hændelsen. Redegørelsen sendes til Trafikstyrelsen og offentliggøres samtidig hermed.

**§ 144.** Havarikommisionen offentliggør mindst en gang om året en oversigt over sin virksomhed.

**§ 144 a.** Havarikommisionens personale, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Havarikommisionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsens personale og eventuelle tilkaldte sagkyndige, der i henhold til § 141 modtager oplysninger fra Havarikommisionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de herved bliver vidende om.

**§ 144 b.** Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for Havarikommisionens virksomhed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan pålægge Havarikommisionen specielle opgaver, der har et generelt flyvesikkerhedsmæssigt sigte.

*Stk. 3.* Ved en undersøgelse i forbindelse med sådanne opgaver gælder det i § 144 a anførte.

*Stk. 4.* Rapport om undersøgelser i henhold til stk. 2 afgives til transportministeren og Trafikstyrelsen. Ministeren bestemmer, hvorvidt rapporten skal offentliggøres.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen skal efter anmodning bistå Havarikommisionen i dens arbejde.

*Stk. 6.* Havarikommisionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

*Stk. 7.* Transportministeren kan anmode Havarikommisionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

## Kapitel 12

### *Forskellige bestemmelser*

**§ 145.** Såfremt der, når en flyvning skal påbegyndes, er grund til at antage, at det pågældende luftfartøj ikke er luftdygtigt eller bemannet på behørig måde, eller de for den pågældende flyvning i øvrigt gældende vilkår efter denne lov eller de i medfør heraf udfærdigede bestemmelser ikke er opfyldt, kan vedkommende myndighed forbyde luftfartøjets start samt om fornødent hindre, at det forlader flyvepladsen, indtil forholdet er bragt i orden. Beslutning herom træffes af Trafikstyrelsen eller den, som Trafikstyrelsen bemyndiger hertil; i sidstnævnte tilfælde skal beslutningen uopholdeligt forelægges Trafikstyrelsen til prøvelse.

**§ 146.** Såfremt der ikke for et luftfartøj, som skal afgang fra en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, er erlagt afgift, som står i forbindelse med fartøjets seneste landing og ophold på samt afgang fra flyvepladsen, kan dennes indehaver hindre, at luftfartøjet forlader flyvepladsen, indtil afgiften er betalt, eller der er stillet fornøden sikkerhed for betalingen.

**§ 146 a.** En ansøgning om tilladelse efter § 31, § 55, § 75 eller fællesskabsretlige regler på området kan afslås, hvis ansøgeren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover.

*Stk. 2.* En tilladelse som omhandlet i stk. 1 kan tilbagekaldes, hvis indehaveren har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 100.000 kr. og derover. Tilbagekaldelsen kan ske på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Afgørelsen skal indeholde oplysning om adgangen efter § 146 b til at begære domstolsprøvelse og om fristen herfor.

**§ 146 b.** En afgørelse efter § 58 og § 146 a, stk. 2, kan af den, afgørelsen vedrører, forlanges indbragt for domstolene. Anmodning herom fremsættes over for den myndighed, der har tilbagekaldt tilladelsen

eller stadfæstet tilbagekaldelsen, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt til den pågældende. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former. Anmodning om sagsanlæg har ikke opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den pågældende under sagens behandling skal have adgang til at udøve virksomheden, hvortil tilladelse kræves. Ankes en dom, hvorved en tilbagekaldelse ikke findes lovlig, kan den ret, der har afsagt dommen, eller den ret, hvortil sagen er indbragt, bestemme, at virksomheden, hvortil tilladelse kræves, ikke må udøves under ankesagens behandling.

**§ 146 c.** En tilbagekaldelse efter § 58 og § 146 a, stk. 2, kan til enhver tid efter ansøgning ophæves af den myndighed, der har truffet afgørelsen. Hvis en ansøgning herom afslås, kan ansøgeren forlange afgørelsen prøvet ved domstolene, såfremt tilbagekaldelsen er sket indtil videre, og der er forløbet mindst 5 år efter tilbagekaldelsen og mindst 2 år, efter at ophævelsen senest er nægtet ved dom. § 146 b, 2. og 3. punktum, finder tilsvarende anvendelse.

**§ 147.** Om fritagelse for arrest og forbud henvises til den derom gældende lovgivning.

**§ 147 a.** Luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal foretage nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

*Stk. 2.* Luftfartsselskaber og flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kan forpligtes til at stille transportkapacitet og infrastruktur til disposition mod fuld erstatning i de situationer, der er nævnt i stk. 1.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

*Stk. 4.* Personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 - 152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog stk. 5.

*Stk. 5.* De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 4, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2.

**§ 148.** Luftfartsselskaberne betaler en afgift til Trafikstyrelsen på 5,00 kr. for hver passager, som selskabet befordrer, undtagen for passagerer befordret i perioden fra den 1. juni 2021 til den 31. december 2021. Afgiften betales for passagerer, som rejser med et luftfartøj, der er godkendt til mere end 10 passagersæder, eller som har en maksimal startvægt på mere end 5.700 kg, og som afgår fra en dansk flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, jf. dog stk. 3.

*Stk. 2.* Den afgift, som er nævnt i stk. 1, dækker omkostninger forbundet med Trafikstyrelsens opgaver vedrørende tilsyn med civil luftfart, herunder tilsyn med aktører, der ikke er pålagt afgiften i medfør af stk. 1, men hvis aktivitet har betydning for luftfartspassagerernes sikkerhed.

*Stk. 3.* Afgiften nævnt i stk. 1 betales ikke for passagerer under 2 år, transit- og transferpassagerer samt luftfartsselskabets personale på tjenesterejse.

*Stk. 4.* Afgiften i stk. 1 reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent, og fratrukket passagervækstprocenten mellem de to perioder på 12 måneder, der begyndte henholdsvis 36 og 24 måneder før det pågældende finansår. Det herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste 25 øre. Beløbet reguleres uanset 1. pkt. første gang den 1. januar 2025. Transportministeren bekendtgør reguleringen.

*Stk. 5.* Transportministeren fastsætter gebyrerne for Trafikstyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på luftfartsområdet.

*Stk. 6.* Betales afgiften efter stk. 1 og gebyrerne efter stk. 5 ikke rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med rentelovens § 5.

*Stk. 7.* Transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften efter stk. 1 og gebyrer fastsat i medfør af stk. 5, herunder regler om betaling for erindringskrivelser m.v.

## Kapitel 13

### *Straffebestemmelser*

**§ 149.** Med fængsel indtil 2 år straffes den, som efter at have nydt spiritus gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj i strid med bestemmelserne i § 50, stk. 1. Med samme straf anses den, der gør tjeneste på et luftfartøj til trods for, at retten hertil er inddraget, frakendt eller frataget vedkommende i medfør af § 150. Under særligt formildende omstændigheder kan dog straf af bøde anvendes.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på den, der gør tjeneste i en af de i § 74 omhandlede stillinger.

*Stk. 3.* Med bøde eller fængsel indtil 2 år straffes den, der overtræder § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, 2. pkt., § 25, stk. 1 og 2, § 32, stk. 3 og 4, § 36, stk. 1 og 2, § 39, § 41, stk. 1, § 42, § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 60, stk. 1, 1. pkt., og stk. 4, § 74, jf. § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, § 84, stk. 2, § 85, stk. 1, § 130 og § 139, stk. 1, jf. dog § 149 a.

*Stk. 4.* Overtrædelse af § 2, stk. 1 og 2, § 12, stk. 1, 1.-3. pkt., § 13, stk. 2, § 20, § 40 b, § 55, stk. 1, § 59, stk. 1 og 3, § 66, § 75, stk. 1 og 2 og stk. 5, 1. pkt., § 137, stk. 2, 3. pkt., og stk. 3, og § 150 e, stk. 3, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Forsøg på overtrædelse af § 75, stk. 1, 2 og stk. 5, 1. pkt., straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. For overtrædelse af § 40 b kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For det i 3. pkt. fastsatte bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

*Stk. 5.* Overtrædelse af § 18, § 37, stk. 3, § 38, § 57 a, stk. 1 og 2, § 67 a, stk. 1, og § 72 straffes med bøde.

*Stk. 6.* Gør en luftfartøjschef eller et besætningsmedlem sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler vedkommende efter §§ 43-47, 49 og 137, stk. 2, 1. pkt., straffes vedkommende med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. På samme måde straffes den, der gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed med hensyn til opfyldelsen af de pligter, der påhviler den pågældende efter § 137, stk. 2, 2. pkt. På samme måde straffes den, der forsætligt eller ved grov uagtsomhed urigtigt attesterer noget vedrørende et arbejde, hvis udførelse vedkommende efter forskrifter, udstedt i henhold til § 31, er beføjet til at attestere. Har en person, der er omfattet af 1. eller 3. pkt., ved sit forhold fremkaldt fare for andres liv eller helbred eller for fartøjet, kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år.

*Stk. 7.* Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, forskrifter fastsat i medfør heraf eller EU-forordninger på områder, som omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et pålæg i henhold til § 84, stk. 1, kan dog stige til fængsel i 2 år.

*Stk. 8.* Overtrædelse af bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 3, §§ 82, 82 a, 83 og § 85, stk. 2 og 3, straffes med bøde eller fængsel i indtil 2 år, jf. dog § 149 a.

*Stk. 9.* Overtrædelse af støjforskrifter, der udfærdiges i medfør af §§ 82 og 82 a, straffes dog kun, såfremt overtrædelsen kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller groft uagtsom, og kun med bøde. Selskaber m.v. (juridiske personer) kan straffes med bøde for overtrædelse af støjforskrifter, der udfærdiges i medfør af §§ 82 og 82 a, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den juridiske person eller en hertil knyttet person som forsætlig eller uagtsom. Tilsvarende kan en ejer af en enkeltmandsvirksomhed straffes med bøde, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ejeren eller en til virksomheden knyttet person som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

*Stk. 10.* I øvrigt kan det i de forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, bestemmes, at overtrædelser af forskrifterne medfører straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder. I de forskrifter, der udfærdiges i medfør af kapitel 4 A, kan det endvidere fastsættes, at en arbejdsgiver, der overtræder forskrifterne eller påbud eller forbud udstedt i medfør af disse, kan pålægges bødeansvar, selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom. For sådant bødeansvar fastsættes ingen forvandlingsstraf.

*Stk. 11.* Overtrædelse af bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. dog § 149 a.

*Stk. 12.* Overtrædelse af vilkår og betingelser fastsat i medfør af § 57, stk. 1 og 2, § 59, stk. 2 og 3, og § 60, stk. 2, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

*Stk. 13.* Overtrædelse af vilkår, fastsat i medfør af § 78, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. På samme måde straffes den, som i erhvervsmæssigt øjemed formidler befordring med luftfartøj vidende om, at befordringen udføres i strid med sådanne vilkår.

*Stk. 14.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. dog stk. 9.

*Stk. 15.* Sager, hvor der bliver spørgsmål om fængsel eller om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartøj, jf. § 150, eller i anden særlig stilling, jf. § 74, behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 77 og 78. Sager, hvor der alene bliver spørgsmål om bøde, behandles efter reglerne i retsplejelovens kapitel 80.

*Stk. 16.* Overtrædelse af § 126 b, stk. 1, § 126 c, stk. 1, og § 126 g, stk. 2 og 3, straffes med bøde.

*Stk. 17.* Overtrædelse af § 126 e, stk. 1-3, straffes med bøde. Straffen kan stige til fængsel indtil 1 år, hvis føreren tidligere er dømt efter § 126 e, stk. 1-3.

*Stk. 18.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at ministeren i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 57, stk. 3, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg kan tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelserne, erklærer sig skyldig i overtrædelserne og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Reglerne i retsplejelovens § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg efter 1. pkt. Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

**§ 149 a.** Den, der har indberettet en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven, der er indtruffet som følge af den pågældendes simple uagtsomhed, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt forholdet kun er kommet til andre end indberetterens kendskab som følge af indberetningen.

*Stk. 2.* Den, der undlader at indberette en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven, kan ikke straffes for manglende indberetning, såfremt begivenheden vedrører et forhold, der er opstået som følge af den pågældendes groft uagtsomme eller forsætlige handling.

**§ 150.** Ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj skal frakendes, når

- 1) tjenesten er udøvet med tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden,
- 2) frakendelsen findes begrundet i beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som tjenstgørende på et luftfartøj,
- 3) den pågældende har gjort eller forsøgt at gøre tjeneste på et luftfartøj efter at have nydt spiritus som angivet i § 50, stk. 1,
- 4) den pågældende har foretaget eller forsøgt at foretage en eller flere flyvninger, uden at der foreligger den fornødne tilladelse hertil, eller såfremt væsentlige vilkår for en meddelt tilladelse er overtrådt, eller

5) den pågældende har foretaget eller forsøgt at foretage en eller flere flyvninger, omfattet af § 75, stk. 5, uden anmeldelse herom, eller såfremt væsentlige krav for en virksomheds udførelse af befordring med luftfartøj af egne ansatte er overtrådt.

*Stk. 2.* Frakendelsen efter stk. 1, nr. 3-5, sker ubetinget. Frakendelsen efter stk. 1, nr. 1 og 2, sker betinget, medmindre den pågældende

- 1) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har udøvet tjenesten på særlig hensynsløs måde,
- 2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1,
- 3) tidligere er frakendt ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj betinget, og det nye forhold er begået i prøvetiden eller
- 4) tidligere er frakendt ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj ubetinget, og det nye forhold er begået inden 5 år fra udløbet af frakendelsestiden.

*Stk. 3.* Under særlig formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 2 ellers skulle ske ubetinget.

*Stk. 4.* Er en person, der enten har dansk indfødsret, er bosat i den danske stat eller er ansat i et dansk luftfartsforetagende, i fremmed stat straffet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj i medfør af denne paragraf, kan sådan frakendelse ske under en offentlig, efter rigsadvokatens påbud anlagt sag.

*Stk. 5.* Skønner Trafikstyrelsen, at betingelserne for ubetinget frakendelse af ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj foreligger, kan den midlertidigt inddrage retten. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen, jf. stk. 6.

*Stk. 6.* Den, hvis ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 7.* Det tidsrum, hvori retten har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Stk. 8.* Bliver en person, der har ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen for det tidsrum, for hvilket frakendelse er sket, fratage den pågældende ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrundet en nærliggende fare for misbrug af denne ret. Den pågældende kan begære fratagelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende herom.

*Stk. 9.* Bestemmelserne i stk. 1-8 finder tilsvarende anvendelse på den, der gør tjeneste i stilling som i § 74 omhandlet.

*Stk. 10.* Føreren af en drone skal betinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, hvis

- 1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 1, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 1,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 2, 2. pkt., eller overtrædelse af § 126 e, stk. 3, der ikke er omfattet af stk. 12, nr. 2, eller
- 3) føreren af dronen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden har voldt skade på person eller ting eller fremkaldt fare herfor.

*Stk. 11.* Betinget frakendelse efter stk. 10 sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke fører en drone under sådanne omstændigheder, at retten til at føre en drone skal frakendes. Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden.

*Stk. 12.* Føreren af en drone skal ubetinget frakendes retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, for et tidsrum af mellem 2 og 10 år, hvis

- 1) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 1, med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter flyvningen over 1,20 promille eller en alkoholkoncentration i udåndingsluften under eller efter flyvningen over 0,60 mg pr. liter luft,
- 2) føreren har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 2, 1. pkt., eller under skærpende omstændigheder har gjort sig skyldig i overtrædelse af § 126 e, stk. 3,
- 3) føreren af dronen forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har ført en drone på særlig hensynsløs måde,
- 4) føreren har gjort sig skyldig i flere forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 10,
- 5) føreren tidligere er betinget frakendt retten til at føre en drone og har begået et nyt forhold omfattet af stk. 10 i prøvetiden, eller
- 6) føreren tidligere er frakendt retten til at føre en drone ubetinget og har begået et nyt forhold, der er omfattet af nr. 1-3 eller stk. 10, inden 2 år efter udløbet af frakendelsestiden.

*Stk. 13.* Under særligt formildende omstændigheder kan der ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 12 ellers skulle ske ubetinget.

*Stk. 14.* Skønner Trafikstyrelsen, at betingelserne for ubetinget frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, foreligger, kan Trafikstyrelsen midlertidigt inddrage retten til at føre en drone. Trafikstyrelsen skal i forbindelse hermed vejlede føreren om prøvelsesretten, jf. stk. 15.

*Stk. 15.* Den, hvis ret til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af retten. Retten træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 16.* Det tidsrum, hvori retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, har været inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Stk. 17.* Anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, har været inddraget i medfør af stk. 14, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

*Stk. 18.* Afsiges der i en sag, hvori retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, er inddraget efter stk. 14, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal dronebeviset eller tilladelsen efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer udleveres, selv om dommen ankes.

*Stk. 19.* Er retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, i henhold til denne lov frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelsen sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år af frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har retten til at være fører tidligere været frakendt vedkommende ubetinget, kan gengivelse

af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvis, og indbringelsen kan tidligst finde sted, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden.

*Stk. 20.* Såfremt der inden udløbet af frakendelsestiden er sket fornyet frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, regnes de i stk. 19 nævnte frister for indbringelse af spørgsmålet om generhvervelse for domstolene fra datoen for den seneste dom, hvorved førerretten er frakendt den pågældende.

*Stk. 21.* Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 947/2019/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer, i anledning af strafforfølgning.

*Stk. 22.* § 150, stk. 1-9, og §§ 150 a-150 d finder ikke anvendelse ved frakendelse af retten til at føre en drone, herunder til at føre en drone, hvortil der kræves tilladelse efter artikel 5 i Europa-Kommissionens gennemførelsesforordning 2019/947/EU af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede fartøjer.

**§ 150 a.** Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på 3 år fra endelig dom ikke gør tjeneste på et luftfartøj under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes vedkommende. Under særlige omstændigheder kan der fastsættes en prøvetid på indtil 5 år for den betingede frakendelse.

*Stk. 2.* Ved betinget frakendelse udsættes fastsættelsen af frakendelsestiden. Begår den dømte i prøvetiden et nyt forhold, der medfører frakendelse af ret til at gøre sådan tjeneste, fastsætter domstolene en fælles frakendelse for dette forhold og den tidligere pådømte lovovertrædelse.

*Stk. 3.* Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig.

*Stk. 4.* Uanset frakendelse for bestemt tid kan den pågældende påbegynde uddannelse med henblik på generhvervelse af ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj efter de for generhvervelse almindeligt gældende regler, dog tidligst 3 måneder før frakendelsestidens udløb.

**§ 150 b.** Anke af en dom, hvorved der er sket ubetinget frakendelse, efter at ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj har været inddraget i medfør af § 150, stk. 5, har ikke opsættende virkning for dommens bestemmelse om frakendelse, medmindre andet bestemmes af byretten ved kendelse. I andre tilfælde kan byretten på begæring af anklagemyndigheden ved kendelse bestemme, at anke ikke skal have opsættende virkning.

*Stk. 2.* Afsiges der i en sag, hvor certifikatet er inddraget efter § 150, stk. 5, frifindende dom med hensyn til spørgsmålet om frakendelse, eller sker frakendelsen betinget, skal retten generhverves efter de herfor gældende regler, selv om dommen ankes.

*Stk. 3.* Når ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj er inddraget eller frakendt i medfør af denne lov, skal den pågældendes certifikat indleveres til Trafikstyrelsen.

*Stk. 4.* Er ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj i medfør af denne lov eller nogen tidligere lov frakendt nogen for længere tid end 3 år, kan spørgsmålet om generhvervelse af retten inden frakendelsestidens udløb indbringes for domstolene. Indbringelse sker efter reglerne i straffelovens § 78, stk. 3, og kan tidligst finde sted, når der er forløbet 3 år fra frakendelsestiden. Retten kan kun gengives, når ganske særlige omstændigheder foreligger. Har ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj tidligere været frakendt vedkommende ubetinget, kan gengivelse af retten inden frakendelsestidens udløb kun ske rent undtagelsesvis og tidligst, når der er forløbet 6 år af frakendelsestiden.

**§ 150 c.** Reglerne i kapitel 93 a i lov om rettens pleje finder anvendelse på krav om erstatning for frakendelse eller inddragelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj i anledning af strafforfølgning.

**§ 150 d.** Uanset bestemmelserne i §§ 1 og 4, stk. 1, finder lovens bestemmelser om straf og frakendelse af ret til at gøre tjeneste på et luftfartøj også anvendelse på handlinger foretaget uden for dansk område af personer, der er indehavere af dansk certifikat, jf. § 35, med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b.

**§ 150 e.** Transportministeren fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i denne lov og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt EU-forordninger på luftfartsområdet. Ministeren kan herunder udstede de forbud og påbud, som skønnes nødvendige for at afværge en overhængende, betydelig fare for flyvesikkerheden. Ministeren kan endvidere påbyde, at forhold, der strider mod loven og de regler, der er fastsat i medfør heraf, samt EU-forordninger på luftfartsområdet, bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.

*Stk. 2.* Transportministeren og andre, som udfører tilsynsopgaver med hjemmel i loven, i regler fastsat i medfør heraf, eller i EU-forordninger på luftfartsområdet, har, i det omfang det er nødvendigt for udførelsen af tilsynet, adgang til ethvert luftfartøj, der benyttes til luftfart efter denne lov, samt anlæg eller virksomhed, der omfattes af de i stk. 1 nævnte bestemmelser og regler, og skal have adgang til alle relevante dokumenter og regnskaber.

*Stk. 3.* Personer og virksomheder, der er undergivet tilsyn som nævnt i stk. 1, skal på forlangende meddele tilsynsmyndigheden enhver nødvendig oplysning, som har betydning for udøvelsen af tilsynet.

**§ 150 f.** Transportministeren fører som led i tilsynsvirksomheden efter denne lov tilsyn med overholdelsen af lovgivningen om røgfri miljøer og kapitel 2 i lov om elektroniske cigaretter m.v. Transportministeren kan, eventuelt på nærmere angivne vilkår, påbyde, at forhold, der strider mod lovgivningen om røgfri miljøer og kapitel 2 i lov om elektroniske cigaretter m.v., bringes i orden straks eller inden en nærmere angivet frist.

*Stk. 2.* § 150 e, stk. 2 og 3, § 152, stk. 1, og § 152 a finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter forhandling med sundhedsministeren fastsætte nærmere regler om udøvelsen af tilsynet.

## Kapitel 14

### Gennemførelsesbestemmelser

**§ 151.** Under behørig hensyntagen til luftfartens sikkerhed eller almene interesse i øvrigt kan transportministeren for så vidt angår luftfartøjer, som ikke har fører om bord, eller som fremdrives ved andet end motor, eller som ellers er af særlig beskaffenhed, gøre undtagelse fra lovens regler og give særlige forskrifter, dog ikke for så vidt angår bestemmelser af privatretligt eller strafferetligt indhold.

*Stk. 2.* Ministeren kan give forskrifter om indretninger, der er bestemt til at bevæge sig i luften uden at være luftfartøjer.

**§ 152.** Transportministeren kan bestemme, at Trafikstyrelsen - ud over den samme ved bestemmelserne i loven tillagte myndighed - skal udøve visse af de ministeren ved loven tillagte beføjelser.

*Stk. 2.* Ministeren kan overlade beføjelser til at træffe afgørelser på droneområdet, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, eller som efter EU-forordninger på droneområdet er tillagt den kompetente eller bemyndigende myndighed, til

- 1) andre offentlige myndigheder,
- 2) private organisationer,
- 3) virksomheder eller
- 4) sagkyndige.

*Stk. 3.* Ministeren kan i øvrigt overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller Trafikstyrelsen, til:

- 1) andre offentlige myndigheder,
- 2) private organisationer eller



3) sagkyndige.

*Stk. 4.* Ministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og om klageadgang for de i stk. 2 og 3 nævnte afgørelser.

**§ 152 a.** Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes af offentlige myndigheder efter luftfartslovgivningen, herunder om at afgørelserne ikke skal kunne påklages.

**§ 153.** Transportministeren kan give nærmere forskrifter til gennemførelse og udfyldelse af bestemmelserne i denne lov.

*Stk. 2.* Ministeren kan endvidere bemyndige Trafikstyrelsen til at meddele de i stk. 1 omhandlede forskrifter.

**§ 153 a.** I de regler, som transportministeren kan fastsætte efter denne lov, kan ministeren bestemme, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.

*Stk. 2.* Transportministeren kan beslutte, at regler fastsat efter § 3, stk. 2, ikke indføres i Lovtidende, når karakteren af de i § 3, stk. 2, omhandlede omstændigheder nødvendiggør øjeblikkelig udstedelse. Sådanne regler offentliggøres i stedet på Transportministeriets eller Trafikstyrelsens hjemmeside.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske regler, der fastsættes i medfør af loven, ikke indføres i Lovtidende. Sådanne regler offentliggøres i stedet på Trafikstyrelsens hjemmeside, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at kundgørelsen af tekniske regler, der fastsættes i medfør af loven, kan ske via den for luftfarten særlige luftfartsinformationstjeneste, når forholdene kræver det.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske regler, der fastsættes i medfør af loven, og som af hensyn til luftfartssikkerheden er klassificerede, kundgøres ved fysisk eller digital formidling direkte til berørte parter.

**§ 153 b.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser vedrørende luftfartsområdet, herunder EU-forordninger på luftfartsområdet, skal sendes til Trafikstyrelsen ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, at ansøgninger, klager og andre henvendelser, der ikke sendes ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, kan afvises af Trafikstyrelsen, jf. dog stk. 3.

*Stk. 2.* Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, hvordan en borger eller en virksomhed, der ikke kan anvende en digital løsning, kan sende en ansøgning, klage eller henvendelse.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at Trafikstyrelsen helt ekstraordinært kan undlade at afvise en ansøgning, klage eller henvendelse, der ikke er sendt ved anvendelse af en digital løsning, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed.

*Stk. 4.* En digital ansøgning, klage eller henvendelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for Trafikstyrelsen.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at adgang til de digitale løsninger, som Trafikstyrelsen stiller til rådighed, skal foregå via elektroniske identifikationsordninger.

## Afsnit II

### Militær og anden ikke-erhvervsmæssig statsluftfart

#### Kapitel 15

**§ 154.** Bestemmelse om, i hvilken udstrækning og eventuelt med hvilke ændringer og tilføjelser de i denne lov fastsatte bestemmelser om civil luftfart og de i medfør heraf udfærdigede forskrifter skal få anvendelse på danske militære luftfartøjer og i øvrigt i forbindelse med militær luftfart, træffes af

forsvarsministeren. Bestemmelser, der berører civil luftfart, kan, for så vidt de afviger fra de i nærværende lov givne, kun gennemføres efter forhandling med transportministeren.

*Stk. 2.* Hvad der er bestemt om bjærgning i § 132, skal dog altid gælde de i stk. 1 nævnte luftfartøjer.

**§ 155.** For så vidt angår danske luftfartøjer, som ikke er militære, men udelukkende anvendes af den danske stat i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, kommer de i denne lov fastsatte bestemmelser om civil luftfart - med undtagelse af bestemmelsen i § 133 - til anvendelse.

*Stk. 2.* Transportministeren kan bestemme, at visse af lovens regler ikke skal få anvendelse på de i stk. 1 omhandlede luftfartøjer. Hvad der er bestemt om bjærgning i § 132 og om straf i kapitel 13, skal dog altid gælde de i stk. 1 nævnte luftfartøjer.

**§ 156.** Luftfart over dansk område med fremmede militære luftfartøjer og med andre fremmede luftfartøjer, som udelukkende anvendes til statsformål af ikke-erhvervsmæssig art, kan kun finde sted efter forud given tilladelse eller i henhold til bestemmelser for fremmede militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold.

*Stk. 2.* Sådant tilladelse med dertil knyttede betingelser meddeles, for så vidt angår militære luftfartøjer, af forsvarsministeren efter fornøden forhandling med transportministeren og for de øvrige af de i stk. 1 omhandlede luftfartøjer af transportministeren.

### Afsnit III

#### Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser m.v.

##### Kapitel 16

**§ 157.** Tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsættes ved kongelig anordning.

*Stk. 2.* Det kan ved kongelig anordning bestemmes, at enkelte af lovens bestemmelser skal træde i kraft særskilt.

*Stk. 3.* Ved lovens ikrafttræden ophæves lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart, ændret i overensstemmelse med lov nr. 124 af 7. maj 1937, og de i henhold dertil udfærdigede bestemmelser, medmindre disse udtrykkeligt opretholdes ved bekendtgørelse i medfør af nærværende lov.

*Stk. 4.* Endvidere ophæves lov nr. 411 af 12. juli 1946 om sikring af indflyvning til offentlige lufthavne og landingspladser samt lov nr. 123 af 7. maj 1937 om befordring med luftfartøj, jf. dog § 126.

**§ 158.** For Grønland gælder loven kun med de af den særlige grønlandske lovgivning flydende lempelser. Såfremt det måtte blive nødvendigt i Grønland at foretage ekspropriationer i henhold til denne lov, vil de nærmere regler om fremgangsmåden herved være at fastsætte i en særlig lov.

*Stk. 2.* Loven gælder ikke for Færøerne. Ved kongelig anordning kan det dog bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting.

---

Lov nr. 1114 af 29. december 1997 (Promillegrænse og ændring vedrørende Eurocontrolkonvention)<sup>1)</sup> indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

#### § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 2-5.

#### § 3

Bestemmelserne i § 1, nr. 2 og 5, gælder ikke for Færøerne og Grønland.

---

Lov nr. 346 af 17. maj 2000 (Firmaflyvning, flyvepladser i Grønland m.v.)<sup>2)</sup> indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelse:

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juni 2000.

*Stk. 2.* Transportministeren kan i helt særlige tilfælde tillade, at virksomheder, der foretager flyvning omfattet af luftfartslovens § 75, stk. 5, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 12 i et nærmere fastsat omfang kan fortsætte med denne form for flyvning efter lovens ikrafttræden uden at opfylde alle krav i luftfartslovens § 75.

---

Lov nr. 2072 af 21. december 2020 (Offentliggørelse af nationalitetsregisteret, arbejdsmiljø og indberetning af begivenheder)<sup>3)</sup> indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

## § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

*Stk. 2.* Regler fastsat i medfør af § 89 b, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 89 b, stk. 1, som affattet ved denne lov.

## § 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

---

Lov nr. 2399 af 14. december 2021 (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.)<sup>4)</sup> indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

## § 4

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 31. december 2021, jf. dog stk. 2-4.

*Stk. 2.* (Udelades)

*Stk. 3.* (Udelades)

*Stk. 4.* Lovens § 1, nr. 9, træder i kraft den 1. januar 2025.

*Stk. 5.* Regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 70 a, stk. 2-4, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af luftfartslovens § 70 a, stk. 3-5.

## § 5

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger.

---

Lov nr. 1569 af 12. december 2023 (Luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser m.v.)<sup>5)</sup> indeholder følgende ikrafttrædelsesbestemmelser:

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

*Stk. 2.* Tilladelser meddelt efter den hidtil gældende § 2, stk. 1, litra c, i lov om luftfart bevarer deres gyldighed, indtil disse tilladelser udløber.

*Stk. 3.* Regler fastsat i medfør af § 152, stk. 3, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 152, stk. 4, i lov om luftfart, jf. denne lovs § 1, nr. 18.

## § 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og de grønlandske forhold tilsiger.

*Transportministeriet, den 31. januar 2024*

THOMAS DANIELSEN

/ Christian Løvenbalck Haxthausen

- 1) Lovændringen vedrører § 50, stk. 1, § 54, stk. 2 og 3, § 71, stk. 2, 3. og 4. pkt., stk. 3 og 5.
- 2) Lovændringen vedrører § 7, § 32, stk. 4, § 40 g, stk. 2, § 55, § 70 a, stk. 3 og 5, § 71, stk. 1 og 3, § 75, stk. 3-7, § 76, § 89 a, § 140, stk. 1, § 144 a, § 148, stk. 3, § 149, stk. 3, 4 og 15, og § 150, stk. 1 og 2.
- 3) Lovændringen vedrører § 6, § 40 g, stk. 1, 3 og 4, § 89 b og § 149 a.
- 4) Lovændringen vedrører § 3, § 70 a, stk. 2, 5, 6 og 7, § 75, stk. 1, § 148, stk. 1 og § 153, stk. 2-5.
- 5) Lovændringen vedrører § 2, § 20, stk. 3, § 21, stk. 2 og 3, § 130, stk. 1 og 3, § 134 a, stk. 1, § 136, stk. 1 og 3, § 137, stk. 1, § 138, stk. 1 og 2, § 139, stk. 1 og 2, § 140, stk. 3 og 5, § 142, stk. 1 og 2, § 143, stk 1 og 3, § 144, § 144 a, § 144 b, § 149, stk. 4, § 152, stk. 2 og 4, og § 153 b.

### Befordring med luftfartøj

#### *Anvendelsesområde*

§ 90. Bestemmelserne i dette bilag gælder for befordring med luftfartøjer mellem Danmark og lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 om international luftbefordring med senere ændringer, jf. dog § 90 a, stk. 2, i kapitel 9.

*Stk. 2.* Medmindre andet er anført, refererer henvisningerne i dette bilag til bilagets bestemmelser.

§ 90 a. Bestemmelserne gælder befordring med luftfartøj af passagerer, rejsegods eller gods, når befordringen udføres mod betaling. Udføres befordringen af et lufttrafikforetagende, kommer loven ligeledes til anvendelse, selv om befordringen er vederlagsfri.

§ 91. Bestemmelserne finder ikke anvendelse på postbefordring.

*Stk. 2.* Bestemmelserne om befordringsdokumenter i §§ 92-98 finder ikke anvendelse på befordring, der udføres under usædvanlige forhold og falder uden for normal udøvelse af luftfartsvirksomhed.

#### *Befordringsdokumenter*

§ 92. Ved befordring af passagerer skal der udstedes billet, der skal indeholde angivelse af

- 1) afgangssted og bestemmelsessted,
- 2) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,
- 3) at befordringen kan være underkastet Warszawa-konventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at denne konvention eller loven i reglen begrænser befordrerens ansvar for personskade og for tab af eller skade på rejsegods.

*Stk. 2.* Såfremt ikke andet godtgøres, gælder billetten som bevis for befordringsaftalens indgåelse og for vilkårene for befordringen.

*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 i stk. 1, nr. 3, nævnte oplysning, kan befordrerens ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111.

§ 93. Ved befordring af indskrevet rejsegods skal rejsegodsbevis udstedes. Såfremt rejsegodsbeviset ikke er hæftet sammen med eller indføjet i en passagerbillet, der opfylder de i § 92, stk. 1, fastsatte krav, skal det indeholde angivelse af

- 1) afgangssted og bestemmelsessted,
- 2) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,
- 3) at befordringen kan være underkastet Warszawa-konventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at denne konvention eller loven i reglen begrænser befordrerens ansvar for tab af eller skade på rejsegods.

*Stk. 2.* Såfremt ikke andet godtgøres, gælder rejsegodsbeviset som bevis for, at rejsegodset er indskrevet, og for vilkårene for befordringen.

*Stk. 3.* Er rejsegodsbevis ikke udstedt, eller har det ikke det foreskrevne indhold, eller er det gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig. Har befordreren modtaget rejsegodset, uden at rejsegodsbevis er udstedt, eller indeholder beviset ikke den i stk. 1, nr. 3, nævnte oplysning, og det heller ikke er vedhæftet eller indføjet i en passagerbillet, der indeholder den i § 92, stk. 1, nr. 3, nævnte oplysning, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, stk. 2.

**§ 94.** Ved godsbefordring kan befordreren kræve, at afsenderen udfærdiger og afgiver til befordreren et dokument betegnet som luftfragtbrev, og afsenderen kan kræve, at befordreren modtager dette dokument.

*Stk. 2.* Er luftfragtbrev ikke udfærdiget, eller har det ikke det foreskrevne indhold, eller er det gået tabt, er befordringsaftalen dog gyldig.

**§ 95.** Luftfragtbrevet udfærdiges af afsenderen i tre eksemplarer og afleveres til befordreren sammen med godset. Det første eksemplar skal påtegnes »Til befordreren« og underskrives af afsenderen. Det andet eksemplar skal påtegnes »Til modtageren« og underskrives både af afsenderen og befordreren. Dette eksemplar skal følge med godset. Det tredje eksemplar underskrives af befordreren og tilbageleveres afsenderen efter godsets modtagelse.

*Stk. 2.* Befordrerens underskrift skal påføres luftfragtbrevet, forinden godset tages om bord i luftfartøjet. Befordrerens underskrift kan erstattes af stempel. Afsenderens underskrift kan være trykt eller erstattet af stempel.

*Stk. 3.* Har befordreren udfærdiget luftfragtbrevet efter afsenderens anmodning, anses befordreren, hvis ikke andet bevises, for at handle på afsenderens vegne.

**§ 96.** Omfatter befordringen flere stykker gods, skal afsenderen på befordrerens begæring udfærdige særskilte luftfragtbreve.

**§ 97.** Luftfragtbrevet skal indeholde angivelse af

- 1) afgangssted og bestemmelsessted,
- 2) mindst et aftalt mellemlandingssted, såfremt afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat og et eller flere mellemlandingssteder i en anden stat er aftalt,
- 3) at befordringen kan være underkastet Warszawa-konventionen eller en lov af tilsvarende indhold, og at denne konvention eller loven i reglen begrænser befordrerens ansvar for tab af eller skade på gods.

**§ 98.** Tages gods med befordrerens samtykke om bord i luftfartøjet, uden at luftfragtbrev er udfærdiget, eller indeholder luftfragtbrevet ikke den oplysning, som er foreskrevet i § 97, nr. 3, kan befordreren ikke påberåbe sig bestemmelsen om ansvarsbegrænsning i § 111, stk. 2.

**§ 99.** Afsenderen er ansvarlig for skade, som befordreren eller nogen, over for hvem denne er ansvarlig, lider som følge af, at afsenderens oplysning i luftfragtbrevet angående godset ikke har det foreskrevne indhold eller i øvrigt er urigtig eller ufuldstændig.

**§ 100.** Såfremt ikke andet godtgøres, gælder luftfragtbrevet som bevis for befordringsaftalens indgåelse, for godsets modtagelse og for vilkårene for befordringen.

*Stk. 2.* Luftfragtbrevets angivelser af godsets vægt, dimensioner, indpakning og stykketal anses som rigtige, hvis ikke andet bevises. Andre oplysninger i luftfragtbrevet om godsets mængde, rumindhold eller

tilstand gælder derimod ikke som bevis mod befordreren, medmindre denne i afsenderens nærværelse har undersøgt rigtigheden af disse og har bekræftet dette ved påtegning på luftfragtbreve eller angivelsen angår godsets synlige tilstand.

#### *Ret til at råde over godset og udlevering af godset*

**§ 101.** Mod opfyldelse af sine forpligtelser efter befordringsaftalen kan afsenderen, såfremt det kan ske uden skade for befordreren eller andre afsendere, råde over godset ved at tage det tilbage på afgang- eller bestemmelsesflyvepladsen, standse det i tilfælde af landing undervejs, lade det udlevere på bestemmelsesstedet eller undervejs til en anden end den i luftfragtbreve angivne modtager eller kræve det tilbagesendt til afgangsflyvepladsen. Afsenderen skal dog erstatte de dermed forbundne omkostninger. Kan afsenderens ordre ikke udføres, skal befordreren straks underrette afsenderen herom.

*Stk. 2.* Udfører befordreren afsenderens ordrer, uden at det til denne tilbageleverede eksemplar af luftfragtbreve forevises, er befordreren ansvarlig for skade, som derved måtte påføres rette indehaver af luftfragtbreve, dog med regres til afsenderen.

*Stk. 3.* Afsenderens ret ophører samtidig med, at modtagerens ret indtræder efter § 102. Nægter modtageren at tage imod fragtbreve eller godset, eller kan den pågældende ikke træffes, genindtræder afsenderen i sin ret til at råde over godset.

**§ 102.** Når godset er ankommet til bestemmelsesstedet, kan modtageren, bortset fra de i § 101 nævnte tilfælde, kræve, at befordreren udleverer luftfragtbreve og godset til modtageren mod betaling af de skyldige beløb og mod opfyldelse af de befordringsvilkår, der er angivet i luftfragtbreve.

*Stk. 2.* Befordreren skal, så snart godset er kommet frem, underrette modtageren derom, hvis ikke andet er aftalt.

**§ 103.** Indrømmer befordreren, at godset er gået tabt, eller er det ikke ankommet senest syv dage efter, at det skulle være kommet frem, kan modtageren gøre de af fragtaftalen flydende rettigheder gældende mod befordreren.

**§ 104.** Enhver aftale, der indeholder afvigelser fra bestemmelserne i §§ 101-103, er ugyldig, medmindre den er anført i luftfragtbreve.

**§ 105.** Afsenderen er forpligtet til at give de oplysninger og til at vedlægge luftfragtbreve de dokumenter, som er nødvendige til opfyldelse af told-, accise- eller politiforskrifter, forinden godset kan udleveres til modtageren. Afsenderen er ansvarlig over for befordreren for skade, som måtte følge af, at disse oplysninger eller dokumenter mangler, er ufuldstændige eller ikke er forskriftsmæssige, med mindre befordreren eller dennes folk har gjort sig skyldige i fejl eller forsømmelse.

*Stk. 2.* Befordreren er ikke pligtig at undersøge, om disse oplysninger og dokumenter er rigtige eller fuldstændige.

#### *Befordrerens ansvar*

**§ 106.** Bliver en passager dræbt eller lider en pågældende skade på legeme eller helbred som følge af en begivenhed, der er indtruffet om bord i et luftfartøj eller under indstigning eller udstigning, er befordreren ansvarlig derfor.

**§ 107.** Bliver indskrevet rejsegods eller gods beskadiget eller går det tabt som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for den tid, hvor det er i befordrerens varetægt enten på flyveplads eller om bord



i luftfartøj eller på et hvilket som helst andet sted, når landing sker uden for flyveplads, er befordreren ansvarlig derfor.

*Stk. 2.* Omfatter befordringsaftalen også befordring til lands eller til vands uden for flyveplads ved indladning, udlevering eller omladning, formodes enhver rejsegodset eller godset tilføjet skade at være indtruffet inden for den i stk. 1 angivne tid, hvis ikke andet bevises.

**§ 108.** For skade, som følger af forsinkelse ved luftbefordring af passagerer, indskrevet rejsegods eller gods, er befordreren ansvarlig.

**§ 109.** Befordreren er fri for ansvar, såfremt den pågældende beviser, at den pågældende selv og dennes folk har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

**§ 110.** Beviser befordreren, at den skadelidte ved egen skyld har medvirket til skaden, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde.

**§ 111.** Ved befordring af passagerer er befordrerens ansvar for hver enkelt begrænset til 16.600 særlige trækningsrettigheder (SDR), jf. stk. 5. Aftale kan dog træffes om en højere ansvarsgrænse. Transportministeren kan bekendtgøre generelle aftaler om højere ansvarsgrænser.

*Stk. 2.* Ved befordring af indskrevet rejsegods eller gods er befordrerens ansvar begrænset til 17 SDR pr. kg. Har passageren eller afsenderen ved godsets aflevering til befordreren særligt angivet den interesse, der er forbundet med godsets udlevering på bestemmelsesstedet, og betalt det fragttillæg, som måtte være fastsat, gælder det angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar, medmindre passageren eller afsenderen beviser, at det overstiger passagerens eller afsenderens virkelige interesse. I tilfælde af tab, beskadigelse eller forsinkelse af en del af det indskrevne rejsegods eller gods eller af noget, som måtte være indeholdt deri, omfatter den vægt, der vil være at tage i betragtning ved fastsættelsen af det beløb, hvortil befordrerens ansvar er begrænset, kun den samlede vægt af de pågældende stykker gods. Såfremt tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen forringer værdien af andre stykker gods, som omfattes af samme rejsegodsbevis eller luftfragtbrev, skal også den samlede vægt af dette gods medregnes ved fastsættelsen af ansvarsgrænsen.

*Stk. 3.* For genstande, som passagererne beholder i deres egen varetægt, er befordrerens ansvar begrænset til 332 SDR for hver passager.

*Stk. 4.* De i nærværende paragraf foreskrevne ansvarsgrænser skal ikke være til hinder for, at retten kan tilkende sagsøgeren erstatning for sagsomkostninger. Dette gælder dog ikke, såfremt den tilkendte erstatning, bortset fra sagsomkostninger, ikke overstiger det beløb, som befordreren skriftligt måtte have tilbudt sagsøgeren inden seks måneder efter den begivenhed, som var årsag til skaden, eller forinden retssag blev anlagt, såfremt dette skete senere.

*Stk. 5.* Ved SDR menes de særlige trækningsrettigheder, som anvendes af Den internationale Valutafond. Ved erstatningssøgsmål skal omregning af SDR til danske kroner foretages efter kursen på den dag, der afsiges dom.

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

*Stk. 2.* Ved godsbefordring gælder det i stk. 1 anførte dog ikke forbehold for tab eller beskadigelse, der hidrører fra godsets egen beskaffenhed eller fejl ved godset.

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

§ 114. Sagsøges befordrerens folk for skade, de har forårsaget under udførelsen af deres tjeneste ved en mindre grad af uagtsomhed end den i § 113 anførte, må summen af de erstatningsbeløb, som pålægges dem og befordrerens, ikke overstige den for befordrerens fastsatte ansvarsgrænse.

§ 115. Modtages indskrevet rejsegods eller gods uden forbehold fra modtagerens side, formodes godset at være udleveret i god stand og i overensstemmelse med befordringsdokumentet, hvis ikke andet bevises.

*Stk. 2.* Er godset beskadiget eller delvis gået tabt, skal meddelelse derom gives til befordrerens umiddelbart efter, at skaden er opdaget og senest inden syv dage for rejsegods og fjorten dage for gods regnet fra modtagelsen. Ved forsinkelse skal meddelelse derom afgives inden enogtyve dage fra den dag at regne, da godset blev stillet til rådighed for modtageren.

*Stk. 3.* Meddelelsen skal ske ved påtegning på befordringsdokumentet eller ved en skrivelse, der afsendes inden fristens udløb.

§ 116. Gives meddelelse om skaden ikke inden de i § 115 fastsatte frister, er ethvert krav mod befordrerens bortfaldet, medmindre befordrerens har handlet svigagtigt.

§ 117. Erstatningssøgsmålet skal anlægges ved retten enten på det sted, hvor befordrerens bor eller har sit hovedkontor eller har den forretningsafdeling, hvorigennem befordringsaftalen er blevet afsluttet, eller på bestemmelsesstedet.

*Stk. 2.* I tilfælde af, at befordringen omfattes af Warszawa-konventionen, kan erstatningssøgsmål kun anlægges ved dansk domstol eller en domstol i en stat, som har tiltrådt nævnte konvention.

§ 118. Adgangen til erstatning efter bestemmelserne i dette bilag bortfalder, såfremt sag ikke er rejst inden to år regnet fra luftfartøjets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag, da luftfartøjet skulle være ankommet, eller da befordringen blev afbrudt.

§ 119. Skal en befordring, der efter befordringsaftalen er at anse som en befordring, udøves af flere efter hinanden følgende befordrere, er enhver af dem, når den pågældende modtager passagererne, det indskrevne rejsegods eller godset, ansvarlig for den del af befordringen, som det påhviler den pågældende at udføre.

*Stk. 2.* Ved befordring af indskrevet rejsegods eller gods kan afsenderen tillige holde sig til den første befordrer og den, som er berettiget til dets udlevering, til den sidste, selv om skaden eller forsinkelsen er indtruffet, medens godset var i en anden befordrers varetægt. Er herefter to befordrere ansvarlige, hæfter de solidarisk.

*Befordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen*

§ 119 a. Bestemmelserne i §§ 119 b-119 f gælder, hvor befordringen helt eller delvis udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen, medmindre det bevises, at dette er sket uden sidstnævntes samtykke.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i §§ 119 c, 119 e og 119 f gælder kun den del af befordringen, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen.

**§ 119 b.** Ved anvendelse af reglerne i dette bilag anses såvel den, der har indgået befodringsaftalen, som den, der udfører befodrningen, som befodrere, den førstnævnte, for så vidt angår hele befodrningen, og den sidstnævnte, for så vidt angår den del af befodrningen, den pågældende udfører.

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

*Stk. 2.* Har den befodrer, der har indgået befodringsaftalen, påtaget sig forpligtelser, der går videre end den pågældendes forpligtelser efter dette bilag, eller har passagerer eller afsendere efter § 111, stk. 2, 2. punktum, særligt angivet interessen i godsets udlevering, er dette uden virkning i forhold til den, der udfører befodrningen, medmindre denne har givet sin godkendelse.

**§ 119 d.** Meddelelser, som efter bestemmelserne i dette bilag gives til den ene befodrer, har virkning også i forhold til den anden befodrer. Ordre fra afsenderen efter § 101 har dog kun virkning, hvis de gives til den befodrer, der har indgået befodringsaftalen.

**§ 119 e.** Summen af de erstatningsbeløb, som pålægges de to befodrere og deres folk, må ikke overstige det højeste erstatningsbeløb, som kan pålægges en af befodrerne. Hver enkelt er kun ansvarlig indtil den ansvarsgrænse, der gælder for den pågældende.

**§ 119 f.** Erstatningssøgsmål kan, uanset om de rettes imod en af befodrerne eller imod dem begge, anlægges enten ved en ret, der efter § 117, stk. 1, er kompetent med hensyn til søgsmål mod den, der har indgået befodringsaftalen, eller ved retten på det sted, hvor den, der udfører befodrningen, bor eller har sit hovedkontor. Bestemmelsen i § 117, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 2.* Sagsøges en af befodrerne, og vil denne, dersom den pågældende taber sagen, rejse krav mod den anden befodrer, kan førstnævnte befodrer tilstævne den anden befodrer uden hensyn til de almindelige regler om værneting for at gøre kravet gældende over for den anden befodrer under sagen. Bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 34 finder tilsvarende anvendelse.

#### *Sammensat befodrning*

**§ 120.** Udføres befodrningen delvis med luftfartøj og delvis med andet befodringsmiddel, gælder lovens bestemmelser kun luftbefodrningen.

*Stk. 2.* Vilklårene for de andre befodringsmåder kan optages i luftbefodringsdokumentet.

#### *Andre bestemmelser*

**§ 121.** Ugyldige er forbehold i befodringsaftalen og aftaler forud for skaden, hvorved parterne fraviger bestemmelserne om den lov, der skal anvendes, eller om værnetinget.

*Stk. 2.* Voldgiftsaftaler forud for skaden er kun gyldige med hensyn til godsbefodrning og kun, for så vidt voldgiften skal foretages på et af de steder, der er lovligt værneting efter § 117, og sagen, for så vidt den omfattes af Warszawa-konventionens bestemmelser, skal afgøres i overensstemmelse med disse. Omfattes befodrningen af bestemmelserne i Guadalajara-konventionen af 18. september 1961 om international luftbefodrning, der udføres af en anden befodrer end den, der har indgået befodringsaftalen, kræves endvidere, at sagen skal afgøres i overensstemmelse med disse bestemmelser. For så vidt angår befodrning, der udføres af en anden befodrer end den, der har indgået befodringsaftalen, skal voldgiften foretages på et af de steder, der er lovligt værneting efter § 119 f.

**§ 122.** Ved luftbefordringsdokumenter, som er udfærdiget uden for riget eller angår international luftbefordring, er det, for så vidt angår de i § 92, stk. 1, nr. 3, § 93, stk. 1, nr. 3, og § 97, nr. 3, foreskrevne meddelelser, tilstrækkeligt, at det af befordringsdokumentet fremgår, at befordringen kan være underkastet Warszawa-konventionens bestemmelser, og at disse bestemmelser i reglen begrænser befordrerens ansvar for den i den pågældende bestemmelse omhandlede befordring.

**§ 123.** Ved Warszawa-konventionen forstås i denne lov den i Warszawa den 12. oktober 1929 afsluttede overenskomst om international luftbefordring, således som denne er ændret ved den i Haag den 28. september 1955 undertegnede protokol.

**§ 124.** Bestemmelserne i dette bilag finder ikke anvendelse på international luftbefordring, som udføres i henhold til reservation foretaget i overensstemmelse med tillægsprotokol til artikel 2 i Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929 eller med artikel XXVI i Haag-protokollen af 28. september 1955.

**§ 125.** Så længe Warszawa-konventionen 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 Haag-protokollen 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 Warszawa-konventionen 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. Når der i §§ 114 og 119 a-119 f henvises til bestemmelser i dette bilag, anvendes i stedet de tilsvarende bestemmelser i lov nr. 123 af 7. maj 1937.

*Stk. 2.* For de befordringsaftaler, der omhandles i stk. 1, 1. punktum, gælder følgende ansvarsbegrænsninger i stedet for dem, der er angivet i § 22 i lov nr. 123 af 7. maj 1937:

- 1) ved skade på passagerer: 8.300 SDR,
- 2) ved skade på indskrevet rejsegods eller gods: 17 SDR,
- 3) ved skade på rejsegods, der ikke er overgivet i befordrerens varetægt: 332 SDR.

*Stk. 3.* Ved SDR forstås den i § 111, stk. 5, omhandlede regningsenhed.

**§ 126.** Bestemmelserne i §§ 119 a-119 f, § 121, stk. 2, 2. og 3. punktum, og § 126, stk. 1, gælder kun, i det omfang, de er forenelige med traktatmæssige forpligtelser over for stater, der ikke har ratificeret eller tiltrådt Guadalajara-konventionen af 18. september 1961 om international luftbefordring, der udføres af en anden befordrer end den, der har indgået befordringsaftalen.