

blev ændret ved lov nr. 94 af 29. marts 1972 (Folketingstidende 1971-72 sp. 13-18; 20-26, tillæg A sp. 1073, tillæg C sp. 89). Hjemmelen i § 9 gælder imidlertid kun de krav, der kan stilles ved nyregistrering, og for at opfylde de ovenfor under 2) og 3) nævnte EF-bestemmelser er det derfor nødvendigt at indføre den foreslåede § 82 a. Det bemærkes herved, at den gældende § 82, der indeholder hjemmel til at udfærdige forskrifter bl.a. til sikring af farer og ulemper som følge af luftfart, kun vedrører ulemper som følge af selve flyvningen og ikke som følge af luftfartøjernes konstruktion.

Blandt de jetluftfartøjer, der er optaget i det danske luftfartøjsregister findes for tiden 10 store passagerluftfartøjer, som ikke er støjcertificerede, og som derfor ikke vil kunne benyttes i Danmark og de øvrige EF-lande efter den 31. december 1986, medmindre de ombygges, således at de opfylder ICAO-forskrifterne. Ejerne af de pågældende luftfartøjer har lige fra fremkomsten af forslagene til EF-bestemmelserne været holdt underrettet om bestemmelsernes indhold.

Når forbudet mod benyttelse af ikke-støjcertificerede luftfartøjer fra tredjelande først skal gælde fra udgangen af 1987 - et år senere end for luftfartøjer fra EF-lande - skyldes det, at denne dato er vedtaget af ICAO på globalt plan og må respekteres af EF-landene.

ICAO har vedtaget en henstilling til sine medlemsstater om at begrænse forbud mod benyttelse af ikke-støjcertificerede luftfartøjer til lufthavne og flyvepladser, hvor der rent faktisk findes støjproblemer for de omkringsboende. Denne henstilling er ikke fulgt af EF-landene, der har været enige om, at reglerne skal gælde generelt. Imidlertid er det erkendt, at de miljømæssige hensyn, der ligger bag direktivet, ikke gør sig gældende for de grønlandske flyvepladser vedkommende, og da grønlandske flyvepladser (især Narssarsuaq og Kulusuk) i et vist omfang benyttes til mellemlanding af mindre luftfartøjer på flyvninger mellem USA eller Canada og Island eller andre europæiske lande uden for EF, lande som måske følger den nævnte ICAO-henstilling, har man ikke ment, at direktivet burde udgøre en hindring for sådanne flyvninger. I forbindelse med ændringen af direktivet i 1982 blev det derfor vedtaget, at forbudet mod benyttelse af ikke-støjcertificerede luftfartøjer fra tredjelande ikke skulle finde anvendelse på Grønland.

Ud over det nævnte direktiv om begrænsning af støj fra subsoniske luftfartøjer har EF-Kommissionen udarbejdet forslag til direktiv om støj fra helikoptere. Forslaget er for tiden til behandling i en arbejdsgruppe under Rådet.

Den foreslåede § 82 a skal ligeledes sammen med den eksisterende § 82 tjene som hjemmel for luftfartsdirektoratets udfærdigelse af bestemmelser om forbud mod civil overlydsflyvning, således at den herom gældende særlige lov nr. 235 af 7. juni 1972 herefter bliver overflødig. Loven foreslås derfor ophævet, jfr. § 2.

Med hensyn til andre forureningsgener kan oplyses, at ICAO har vedtaget forskrifter vedrørende udslip af røg og gasser fra luftfartøjsmotorer samt udledning af flydende brændstof. Bestemmelser om anvendelse af disse forskrifter i Danmark er under udarbejdelse i luftfartsdirektoratet, men da de ikke vil berøre luftfartøjer, der allerede er optaget på det danske luftfartøjsregister, vil bestemmelserne kunne udfærdiges i medfør af luftfartslovens § 9. Den foreslåede bestemmelse i § 82 a åbner imidlertid mulighed for, såfremt der senere måtte opstå behov for det, at kræve gennemført forureningsbegrænsende foranstaltninger på luftfartøjer, der allerede er registrerede.

Til § 1, nr. 5.

I § 149, stk. 4, indsættes i 1. punktum »§ 40 b«. 2. punktum er nyt. Strafansvaret svarer principielt til det, der er fastsat i arbejdsmiljølovens §§ 82 og 83. De arbejdsmiljømæssige regler for de flyvende besætninger vil som nævnt i bemærkningerne til § 40 a, stk. 2, ofte indgå i en sådan sammenhæng med bestemmelser, der af hensyn til luftfartens sikkerhed fastsættes i medfør af luftfartslovgivningen i øvrigt, at overtrædelse af de arbejdsmiljømæssige bestemmelser ofte samtidig vil indebære en overtrædelse af de flyvesikkerhedsmæssige forskrifter. Straffebestemmelsen vil således kun i begrænset omfang få et selvstændigt indhold.

Til § 1, nr. 8.

Bestemmelsen svarer til arbejdsmiljølovens § 84.

Til § 2.

Som anført ovenfor ad § 1, nr. 4, skal den foreslåede § 82 a sammen med den eksisterende § 82 tjene som grundlag for udfærdigelse af bestemmelser om forbud mod civil overlydsflyvning. Lov nr. 235 af 7. juni 1972 om forbud mod civil overlydsflyvning vil dermed blive overflødig og foreslås ophævet, idet det må anses for mest hensigtsmæssigt, at al regulering af civil luftfart sker i luftfartsloven.

Som det fremgår af bemærkningerne til loven, jfr. Folketingstidende 1971-72 tillæg A, sp. 2994 ff,