

statningskrav, befordreren kan blive mødt med efter kapitel 9, herunder også det ubegrænsede erstatningsansvar, hvis en passager bliver dræbt eller kommer til skade.

*Til § 123 (Montreal-konventionens art. 27)*

Efter forslaget til § 123 kan befordreren uden begrundelse nægte at indgå en befordringsaftale. Befordreren har endvidere mulighed for at give afkald på de rettigheder, der er fastlagt i kapitel 9, og befordreren kan også indgå på sådanne yderligere befordringsvilkår, som ikke strider imod bestemmelserne i kapitel 9.

Til nr. 4

Siden 1923 har offentlige forretninger, der foretages i henhold til luftfartsloven - dvs. tilsynet med den civile luftfart - været indtægtsdækket. I de senere år er EU-retsakter på luftfartens område blevet gennemført som forordninger, der er direkte bindende for ejere og brugere af luftfartøjer, og tilsynsforretninger foretages derfor i dag i et vist omfang med direkte hjemmel i forordninger frem for med hjemmel i luftfartslovgivningen. For at undgå enhver tvivl om, at den del af tilsynet, der baserer sig på forordninger, også skal finansieres gennem brugerbetaling, foreslås det derfor præciseret, at der også kan fastsættes regler om betaling for offentlige forretninger, der foretages i henhold til fællesskabsretlige regler på områder, der omfattes af luftfartsloven.

Således er tillige den tvivl, som Rigsrevisionen fremsatte i januar 2002 om hjemlen for Statens Luftfartsvæsens opkrævning af gebyr for udstedelse af EU-licens, endeligt elimineret.

Af hensyn til lettelse af administrationen af rentetilskrivning foreslås det, at renten fastsættes i overensstemmelse med rentelovens bestemmelser, dvs. at renten tillægges pr. dag fra forfaldsdagen i stedet for pr. påbegyndt måned. Af samme årsag indebærer forslaget, at der ikke længere opereres med et mindstebe-

løb på 50 kr. Derimod vil der fortsat blive opkrævet betaling for erindringsskrivelser.

Der er herudover foretaget en sproglig justering af teksten, men der er ikke herved i øvrigt tilsigtet nogen ændring af bestemmelsen.

Til nr. 5

Bestemmelserne i bilaget svarer i alt væsentligt til kapitel 9, der gælder i dag for luftbefordring, som er omfattet af Warszawa-konventionen med senere ændringer, jf. kapitel 9 i lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985. Forslaget indebærer, at bestemmelserne fortsat gælder for befordring til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montreal-konventionen, men som har tilsluttet sig Warszawa-konventionen med senere ændringer, jf. forslaget til § 90 a.

Danmark er fortsat traktatretligt forpligtet i forhold til disse lande. For overskuelighedens skyld, og da det må forventes, at reglerne vil få begrænset anvendelse, reguleres disse forhold i bilaget til loven.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Trafikministeren fastsætter dog tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 1, 3 og 5, således at ikrafttrædelsen af bestemmelserne kan koordineres med EU-reglerne.

*Til § 3*

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at loven med de i bestemmelsen nævnte begrænsninger gælder for Grønland.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at loven ikke gælder for Færøerne. Loven kan dog sættes i kraft for Færøerne ved kgl. anordning i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting. Bestemmelserne svarer til de gældende bestemmelser i luftfartslovens § 158.