

<b>Dokumenttype</b>	NOU 1991:18			<b>Dokumentdato</b>	1991-03-18
<b>Tittel</b>	Revisjon av luftfartsloven				
<b>Utvalgsnavn</b>	Luftfartslovutvalget				
<b>Utvalgsleder</b>	Øxseth, Stein				
<b>Utgiver</b>	Samferdselsdepartementet				
<b>Oppnevnt</b>	1983-05-27	<b>Sider</b>	111		
<b>Kapittel</b>	1 Sammendrag				
	1.5 Sammendrag vedrørende de enkelte mandatpunkter				

(1)

Utvalget har vurdert reglene om registrering av luftfartøyer på bakgrunn av nyere lovgivning om tinglysning, skipsregistrering og pant. Mens gjeldende luftfartslov bare inneholder enkelte av reglene i full tekst og forøvrig viser til tinglysningslovens regler, foreslår utvalget så godt som alle regler skrevet fullt ut. Utvalget anser disse regler som så vesentlige at det er ønskelig at man finner dem i luftfartsloven. Av andre endringer i registerkapitlet kan nevnes at forskriftsfullmakten foreslås lagt til departementet. Vilkår om luftdyktighet/miljøkrav for registrering i gjeldende lov § 9 foreslås opphevet, fordi det er behov for registrering av luftfartøy selv om det ikke er luftdyktig eller miljødyktig og således ikke kan brukes til flyging.

(2)

Det er ved lov av 20 mai 1988 nr 35 vedtatt bestemmelser om miljøkrav i gjeldende lov § 43 m.v. Loven trådte i kraft ved kgl res 9. november 1990. Utvalget fremmet en delinnstilling av 29 oktober 1987 som benytter betegnelsen miljødyktighet på linje med luftdyktighet. Utvalget har av lovtekniske grunner med få justeringer opprettholdt sitt forslag.

(3)

Utvalget har vurdert spørsmålet om luftdyktighetsbegrepet også bør relatere seg til operasjonelt utstyr i tillegg til det tekniske. Utvalget har kommet til at utviklingen har vist at det er naturlig å la luftdyktighetsbegrepet i luftfartsloven omfatte både den tekniske og operative luftdyktighet.

(4)

Utvalget har drøftet det rettslige grunnlag for regulering av priser og agentprovisjoner. Reguleringer skjer idag i hovedsak ved fastsettelse av vilkår for rutekonsesjoner med hjemmel i luftfartsloven § 103. Utvalget finner grunn til å peke på at det reiser seg spørsmål av både hjemmelsmessig og håndhevelsesmessig karakter. Utvalget foreslår en særskilt forskriftsfullmakt for departementet til å regulere priser og tilhørende vilkår samt formidling av rutefart.

(5)

På samme måte har utvalget foreslått at det gis en direkte og uttrykkelig forskriftsfullmakt for departementet til å regulere bl.a chartervirksomhet.

(6)

Utvalget har behandlet spørsmål om drivstoffgodtgjørelse og avgifter for navigasjonshjelpemidler. Utvalget legger til grunn at drivstoffgodtgjørelse (gjennomstrømningsavgift) ikke er en avgift, men en godtgjørelse som flyplasser kan avtale i forbindelse med næringsmessig utnyttelse av flyplassen. Avgifter for navigasjonshjelpemidler reguleres av lovens § 97. Etter lovendring av 11 juni 1976 nr 80 er det adgang til å avkreve avgift hvor en tjeneste stilles til rådighet selv om det faktisk ikke gjøres

bruk av tjenesten. Utvalget foreslår en mindre språklig endring i § 97 for å få klarere frem at faktisk bruk av de aktuelle luftfartstjenester ikke er en betingelse for avgiftsplikt.

(7)

Utvalget har vurdert lovens anvendelse på luftfart i tilknytning til petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Etter petroleumsloven § 2 er bl.a luftfartsloven gitt anvendelse i tilknytning til virksomheten på norsk del av sokkelen. Utvalget finner det likevel hensiktsmessig og ønskelig at dette også fremgår av luftfartslovens bestemmelse om anvendelsesområde.

(8)

Erfaringene ved større havarier har vist at det er ønskelig med et identifikasjonsregister for samtlige besetningsmedlemmer ombord i luftfartøy. Utvalget har foreslått bestemmelser om dette.

(9)

Utvalget har foreslått visse justeringer som følge av legelovens § 48 . Videre foreslås en bestemmelse som klargjør at medikamentbruk rammes av forbudet mot å gjøre tjeneste ombord i luftfartøy i påvirket tilstand m.v. Dessuten foreslås en bestemmelse om opplysningsplikt overfor undersøkelsesmyndigheten. Denne går foran lovbestemt taushetsplikt.

(10)

Utvalget foreslår at innehaver av landingsplass kan fjerne havarerte fartøyer for eierens regning hvis eieren ikke gjør dette innen en gitt frist.

(11)

Dette mandatpunktet gir ikke grunnlag for noe forslag fra utvalget, jf endringer i luftfartsloven ved lov av 18 desember 1987 nr 94.

(12)

De gjeldende bestemmelser om erstatning ble ikke revidert i forbindelse med lov om luftfart av 16 desember 1960 (jf lovens kapittel X), i påvente av arbeidet med Roma-konvensjonen om tredjemannsansvaret. Utvalget foreslår av hensyn til skadelidte at hovedregelen fortsatt skal være et lovfestet objektivt ansvar for eier og bruker av luftfartøy for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart. Unntaket for tap/skade som inntreffer på landingsplass, foreslås sløyfet. Også ellers foreslås endel endringer i ansvarsreglene. Bestemmelsen om tvungen ansvarsforsikring foreslås beholdt uten realitetsendring.

(13)

Utvalget foreslår ingen endring i begrepene ervervsmessig/ikke-ervervsmessig luftfart, fordi man anser det nødvendig med et skjønnsmessig kriterium som standard for hva som bør være gjenstand for regulering. Det vil ikke være mulig å angi en definisjon som på tilfredsstillende vis gir en uttømmende oppregning av alle praktiske tilfelle.

(14)

Utvalget har ikke behandlet dette mandatpunktet, fordi arbeidsmiljøloven nå er gjort gjeldende for sivil luftfart og derved regulerer disse forhold, se lov av 7 juni 1985 nr 57 som endret bl.a. § 2 i arbeidsmiljøloven.

(15)

Utvalget foreslår en ny bestemmelse om internasjonal flyleie m.v som følge av Chicago-konvensjonen artikkel 83 bis. Bestemmelsen gir adgang for stater til å overføre visse funksjoner og plikter knyttet til et nasjonalt register.

(16)

På bakgrunn av gjeldende overbookingspraksis i kommersiell luftfart har

utvalget foreslått adgang til å gi forskrifter som sikrer passasjerene visse minimumsrettigheter.

Utvalgets arbeid med registerkapitlet viste som nevnt behov for å vurdere kapittelvis paragrafering. Utvalget ble av departementet bedt om å se på hele lovens redaksjon, herunder fullmaktsbestemmelsene. Utvalget foreslår at loven gis kapittelvis paragrafering og har ved gjennomgåelsen foretatt visse språklige og redaksjonelle justeringer.

Utvalget har ved de enkelte fullmaktsbestemmelser nøye vurdert om fullmakten bør legges til Kongen eller departementet, og man viser for så vidt til lovutkastet. For militær luftfart og annen statsluftfart gjør det seg særlige hensyn gjeldende, og her har utvalget ikke funnet grunn til å vurdere spørsmålet.

---