

Lovforslag nr. L 199. Fremsat den 7. marts 1990 af trafikministeren (Knud Østergaard)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985, som ændret ved lov nr. 117 af 11. marts 1987, foretages følgende ændringer:

1. § 35, stk. 3, affattes således:

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

2. § 71, stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Afgifter for benyttelse af statsejede flyvepladser, bortset fra dem, der drives af Københavns Lufthavne A/S, skal godkendes af Folketingets finansudvalg.«.

3. I § 89 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Luftfartsvæsenet kan overlade sine beføjelser efter stk. 1 til indehavere af tilladelse til at drive en flyveplads.«.

4. § 142, stk. 3, affattes således:

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

5. § 142, stk. 4, ophæves.

6. I § 143, stk. 3, 2. pkt., udgår: »ministeren for offentlige arbejder og«.

7. I § 152 indsættes som stk. 2 og 3:

»Stk. 2. Ministeren kan endvidere overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller luftfartsvæsenet, til:

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

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

§ 2

Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende, dog fastsætter trafikministeren tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 2.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne med de afvigelser, som de særlige færøske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Lovforslaget omfatter forslag om ændring af 7 bestemmelser i den gældende lov og sigter på afbureaukratisering og forenkling af administration.

Nr. 1 vedrører § 35, stk. 3, om luftfartscertifikaters gyldighed. Nr. 2 vedrører § 71, stk. 1, om godkendelse af afgifter for benyttelse af flyvepladser. Nr. 3 vedrører § 89 om Statens Luftfartsvæsens beføjelser til visitation af luftfartøjer. Nr. 4-6 vedrører § 142, stk. 3 og 4, samt § 143, stk. 3, om behandling af havarirapporter og -redegørelser. Nr. 7 vedrører § 152 om ministerens og Statens Luftfartsvæsens beføjelser i henhold til loven. Med hensyn til de enkelte forslag henvises der til bemærkningerne nedenfor.

Lovforslaget indebærer ikke væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser, jf. bemærkningerne til de enkelte bestemmelser. Samlet vil forslaget give en besparelse på 1 årsværk med en løsum på ca. 0,3 mill. kr. Den beløbsmæssige besparelse modsvares dog af et tilsvarende indtægtstab.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter de gældende regler har de ca. 8.900 luftfarts-certifikater, alt efter deres art og certifikatindehaverens alder, en løbetid på fra 6 måneder til 5 år.

Ansøgning om fornyelse af certifikat registreres, og dette arbejde forestås af Statens Luftfartsvæsens certifikatkontor. Certifikatkontoret gennemgår endvidere alle fornyelsesansøgninger for at kontrollere, om betingelserne for fornyelse, herunder de helbredsmæssige betingelser og opfyldelse af krav om nødvendig flyvetid, er til stede. Den gældende ordning med hyppige fornyelser medfører desuden et betydeligt arbejde med udstedelse af midlertidigt certifikat, medens det originale certifikat behandles med henblik på fornyelse. Til arbejdet med certifikatfornyelse medgår nu 5½ årssværk.

Efter forslaget vil den rutinemæssige fornyelse af certifikaterne bortfalde, men certifikatindehaveren skal fortsat have en tidsbegrænset helbredsmæssig godkendelse, der skal fornyes ved udløb, ligesom krav til flyvetid skal være opfyldt kontinuerligt.

Bortfald af de rutinemæssige fornyelser skønnes at medføre en arbejdsbesparelse på ca. 2 årsværk (Ø), men det påregnes, at 1 årsværk (Ø) vil blive anvendt til stikprøvevis kontrol af logbøger, idet luftfartsvæsenet i et vist omfang vil indkalde logbøger til kontrol af, at kravet om nødvendig flyvetid er opfyldt.

Besparelsen på 1 årsværk (Ø) ved disse gebyrforretninger medfører en tilsvarende reduktion af gebyrindtægterne, og forslaget har således ikke økonomiske konsekvenser.

Til nr. 2

Den foreslåede ændring indebærer, at afgifter for benyttelsen af de flyvepladser, der drives Københavns Lufthavne A/S, ikke skal godkendes af Folketingets finansudvalg. Ændringen, der er nødvendig som følge af det samtidig fremsatte forslag til lov om Københavns Lufthavne A/S får først betydning fra det tidspunkt, hvor selskabet overtager driften af flyvepladserne fra den nuværende driftsher, Københavns Lufthavnsvæsen.

Til nr. 3

Bestemmelsen muliggør, at luftfartsvæsenets kompetence i henhold til luftfartslovens § 89, for så vidt angår visitation af luftfartøjer i forbindelse med sikkerhedsforanstaltninger, kan delegeres til indehavere af tilladelse til at drive en flyveplads. De øgede krav til forebyggende sikkerhedsforanstaltninger gør det praktisk og ønskeligt, at der åbnes mulighed for en sådan delegation af kompetence.

Hidtil har luftfartsvæsenet kun i enkeltstående tilfælde udnyttet sin beføjelse efter § 89, hvorfor en eventuel delegation ikke i forhold til dagens situation vil indebære nævneværdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til nr. 4-5

I 1978 blev ansvaret for undersøgelser af flyvehavarier og -hændelser overført fra Statens Luftfartsvæsen til den nyoprettede Havarikommission for Civil Luftfart (HCL), jf. lov nr. 198 af 3. maj 1978 om ændring af lov om luftfart. Samtidig blev Ministeriet for Offentlige Arbejders rolle i forbindelse med behand-

lingen af havarirapporter begrænset til en stillingtagen til spørgsmål vedrørende offentliggørelse af rapporter.

Efter den ordning, der blev indført i 1978, skal HCL offentliggøre havarirapporter, hvis ministeriet ikke inden 14 dage efter modtagelsen af rapporten har truffet anden bestemmelse. Sådan bestemmelse er forudsat truffet i særlige tilfælde, f.eks. på grund af forholdet til fremmede magter.

I de mere end 10 år, HCL har virket, har ministeriet ikke haft grundlag for at modsætte sig offentliggørelse af nogen rapport.

På baggrund af de erfaringer, der er indvundet i den forløbne tid, finder Trafikministeriet, at det kan overlades til HCL at træffe afgørelse om, hvorvidt der helt undtagelsesvis foreligger sådanne afgørende hensyn, at rapporten ikke bør offentliggøres.

Det foreslås derfor, at havarirapporten fremtidig kun sendes til luftfartsvæsenet, og at den samtidig offentliggøres, medmindre HCL af de nævnte hensyn bestemmer, at rapporten ikke bør offentliggøres.

Forslaget indebærer en forenklet procedure og dermed en lidt hurtigere offentliggørelse af havarirapporter.

Der udarbejdes omkring en halv snes rapporter om året, og da ministeriets rolle som nævnt er begrænset til en stillingtagen til, hvorvidt rapporten bør offentliggøres, indebærer forslagene ikke nævneværdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til nr. 6

Også dette forslag indebærer en vis forenkling.

Redegørelserne sendes alene til ministeriets orientering, hvorfor forslaget ikke indebærer økonomiske eller administrative konsekvenser.

Til nr. 7

I flere tilfælde er der allerede i dag hjemmel til, at Statens Luftfartsvæsen kan overlade myndighedsopgaver til andre offentlige myndigheder, flyvepladsledelser og sagkyndige, f.eks. i henhold til bestemmelse i luftfartslovens § 23, stk. 2, § 24, stk. 2, og § 145.

Den foreslåede bestemmelse skal skabe mulighed for overladelse af yderligere opgaver til bl.a. private organisationer. Der tænkes specielt på den mere hobbyprægede del af den mindre flyvning samt på tilfælde, hvor det i øvrigt anses for flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt. Som eksempler på anvendelsesområder kan nævnes godkendelse af svæveflyvepladser og udstedelse af certifikat som faldskærmsspringer.

Den foreslåede adgang til delegation af visse af de beføjelser, som er tillagt Statens Luftfartsvæsen, omfatter kun luftfartsvæsenets adgang til at træffe konkrete afgørelser. Bestemmelsen omfatter således ikke luftfartsvæsenets adgang til at fastsætte generelle regler efter loven.

Forslaget indeholder desuden en bemyndigelse for trafikministeren til at fastsætte bestemmelser om sagsbehandlingen, for så vidt angår de opgaver der uddelegeres, og om klageadgang, for så vidt angår de trufne afgørelser. Denne bemyndigelse forudsættes udnyttet med henblik på at sikre, at de enkelte afgørelser bliver truffet med de traditionelle retssikkerhedsgarantier, der gælder for den offentlige forvaltning. Der vil således bl.a. blive fastsat regler om adgang til at klage over de konkrete afgørelser, herunder klagefrist, og om klagevejledning.

Såfremt godkendelse af svæveflyvepladser og udstedelse af certifikat som faldskærmsspringer overlades til de respektive organisationer, vil det medføre tab af gebyrindtægter på ca. 16.000 kr. om året. På den anden side vil der spares udgifter til aflønning af kontrollanter på ca. 10.000 kr. årligt, og arbejdsbesparelsen på årsbasis skønnes at være ca. 75 timer. Der vil således ikke blive tale om nævneværdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Herudover reguleres den kontante betaling for forskellen mellem det faktisk opnåede driftsresultat på overtagelsesdagen og det budgetterede driftsresultat korrigeret for sædvanlige sæsonsvingninger, idet overskuddet efter de første 9 måneder på sædvanlig måde tilfalder statskassen. Udviser opgørelsen et bedre driftsresultat end det budgetterede, nedsættes den kontante betaling med forskelsbeløbet. Er tilfældet det omvendte, forhøjes betalingen med beløbet.

Aktiekapitalen bibeholdes til 900 mio. kr.

Ændringsforslag

til

II. Forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Til § 1

Af et *mindretal* (FP):

1) I den under *nr. 2* foreslåede affattelse af § 71, *stk. 1, 2. pkt.*, udgår ordene »bortset fra«, og i stedet indsættes ordet: »herunder«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Så længe staten har en betydelig aktiemajoritet i Københavns Lufthavne A/S, bør Finansudvalget efter forslagsstillernes opfattelse sikres sanktionsmulighed.

Ikast (KF) Helge Adam Møller (KF) Aagaard (KF) Svend Heiselberg (V)

Helge Sander (V) Ernst B. Schmidt (FP) Larsen-Ledet (RV) nfm. Arne Melchior (CD)

Inger Stilling Pedersen (KRF) J. K. Hansen (S) fmd. Tove Lindbo Larsen (S)

Helge Mortensen (S) Jimmy Stahr (S) Stavad (S) Søgaard (S) Tommy Dinesen (SF)

Ole Henriksen (SF)