

F. t. l. vedr. luftfart

Det må forventes, at en ubetinget frakendelse i førstegangstilfælde normalt vil have en varighed af 6 måneder, jf. luftfartslovens § 150 a, stk. 3.

I lyset af de skærpselser af sanktionsniveauet på dette område, som lovforslaget indebærer, har Statens Luftfartsvæsen overvejet, hvorvidt der på andre områder inden for luftfartslovgivningen er behov for på tilsvarende måde at tilpasse sanktionsniveauet. Dette er efter luftfartsvæsenets og Trafikministeriets opfattelse ikke tilfældet.

Det er således en konsekvens af lovforslaget, at de omhandlede flyvninger i forslaget til bestemmelserne i § 150, stk. 1, nr. 4 og 5, sanktioneres på linie med den gældende bestemmelse i § 150, stk. 1, nr. 3, om at have gjort eller forsøgt at gøre tjeneste på et fly efter at have nydt spiritus som angivet i § 50, stk. 1, hvorefter en frakendelse af certifikatet sker *ubetinget*, jf. § 150, stk. 2.

Frakendelse efter de øvrige bestemmelser i § 150, stk. 1, nr. 1 og 2, henholdsvis når tjenesten er udøvet med tilsidesættelse af væsentlige hensyn til flyvesikkerheden, eller når frakendelsen findes begrundet i beskaffenheden af den begåede forseelse, og hvad der i øvrigt foreligger oplyst om tiltaltes forhold som tjenstgørende på et luftfartøj, sker efter den gældende bestemmelse i § 150, stk. 2, som udgangspunkt *betinget*.

Baggrunden for forslaget om *ubetinget* frakendelse for de i § 150, stk. 1, nr. 4 og 5, omhandlede flyvninger er, dels at forslaget forventes at have en væsentlig præventiv effekt, dels at der ofte vil være tale om forsætlige overtrædelser på områder, hvor der er en risiko for, at hensynet til økonomi kan spille en fremtrædende rolle i forhold til hensynet til flyvesikkerheden.

Overtrædelser, der omfattes af de gældende bestemmelser i luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 1 og 2, vil derimod i almindelighed være uagtsomme. Der vil typisk være tale om, at man mere eller mindre uagtsomt flyvesikkerhedsmæssigt tager en chance og håber det går godt. Det forventes derfor, at der ikke – selv om overtrædelser af bestemmelserne i den gældende § 150, stk. 1, nr. 1 og 2, også må betragtes som alvorlige handlinger – ved en skærpselse af sanktionen på dette område vil kunne opnås nogen væsentlig præventiv effekt. Såfremt der skulle foreligge særligt graverende forhold, f.eks. forsætlig fareforvoldelse, vil forholdet blive omfattet af bestemmelsen i den gældende § 150, stk. 2, nr. 1-4, hvorefter frakendelsen også i disse situationer sker *ubetinget*.

2.3. Lovforslaget i øvrigt

En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for Grønlands Landsstyre og Trafikministeriet har i en

rapport om »Luftfartslovgivningen i relation til Grønland« foreslået nogle ændringer i kompetencefordelingen mellem Danmark og Grønland på luftfartsområdet. Nogle af disse forslag forudsætter ændringer af luftfartsloven. Det drejer sig om placering af kompetence til Grønlands Landsstyre til at godkende anlæggelse af nye lufthavne i Grønland og ændringer heraf, luftfartslovens § 55. Endvidere drejer det sig om overførsel af kompetence til Grønlands Landsstyre til at godkende de afgifter, der skal erlægges for benyttelsen af lufthavne i Grønland, luftfartslovens § 71. De fælles indstillinger, der herudover er enighed om i rapporten fra arbejdsgruppen, kan gennemføres administrativt og vil blive lagt til grund ved den fremtidige administration på luftfartsområdet.

Der foreslås herudover nogle justeringer og præciseringer. Det drejer sig om modernisering af bestemmelsen i § 7 om dansk ejerskab som betingelse for at få registreret et luftfartøj her i landet, herunder en formalisering af EU/EØS-statsborgeres og EU/EØS-selskabers ret til at få et luftfartøj registreret her i landet som følge af principperne om arbejdskraftens fri bevægelighed, etableringsretten og retten til fri udveksling af tjenesteydelser.

Endvidere foreslås der i luftfartslovens § 32, stk. 4, indført pligt for et luftfartøjs ejer eller bruger til at give luftfartsvæsenet oplysning om, hvem der har været fører af et luftfartøj, og i luftfartslovens § 89 a en pligt for luftfartsselskaber, flyvepladser m.v. til at afgive statistiske oplysninger.

Der foreslås desuden i luftfartslovens § 40 g indført hjemmel til at stille krav om uddannelse af medlemmer af sikkerhedsudvalg, herunder arbejdsgiverrepræsentanter, i luftfartsselskaber.

Herudover foreslås der i luftfartslovens § 70 a tilvebragt klar hjemmel til at tilbagekalde de sikkerhedsgodkendelser af fragtagenter m.fl., der er meddelt som led i forebyggelsen af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, i tilfælde, hvor de pågældende tilsidesætter de gældende regler.

Endelig foreslås morarenten i luftfartslovens §§ 71 og 148 bragt ned på et niveau svarende til markedsrenten. I luftfartslovens § 140 foreslås en præcisering således, at det direkte frengår, at Havarikommissionen for Civil Luftfart uden retskendelse har adgang til at foretage undersøgelser af flyvehavarier og -hændelser, herunder også på privat grund. Ændringen i luftfartslovens § 144 a om tavshedspligt er en konsekvens af en ændring af borgerlig straffelov, og ændringen i § 149, stk. 15, om behandling af sager om overtrædelse af luftfartslovgivningen er en konsekvens af en ændring af retsplejeloven.