

Til nr. 4 - 6.

Forslagene indebærer, at Grønlands Landsstyre vil have kompetencen til at godkende anlæggelse af nye lufthavne i Grønland og ændringer heraf. For så vidt angår de sikkerhedsmæssige forskrifter for etablering og drift af lufthavnene i Grønland indebærer forslaget ingen ændringer af de gældende regler. Der vil derfor fortsat skulle opnås en teknisk og sikkerhedsmæssig godkendelse, herunder driftstilladelse, i henhold til luftfartslovens § 60.

Til nr. 7

Forslaget skal tilvejebringe klar hjemmel til, at Statens Luftfartsvæsen kan tilbagekalde sikkerhedsgodkendelser, som er meddelt fragtagenter m.fl. som led i arbejdet med at forebygge forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Luftfartsloven indeholder i § 70 a, stk. 2, hjemmel til, at der administrativt kan fastsættes bestemmelser for bl.a. fragtagenters behandling af gods og forsyninger, som skal transporteres med luftfartøj. Efter de administrative forskrifter er der mulighed for, at fragtagenter m.fl. kan opnå en sikkerhedsgodkendelse, der indebærer, at de pågældende skal behandle forsendelser efter bestemte regler og procedurer. Til gengæld er kravet til luftfartsselskabernes kontrol med sådanne forsendelser lempeligere end kravene til forsendelser, der modtages af andre. Hvis en fragtagent ikke overholder de særlige regler og procedurer eller i øvrigt tilsidesætter luftfartslovgivningens regler om sikkerhed, skal den pågældendes sikkerhedsgodkendelse kunne tilbagekaldes, idet der i modsat fald opstår et svagt led i den sikkerhedsmæssige behandling af fragt. Af den gældende bekendtgørelse nr. 133 af 23. februar 1994 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (Security) følger, at en sikkerhedsgodkendelse af fragthandlingselskaber, fragtagenter, kurérselskaber, cateringleverandører m.fl. bortfalder ved væsentlig tilsidesættelse af bestemmelserne i sikkerhedsgodkendelsen. Adgangen til tilbagekaldelse af en tilladelse på grund af tilsidesættelse af lovgivningen er et alvorligt indgreb, der direkte bør hjemles i loven.

Til nr. 8.

Der er tale om en konsekvensændring som følger af forslaget i nr. 7, hvorefter der indsættes et nyt stk. 3 i luftfartslovens § 70 a.

Til nr. 9 - 10

Forslaget indebærer, at kompetencen til at godkende de takster, der skal erlægges for benyttelsen af offentlige flyvepladser i Grønland overføres til Grønlands Landsstyre.

Til nr. 11 og 17

Luftfartslovens nuværende rentesats for afgifter og gebyrer, der ikke erlægges rettidigt, er 1,3 % pr. påbegyndt måned fra forfaldsdagen. Forslaget har til formål at bringe renten i overensstemmelse med markedsrenten, der er faldet væsentligt, siden rentesatsen blev fastsat. Rentesatsen foreslås fremover beregnet i overensstemmelse med rentelovgivningen, det vil sige en årlig rente på diskontoen med et tillæg på for tiden 5 %. Renteloven indeholder hjemmel til, at procenttillægget kan ændres administrativt i takt med markedsrenten. Det er derfor fundet mest praktisk at lade rentesatsen i luftfartsloven følge rentelovgivningen frem for at skulle ændre luftfartsloven, hver gang markedsrenten ændrer sig.

Til nr. 12

Forslaget til bestemmelsen i § 75, stk. 3, fastlægger de centrale betingelser for, hvornår der kan udføres privatflyvning mod betaling uden licens/tilladelse til erhvervsmæssig luftfart efter licensforordningen eller lovens § 75, stk. 1 eller 2.

I afsnit 2.2.1. i de almindelige bemærkninger er der redegjort for de nuværende regler for privatflyvning mod betaling.

For så vidt angår betalingen fastsættes i § 75, stk. 3, nr. 1, en øvre grænse for, hvor meget der samlet vil kunne ydes som betaling, idet der med betaling menes enhver form for ydelse, der har en økonomisk værdi. Det følger således af den foreslåede regel, at der ikke må ydes betaling udover, hvad der medgår til dækning af de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger, dvs. alene brændstofudgifter, start- og landingsafgifter, eventuel flyleje og lignende klart forbundne omkostninger. I beregningen af disse omkostninger må således ikke inkluderes udgifter til dækning af renter og afdrag eller generelle eller særlige vedligeholdelsesudgifter vedrørende det pågældende fly, da disse omkostninger ikke er forbundet med den pågældende flyvning, ligesom der ikke må betales nogen form for ydelse til piloten. Såfremt der anvendes et ikke-lejet fly, må der således ikke ydes betaling svarende helt eller delvis til »flyleje«.

I § 75, stk. 3, nr. 2, foretages en afgrænsning af personkredsen, idet det efter forslaget er en betingelse, at passagerer og pilot har en nær tilknytning i form af familie- eller venskabsforhold. Såfremt der ikke foreligger og kan dokumenteres et sådant nært tilknytningsforhold, vil der være tale om erhvervsmæssig lufttransport, hvilket kræver en licens.

Det er således ikke tilstrækkeligt, at pilot og passagerer har mødt hinanden i forskellige sammenhænge,