

end politipersonalets. I henhold til § 70 a, stk. 4, har Københavns lufthavn i Kastrup og statslufthavnene i Ålborg, Odense og Rønne fået tilladelse til at lade lufthavnsbetjente udføre eftersyn efter § 70 a, stk. 1-3.

På baggrund af udviklingen siden ikrafttrædelse af lov nr. 94 af 29. marts 1972, herunder kapringen af et svensk indenrigsfly i september 1972, må det imidlertid anses for helt nødvendigt, at eftersyn i henhold til § 70 a, stk. 1-3, også kan udføres af funktionærer ved lufthavne, der hverken drives i statsligt eller kommunalt regi, f.eks. Billund lufthavn, og man har fra justitsministeriet modtaget en henstilling om, at den fornødne hjemmel hertil tilvejebringes snarest muligt. Det er tanken, at politiet skal godkende det personale, der skal medvirke ved eftersyn, hvorfor den foreslåede udvidelse af personkredsen i § 70 a, stk. 4, ikke kan frembyde væsentlige betænkeligheder.

I lovforslaget foreslås det på den baggrund at føje „samt af flyvepladsens personale“ til den hidtidige formulering af § 70 a, stk. 4. Man opnår herved, at også personale ansat i private lufthavne, der ikke kan karakteriseres som myndigheder, kan få tilladelse til at foretage eftersyn i henhold til § 70 a, stk. 1-3.

Ad 2.

På tidspunktet for vedtagelsen af luftfartsloven af 1960 blev der ikke opkrævet afgift for den hjælp, der af staten ydes luftfarten i form af sikringstjenester: flyveleder-, radio- og vejrtjeneste, men man ønskede at have hjemmel til opkrævning af sådanne afgifter, når en gunstig udvikling af luftfarten tillod det, jfr. bemærkningerne til § 71, Folketingstidende 1959-60, tillæg A, Sp 1473.

Organisationen af sikringstjenesterne for den internationale luftfart er fastsat ved regionalplaner, vedtaget af den internationale civilflyvningsorganisation, i det følgende kaldet ICAO. I henhold til en sådan regionalplan for Nordatlanten har Danmark siden slutningen af 40'erne opretholdt forskellige tjenester i Grønland og på Færøerne, og da disse tjenester kommer alle luftfartøjer, som trafikerer dette område, til gode, er der senest ved en overenskomst af 1956 mellem en række lande aftalt en fælles finansieringsordning, hvorefter 95 pct. af udgifterne for den danske stat til opretholdelse af tjenesterne fordeles mellem aftalestaterne i forhold til det antal operationer, deres luftfartøjer har udført i området. Tilsvarende overenskomst er indgået, for så vidt angår de af Island tilvejebragte tjenester.

På samme måde som det ved luftfartsloven af 1960 blev forudset, at der en dag kunne blive tale om opkrævning af afgifter for brugen af sikringstje-

nerne, er det i nævnte overenskomst bestemt, at den danske og islandske regering efter anmodning fra ICAO's råd så vidt gørligt skal indføre et afgiftssystem for benyttelsen af samtlige tjenester eller dele af disse, for så vidt angår ved flyvninger i det nordatlantiske område.

Mellem medlemsstaterne i ICAO er der efter flere konferencer om takst- og afgiftsspørgsmål i princip enighed om, at den internationale luftfart efterhånden har nået en udvikling, hvor den statslige subvention i form af gratis sikringstjenesteydelser kan afløses af et system med afgifter til hel eller delvis dækning af staternes udgifter til disse tjenester. England, Canada og USA har allerede i nogen tid opkrævet sådanne afgifter, og pr. 1. april 1973 har man også for det sydlige Danmarks vedkommende indført en afgift for visse flyvninger i dansk flyvekontrolområde („en route“ - afgift). Denne afgift gælder ikke for flyvninger i lufrummet over Færøerne og Grønland.

På initiativ af England og Canada blev der af ICAO indkaldt til en konference mellem deltagerstaterne i den danske og islandske fællesfinansieringsoverenskomst, og på denne konference, der fandt sted i marts-april 1973, blev det vedtaget, at foreløbig 40 pct. af de udgifter, der omfattes af overenskomsterne, og som skønnes at komme den civile luftfart til gode, skulle opkræves hos brugerne, medens de resterende 60 pct. fortsat skal betales af staterne. Fra 1976 skal fordelingen dog være 50 pct. fra brugerne og 50 pct. fra staterne. I overensstemmelse med konferencens vedtagelse har ICAO's råd herefter anmodet den danske regering om at indføre et sådant afgiftssystem.

De af fællesfinansieringen omfattede udgifter, der skønnes at komme den civile luftfart til gode, udgjorde for Danmarks vedkommende i 1972 ca. 13,3 mill. kr. Den andel, der ønskes pålagt brugerne for 1974, vil på dette grundlag blive fastsat til ca. 5,3 mill. kr. Ud fra oplysninger om antallet af flyvninger i 1972 sammenholdt med regnskabet for samme år har ICAO's råd herefter beregnet den danske afgift til 49 kr. pr. flyvning over Nordatlanten for kalenderåret 1974.

Ved gennemførelse af brugeravgift i overensstemmelse med foranstående vil den danske statskasses bidrag til luftfartstjenesterne i Grønland og på Færøerne og Danmarks andel i udgifterne vedrørende den tilsvarende islandske sikringstjeneste for flyvninger over Nordatlanten i ordningens første år blive reduceret med ca. 100.000 kr. på årsbasis.

En meget stor del af de Nordatlantflyvninger, der udføres under benyttelse af de fællesfinansierede danske sikringstjenester, berører imidlertid ikke