

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. Sådanne bestemmelser 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, flyvepladssledelser og sagkyndige, f.eks. i henhold til bestemmelserne 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.