

22. september 2008

**Supplerende grundnotat vedrørende forslag (KOM(2008) 390) fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 angående flyvepladser, lufttrafikledelse samt luftfartstjenester samt ophævelse af direktiv 06/23/EEC**

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

*Resumé*

*Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) arbejdskompetencer dækker i dag områder som luftdygtighed, flyoperationer og licencer til luftfartspersonel. Kommissionen foreslår at udvide EASA's kompetenceområder til også at omfatte lufttrafikledelse og luftfartstjenester samt lufthavne med henblik på at alle sikkerhedselementer er dækket i Kommissionens bestræbelser på at skabe et sikkert Single European Sky- område inden 2012.*

**1. Baggrund og indhold**

Forslaget er fremlagt den 25. juni 2008 og foreligger i dansk sprogversion pr. 14. juli 2008.

Forslaget er en del af en pakke fra Kommissionen, som består af 3 dele:

- Dette forordningsforslag vedrørende flyvepladser, lufttrafikledelse samt luftfartstjenester
- Et forordningsforslag vedrørende forbedring af det europæiske luftfartssystemes præstationer og bæredygtighed (Single European Sky II)
- En meddelelse om Single European Sky II

Hertil kommer, at Kommissionen i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2 i forordning nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en nye generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) vil skulle fremlægge forslag til en samlet europæisk lufttrafikstyringsplan (ATM-masterplan), som Rådet vil skulle godkende. Dette forslag fra Kommissionen er endnu ikke modtaget og indgår ikke i denne pakke.

Det foreliggende forslag har til formål at etablere retsgrundlaget for at sikre, at sikkerheden og luft/jordinteroperabiliteten i forbindelse med lufttrafikstyring og luftfartstjenester organiseres inden for EASA-systemet ved følgende tiltag:

- Hele det luftrum, som traktaten finder anvendelse på, og hele det luftrum, hvor forordning (EF) nr. 551/2004 finder anvendelse, omfattes af fællesskabslovgivningen. Det betyder, at nedre luftrum også omfattes, i modsætning til tidligere, hvor der var en geografisk nedre grænse.

Side 1 af 5

- Specifikke fælles væsentlige krav med henblik på at reducere alle sikkerhedsrisici i forbindelse med brugen af luftrummet indføres som et yderligere bilag til grundforordningen.
- Brugen af enhver luftrumsblok styres af et driftskoncept, der udformes med henblik på at mindske risikoen for sammenstød mellem luftfartøjer og mellem luftfartøjer og jorden.
- Luftrumsbrugere skal overholde de regler, der er udstedt med henblik på overholdelse af de driftskoncepter, der gælder i det luftrum, hvori de opererer, og skal gøre brug af de tjenester, der obligatorisk gælder for brugen af det pågældende luftrum.
- Organisationer og personale, der er involveret i lufttrafikstyring og luftfartstjenester, bliver ansvarlige for implementeringen af de gældende væsentlige krav.
- Flyveledere og organisationer, der er involveret i flyveledertræning, skal certificeres.
- Systemer og komponenter, der anvendes ved ydelse af lufttrafikstyring og luftfartstjenester, skal overholde passende sikkerhedskrav, når deres afgørende betydning for sikkerheden gør dette berettiget.
- Kommissionen gives bemyndigelse til at vedtage gennemførelsesbestemmelser, der definerer de detaljerede krav, som ovennævnte organisationer, personale og systemer og komponenter skal overholde, samt – hvor dette er relevant – de certifieringsprocedurer, der skal gælde.
- Sådanne gennemførelsesbestemmelser skal som udgangspunkt baseres på de tilsvarende bestemmelser i forordningerne om det fælles europæiske luftrum. Der skal udformes overgangsordninger, som skal sikre kontinuiteten for godkendelser, der allerede er udstedt i henhold til bestemmelserne for det fælles europæiske luftrum.
- Tilsynet med, at organisationer overholder de væsentligste krav og gennemførelsesbestemmelser varetages af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Tilsynet med organisationer, der er hjemmehørende i tredjelande, eller som yder tjenester i mere end 3 medlemsstater varetages af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).
- Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) får bl.a. til opgave at udarbejde udkast til gennemførelsesbestemmelser og certificeringsspecifikationer, analysere sikkerheden og foretage standardinspektioner hos de nationale kompetente myndigheder
- Ydere af lufttrafikstyring og luftfartstjenester skal vedtage og gennemføre styringssystemer, som også omfatter sikkerhedsaspekter og skal certificeres: dette gælder dog ikke tjenesteydere, der alene leverer flyveinformation eller forpladstjenester på flyvepladser, idet disse blot skal afgive en erklæring om deres kompetencer.
- Sikkerhedskritisk udstyr skal kunne underkastes specifikke certifieringsordninger, der kan indebære, at konstruktører og producenter skal dokumentere deres kompetencer.

Med henblik på at forbedre sikkerheden i lufthavne vil Kommissionen med dette forslag endvidere udvide EU-reglerne til at omfatte flyvepladser på følgende punkter:

- Alle flyvepladser, der er åbne for offentligheden, og som kan betjene flyvninger eller luftfartøjer over en vis vægt, skal omfattes af Fællesskabets lovgivning.

- Der skal i et supplerende bilag til grundforordningen fastsættes specifikke fælles væsentlige krav om fysiske kendetegn, infrastruktur, flyvepladsudstyr, drift og administration samt afbødning af risici, der forekommer i flyvepladsers umiddelbare nærhed.
- Flyvepladsejere, flyvepladsoperatører, organisationer eller personale, der leverer tjenester eller udstyr, som kan påvirke sikkerheden i forbindelse med flyvepladsens drift, skal under medlemsstaternes kontrol og tilsyn sørge for, at disse væsentlige krav gennemføres.
- Flyvepladsoperatører skal vedtage og gennemføre styringssystemer, som også omfatter sikkerhedsaspekter.
- Det Europæiske Luftfartsagentur (EASA) får bl.a. til opgave at udarbejde udkast til gennemførelsesbestemmelser og certificeringsspecifikationer, analysere sikkerheden og foretage standardinspektioner.
- Kommissionen bemyndiges til at vedtage gennemførelsesbestemmelser, som indeholder de detaljerede krav, de ovennævnte organisationer og personer skal overholde, og til at fastlægge de relevante certificeringsprocedurer.
- Gennemførelsesbestemmelserne afpasses efter flyvepladsens kompleksitet, under hensyntagen til arten og mængden af dens aktiviteter. De bør svare til ICAO's relevante normer og anbefalet praksis (SARP)
- Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) bemyndiges til at varetage certificeringsspecifikationer, der anvendes i certificeringsprocessen, for at de væsentlige krav kan gennemføres på en fleksibel måde, samtidig med at der opnås et ensartet sikkerhedsniveau.
- Flyvepladsens udformning og drift certificeres hver for sig, men der kan udstedes et enkelt certifikat, når flyvepladsens ejer og operatør er samme person.
- Operatører af flere flyvepladser, der har oprettet passende centrale funktioner, kan ansøge om et enkelt certifikat, som dækker driften og administrationen af alle de flyvepladser, de er ansvarlige for.
- Overensstemmelseskontrollen af flyvepladsens udstyr indgår uafhængigt af den påtænkte anvendelse i certificeringen af flyvepladsens udformning og dens operatør, hvorimod sikkerhedskritisk udstyr kan pålægges specifikke certificeringsordninger.

## **2. Gældende dansk ret**

De områder, der omfattes af forslaget, er reguleret i en række Bestemmelser for Civil Luftfart. De danske regler bygger på internationale standarder, og forordningsforslaget er ligeledes baseret herpå.

## **3. Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist den 4. august 2008:

AOP Danmark  
Billund Lufthavn  
Danish Airline Pilots Association  
DANSAM  
Dansk Hanggliding og Paragliding Union  
Dansk Industri  
Erhvervsflyvningens Sammenslutning  
Flyvebranchens Personaleunion  
Flyvertaktisk Kommando  
Flyvesikringstjenesten  
Foreningen af Danske Flyrelaterede Virksomheder  
Forsvarskommandoen  
Færøernes Landsstyre  
Grønlands Lufthavnsvæsen  
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane  
Kongelig Dansk Aeroclub  
Københavns Lufthavne A/S  
Scandinavian Airlines System

Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri, Handel har ikke konkrete bemærkninger til dette forordningsforslag.

Scandinavian Airlines System har ikke haft konkrete bemærkninger til dette forordningsforslag, men støtter og byder pakken fra Kommissionen velkommen, som man mener, vil have positiv indvirkning på sikkerheden, miljøet, effektiviteten og økonomien inden for luftfartsområdet.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau.**

Forslaget medfører nye nationale opgaver og administrativt merarbejde i begrænset omfang. Forslaget medfører i sig selv ingen samfundsøkonomiske konsekvenser, men samlet forventes det, at SES II-pakken fuldt implementeret vil medføre færre forsinkelser, forbedret sikkerhed, samt mindre omkostninger til lufttrafikledelse og luftfartstjenester i Europa. Forslaget vil desuden have positive miljømæssige konsekvenser ved at reducere brændstofforbruget/CO<sub>2</sub>-udslippet.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen oplyser, at baggrunden for forslaget er, at det er nødvendigt med yderligere risiko-reducerende tiltag for at sikre flysikkerheden ved en harmoniseret regulering i medlemsstaterne af reglerne for lufttrafikledelse samt lufttrafiktjenester – især for at medvirke til etablering af et sikkert Single European Sky-område i EU.

Der er behov for en harmoniseret udvikling af sikkerhedsregulering og effektiv implementering heraf for at opretholde og forbedre sikkerhedsniveauet i Europa. Baggrunden herfor er blandt andet den stigende vækst i lufttrafikken, overbelastning af luftrummet samt indførelse af ny teknologi på området.

Ifølge Kommissionen er det problematisk, at der i EU-medlemsstaterne er så store forskelle i anvendelsen og især i overholdelsen af de mange forskellige ikke-bindende standarder i relation

til sikkerhed inden for luftfart. EU har allerede i 2002 besluttet, at svaret på denne store sikkerhedsmæssige udfordring må være etablering af en samlet europæisk enhed kendt som 'the European Aviation Safety Agency' (EASA). EASA's arbejdskompetencer dækker områder som luftdygtighed, flyoperationer og licenser til luftpersonel.

Målet vil være at skabe et reelt fælles europæisk luftrum inden 2012. Borgere i EU har ifølge Kommissionen ret til det bedste luftrransportsystem. Det er nødvendigt med et fællesskabssystem, som skal erstatte de eksisterende overlappende nationale systemer.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet udviklingen af nye systemer vedrørende flyvepladser, lufttrafikledelse samt lufttrafiktjenester på grund af systemernes overnationale karakter bedst kan løses på fællesskabsplan.

## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er positiv over for etablering af det fælles europæiske luftrum. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Kommissionen har fremlagt en pakke, der skal sætte skub i det fælles europæiske luftrum.

Regeringen finder, at det er positivt, at EASA's arbejdsområder nu udvides til at omfatte alle sikkerhedselementer.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget har været behandlet en enkelt gang i Transportarbejdsgruppen under Ministerrådet for Transport. Det fremgik af denne foreløbige drøftelse, at medlemsstaterne generelt er positive indstillet over Kommissionens ønske om at udvide EASA's arbejdsområder.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke endnu.

## **9. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været behandlet i Folketingets Europaudvalg.