

## Orienterende notat til Folketingets Trafikudvalg i forbindelse med rådsmødet den 11. marts 2010

---

Der er i alt fire sager på dagsordenen for rådsmødet den 11. marts 2010.

Forordningsforsl  
ag om  
undersøgelse og  
forebyggelse af  
flyvehavarier og  
flyvehændelser  
inden for civil  
luftfart

Den første sag er forordningsforslaget om undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart. Forslaget blev fremsat den 29. oktober, og der er oversendt grundnotat til udvalget om sagen.

Det spanske formandskab har prioriteret sagen meget højt, og arbejdet er derfor skredet hurtigere frem end forventet. Formandskabet har sat sagen på dagsordenen til generel indstilling.

Kommissionens forslag har til hensigt at ajourføre og modernisere de væsentligste bestemmelser i det eksisterende direktiv om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart.



Et af formålene er desuden at fremme det frivillige samarbejde yderligere mellem medlemslandenes havarikommissioner ved at udvikle et såkaldt europæisk netværk af havarikommissioner.

Forslaget introducerer endvidere en større rolle til Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur – også kaldet 'EASA'. Ifølge forslaget bør EASA være repræsenteret og deltage ved de nationale havarikommissioners sikkerhedsundersøgelser. Det vil dog være den nationale undersøgelsesleder, der leder efterforskningen.

Regeringen mener, at det som udgangspunkt er positivt med initiativer, hvor hensigten er at forbedre efterforskning og forebyggelse af ulykker i civil luftfart.

Regeringen ønsker, at undersøgelseskompetencerne i EU på området for luftfartshavarier udnyttes mest effektivt, og at moderniseringen fremmer gennemsigtighed på området.



Det er derfor fornuftigt at fremme frivilligt samarbejde og deltagelse i et netværk blandt medlemslandenes myndigheder på området.

I dag er det ikke alle undersøgelsesorganer, der har samme høje undersøgelseskompetencer og en bred vidensdeling mellem de nationale havarikommissioner og med EU synes derfor hensigtsmæssig.

Hovedproblemstillingen har været den foreslåede inddragelse af det europæiske luftfartssikkerheds agentur, EASA, i alle aspekter af havarikommissionernes sikkerhedsundersøgelser, da det bryder med princippet om, at disse undersøgelser skal være uafhængige.

Regeringen lægger stor vægt på det centrale princip om, at havarikommissionernes sikkerhedsundersøgelser er uafhængige – og dermed også uafhængige af luftfartsmyndigheder som EASA.



I modsat fald kan det så tvivl om formålet med undersøgelserne, idet EASA teoretisk set efterfølgende kan foretage aktioner overfor involverede parter. Dette kan medføre, at de undersøgte vil overveje, hvorvidt de informationer, de videregiver, vil kunne blive brugt til efterfølgende at placere skyld og ansvar.

Regeringen mener derfor, at det er vigtigt, at der ikke kan stilles spørgsmålstejn ved uafhængigheden af sikkerhedsundersøgelserne. Derudover bør eventuel udveksling og analyse af oplysninger behandles fortroligt og anvendelsen af disse begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at løse sikkerhedsrelaterede forpligtelser.

Fastlæggelse af fælles principper for opkrævning af luftfartssikkerhedsafgifter

Det næste punkt på dagsordenen er forslaget om luftfartssikkerhedsafgifter.

Direktivforslaget har til formål at fastlægge fælles principper for opkrævning af afgifter til dækning af udgifter til beskyttelse af luftfartens sikkerhed i EU's lufthavne.



Det er stadig regeringens holdning, at der ikke er behov for forslaget. Dette skal ses i lyset af, at der i 2008 blev opnået enighed om et direktiv vedr. generelle regler for opkrævning af afgifter i EU's lufthavne.

Regeringen mener at eventuelle særlige regler for opkrævning af sikkerhedsafgifter, skal indarbejdes i det gældende direktiv, og således også kun finde anvendelse på større lufthavne, dvs. lufthavne på over 5 mio. passagerer årligt.

Regeringen går ind for regelforenkling og for at lette de administrative byrder for erhvervslivet og ønsker derfor ikke at påføre mindre danske lufthavne omkostninger og administrative byrder ved indførelse af et afgiftssystem kun for sikkerhedsafgifter.

Udover Danmark har flere lande stillet spørgsmål ved behovet for forslaget.



Blandt medlemslandene har der desuden været enighed om, at anvendelsesområdet i det foreliggende forslag er for bredt, og at anvendelsesområdet for et eventuelt direktiv skal svare til anvendelsesområdet for direktivet vedr. generelle regler for opkrævning af afgifter i lufthavne.

Forslaget er sat på dagsordenen til fremskridtsrapport.

Anden fase af  
luftfartsforhandli  
ngerne mellem  
EU og USA

Det tredje punkt er Kommissionens varslede rapportering om status for forhandlingerne mellem Kommissionen og USA om anden fase af luftfartsaftalen mellem EU og USA.

Formandskabet har sat sagen på dagsordenen til information fra Kommissionen og politisk drøftelse.

Første del af denne samlede luftfartsaftale for den civile flyvning mellem EU og USA blev underskrevet i



2007 og har været anvendt mellem parterne siden marts 2008.

Det indgik i første fase af aftalen, at der straks skulle forhandles videre om en anden fase, der skal indeholde yderligere integrering og liberalisering, og at den endelige aftale skal indgås inden udgangen af 2010.

Der har indtil nu været syv forhandlingsrunder mellem parterne om en sådan anden fase.

Forhandlingerne om anden fase af aftalen har i vidt omfang drejet sig om at udvide mulighederne på en række områder. Der er bl.a. drøftet spørgsmål om ejerskab i og kontrol med luftfartsselskaber, om leasing af luftfartøjer med besætning, om flyvesikkerhed og om miljøspørgsmål.

Kommissionen vil på det kommende Rådsmøde aflægge rapport om forhandlingssituationen.



Konference om  
Single European  
Sky II

Det sidste punkt på dagsordenen er en konference om forordningen Single European Sky II, der trådte i kraft den 4. december 2009.

Den 25.-26. februar 2010 blev der afholdt en high level konference i Madrid om implementeringen af denne forordning, hvor emner som gennemførelse, teknologi og sikkerhed blev drøftet.

Det spanske formandskab har sat emnet på dagsordenen for rådsmødet den 11. marts 2010 med henblik på orientering om udfaldet af konferencen.

Single European Sky II er en forordning der har til formål at forbedre og videreudvikle Single European Sky-konceptet i relation til sikkerhed, kapacitet og fly- og omkostningseffektivitet. Målet er at skabe et reelt fælles europæisk luftrum inden udgangen af 2012.





Medlemsstaterne skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at såkaldte 'funktionelle luftrumsblokke' oprettes snarest muligt og senest ved udgangen af 2012.

Ved at sammenlægge luftrum opnås maksimal kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringsnettet i EU, et højt sikkerhedsniveau opretholdes og miljøpåvirkningerne mindskes.

Danmark er blandt de få lande i EU, som allerede har sammenlagt sit luftrum. Vi har som bekendt sidste år indgået en regeringsaftale med Sverige om etablering af en dansk-svensk luftrumsblok.

Danmark er således allerede godt med på dette område.