



Dato 14. januar 2020
J. nr. 2019-4352

Høringsnotat/2. ordførernotat

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om luftfart (nationalitetsregister mv.) og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

Transport- og Boligministeriet hørte henholdsvis den 15. november 2019 og 20. december 2019 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringssliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart (Offentliggørelse af nationalitetsregistret, arbejdsmiljø samt indberetning af begivenheder) og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Høringsfristen udløb den 13. december 2019 og 10. januar 2020.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: AOPA Danmark, Arbejdsmiljørådet for luftfart, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark og Erhvervsflyvningens Sammenslutning.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Advokatsamfundet, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Datatilsynet, Dansk Erhverv, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Dansk Industri Transport, Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne og Københavns Lufthavne A/S.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Akademikernes Centralorganisation (AC), Arbejdstilsynet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen KA, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danish Airline Pilots Association, Danmarks Statistik, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Motorflyver Union, Dansk UL Flyve Union, Danske Svæveflyverunion, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Flyvebranchens Personale Union, Forsvarskommandoen, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Grønlands Selvstyre ved Rigsombudsmanden for Grønland, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Karup Lufthavn, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Naviair, Sønderborg Lufthavn, Aalborg Lufthavn.



Bemærkninger til lovforslaget

Side 2/7

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til udkastet til lovforslag samt Transport- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører udkastet til lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport- og Boligudvalg.

1. Offentliggørelse af nationalitetsregistret

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) tilkendegiver, at organisationen har arbejdet for, at relevante ES-medlemmer kunne få adgang til registerets oplysninger. Det har fortrinsvis været forsikringsvirksomhed, flyveplads og værksteder, som har behov for oplysninger om enkelte luftfartøjer.

ES kan således støtte forslaget til lov om ændring af lov om luftart om digital adgang til oplysningerne i nationalregisteret.

Transport- og Boligministeriet noterer ES's positive holdning. Høringssvaret giver ikke anledning til ændring af lovforslaget.

2. Møder i arbejdsmiljøorganisationen

Arbejdsmiljørådet for luftfart er overordnet set enig i intentionen om at tilstræbe en stor grad af ensartethed mellem arbejdsmiljølovgivningen på luftfartsområdet og landjorden. Lige netop når det kommer til luftfartslovens § 40 e stk. 4, er rådet dog af den opfattelse, at adkomsten for medlemmerne af arbejdsmiljøorganisationen til at kunne begære et møde afholdt ud over den årlige arbejdsmiljødrøftelse, giver en fin balance i samarbejdet mellem arbejdstager- og arbejdsgiverrepræsentanter i arbejdsmiljøorganisationen. En fjernelse af stk. 4 vil efter rådets mening give en forskydning af denne balance. Samtidig er luftfarten kendetegnet ved en høj grad af distanceledelse, der ligeledes kalder på muligheden for, at det enkelte medlem af arbejdsmiljøorganisationen kan begære afholdelse af et møde. Rådet skal derfor anbefale, at stk. 4 fastholdes med uændret ordlyd.

Cabin Union Denmark (CAU), som også er repræsenteret i arbejdsmiljørådet for luftfart, har i et selvstændigt høringssvar tilkendegivet, at CAU ikke kan anbefale, at luftfartslovens § 40 e, stk. 4, om formelle mødereglene for arbejdsmiljøorganisationen, ophæves.



CAU begrundet det med at det er vigtigt at begge parter er ligeværdige og dermed har arbejdstager også mulighed for at indkalde til møde i arbejdsmiljøorganisationen, hvis behovet skulle opstå.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), som også er repræsenteret i arbejdsmiljørådet for luftfart, har i et selvstændigt hørings svar tilkendegivet, at ES i princippet kan tilslutte sig forslaget om, at luftfartslovens regler om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj så vidt muligt skal svare til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, så virksomhederne får ensartede regler, uanset om der er tale om tjeneste ombord på luftfartøjer eller på landjorden.

Der er imidlertid en væsentlig forskel på udførelsen af arbejdstilsyn i luftfarten og på landjorden. Luftfartens arbejdstilsyn er én luftfartsinspektør i TBST, hvorimod den store og dedikerede organisation, Arbejdstilsynet, varetager tilsynet på landjorden. Derfor er det næppe rimeligt, at luftfarten skal have de helt samme forhold som på landjorden.

Vedr. § 40. e. stk. 4 er det ES' vurdering, at den nuværende mulighed for medlemmerne af arbejdsmiljøorganisationen til at kunne begære et møde afholdt, ud over den årlige arbejdsmiljødrøftelse, giver en fin balance i samarbejdet mellem arbejdstager- og arbejdsgiverrepræsentanter i arbejdsmiljøorganisationen. En fjernelse af stk. 4 kan forskyde denne balance. Luftfarten er kendetegnet ved en høj grad af distanceledelse, hvilket medfører et ønske om mulighed for, at det enkelte medlem af arbejdsmiljøorganisationen kan begære afholdelse af et møde. ES anbefaler derfor, at stk. 4 fastholdes med uændret ordlyd.

Transport- og Boligministeriet ønsker som udgangspunkt, at luftfartslovens regler om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj så vidt muligt skal svare til de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, hvor der ikke er formelle krav til møder i arbejdsmiljøorganisationen. Ministeriet anerkender dog de særlige forhold, der gælder inden for luftfartsbranchen, herunder at distanceledelse er udbredt. På den baggrund anerkender ministeriet også ønsket fra både arbejdsmiljørådet for luftfart, som repræsenterer såvel arbejdsgiversiden som arbejdstagersiden for besætningsmedlemmer, og fra CAU og ES om at bevare de formelle møderegler på luftfartsområdet, hvorved medlemmerne også kan begære møder afholdt ud over den årlige arbejdsmiljødrøftelse, og at denne ret også benyttes i praksis. Ministeriet anerkender endelig, at den foreslåede ændring derfor vil forringe arbejdstagernes rettigheder. På dette grundlag har ministeriet besluttet at bevare bestemmelsen i § 40 e, stk. 4, og forslaget om ændring heraf medtages derfor ikke i lovforslaget.



3. Bedriftssundhedstjeneste

Side 4/7

Arbejdsmiljørådet for luftfart noterer, at Transport- og Boligministeriet ønsker at ændre § 40 g stk. 1, 3 og 4 og lade reglerne om bedriftssundstjeneste udgå af loven. Rådet er dog bekendt med lovforslag nr. L65 fremsat den 19. november 2019 af beskæftigelsesministeren, hvori der bl.a. er lagt op til ændring af § 77 a i Lov om arbejdsmiljø, hvoraf det fremgår, at Arbejdstilsynet ved benyttelse af et såkaldt kompetencepåbud skal kunne påbyde virksomheden at anvende den nødvendige sagkundskab til at løse det eller de arbejdsmiljøproblemer, som afgørelsen omhandler eller alternativt at benytte/opbygge egne kompetencer. Det er rådets opfattelse, at denne ændring, samt tidligere ændring med indsættelse af rådgivningspåbud, skal ses i forlængelse af fjernelsen af regler om bedriftssundhedstjeneste.

Rådet er klar over, at L65 ikke er endeligt vedtaget endnu og, at den endelige udformning af ordningen derfor heller ikke kendes, ligesom man heller ikke kender effekten af den foreslåede ændring endnu. Når ændringsforslaget er endeligt vedtaget, er det rådets hensigt at foretage en nærmere vurdering af, hvordan en sådan ordning i givet fald vil kunne tilpasses luftfartsområdet og de særlige forhold, der gælder der. (Lovforslaget er efter arbejdsmiljørådet for luftfarts hørings svar vedtaget som lov nr. 1554 af 27. december 2019 om ændring af arbejdsmiljøloven.)

Afhængig af udfaldet af den nævnte vurdering vil rådet på et senere tidspunkt i givet fald komme med en anbefaling til ministeren, herunder om hvorvidt en yderligere ændring af luftfartsloven eller bekendtgørelser udstedt i medfør heraf anses for nødvendig.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), som også er repræsenteret i arbejdsmiljørådet for luftfart, har i et selvstændigt hørings svar noteret, at der foreslås ændring af § 40 g stk. 1, 3 og 4, hvorved bedriftssundstjenesten udgår af loven. ES er helt enig i dette forslag med samme begrundelse, som anføres i lovbemærkningerne. ES anbefaler derfor at lade alt om bedriftssundhedstjeneste udgå af lov om luftfart, som foreslået i denne ændring. Der henvises i øvrigt til ES' betragtninger om forskellen på arbejdstilsyn i luftfarten og på landjorden, som nævnt under afsnit 2.

Transport- og Boligministeriet ønsker, at luftfartslovens regler om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj svarer til de faktiske forhold på området, og at ubenyttede, utidssvarende regler ophæves.

Reglerne om bedriftssundhedstjeneste har hidtil ikke været udnyttet, og der har ikke været oprettet specifikke bedriftssundstjenester for besætningsmedlemmer i henhold til luftfartslovgivningen. Der findes heller ikke længere regler om bedriftssundhedstjeneste i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, som luftfartslovens regler så vidt muligt ønskes tilpasset.



Ministeriet er dog klar over, at reglerne om bedriftssundhedstjeneste i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen er erstattet af muligheden for at påbyde rådgivning fra en autoriseret arbejdsmiljørådgiver bl.a. med henblik på, at det forebyggende arbejdsmiljøarbejde i virksomheden styrkes.

Ministeriet har endvidere noteret sig, at denne ordning som følge af vedtagelsen af L 65, jf. lov nr. 1554 af 27. december 2019 om ændring af arbejdsmiljøloven, pr. 1. april 2021 ændres og erstattes af en ordning, hvorefter virksomheden skal anvende nødvendig sagkundskab, som enten kan være ved at opbygge egne kompetencer eller ved at indhente ekstern rådgivning. Luftfartsområdet adskiller sig dog på flere måder fra det generelle arbejdsmiljøområde, idet det kun vedrører det afgrænsede og særlige arbejdsmiljøområde, som luftfartøjet udgør, og hvor luftfartsselskaberne i forvejen har en specialviden. Luftfartsselskaberne udgør derfor som tilsynsobjekter en homogen masse, og da der er relativt få af dem, er det muligt med en tæt dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som tilsynsmyndighed om arbejdsmiljøet. I denne dialog har luftfartsselskaberne mulighed for at få supplerende vejledning fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvilket luftfartsselskaberne i praksis også benytter sig af.

Transport- og Boligministeriet noterer, at arbejdsmiljørådet for luftfart har til hensigt at foretage en nærmere vurdering af, om den påtænkte ordning på det generelle arbejdsmiljøområde eventuelt vil kunne tilpasses luftfartsområdet og indføres på et senere tidspunkt.

Transport- og Boligministeriet finder således på dette grundlag på nuværende tidspunkt ikke anledning til at erstatte de ikke-udnyttede bestemmelser om bedriftssundhedstjeneste med specifikke regler om anvendelse af nødvendig sagkundskab, som de der vil komme til at gælde i den generelle arbejdsmiljølovgivning, men ministeriet vil afvente vurderingen fra arbejdsmiljørådet for luftfart.

4. Indberetning af begivenheder

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) anfører, at de er enige i, at indberetning af begivenheder er et kerneområde for løbende forbedring af luftfartssikkerheden. ES lægger i den forbindelse vægt på, at de indberettede oplysninger udelukkende vil kunne benyttes til at forbedre flyvesikkerheden, og at hensigten fortsat er, at indberetteren skal kunne indberette oplysninger i tillid til, at oplysningerne, hvis myndigheden alene er bekendt med oplysningerne som følge af indberetningen, ikke vil komme indberetteren til skade.

ES støtter, at ændringerne skal sikre ensartet straffrihed i tilfælde af, at en indberettet begivenhed er opstået som følge af uagtsomhed, uanset om indberetningen sker efter forordning nr. 376/2014, eller bestemmelser udstedt i medfør



af luftfartsloven. ES støtter således forslaget om ændringer for indberetning af begivenheder.

Billund Lufthavn anfører, at straffrihed, som det foreslås med ændringen af luftfartslovens § 149 a, ikke umiddelbart synes at stemme overens med intentionerne i forordning 376/2014, der pointerer, at der ved forsætlig forsømmelse med tydelig, alvorlig og grov tilsidesættelse mv. ikke er straffrihed, heller ikke ved bevidst undladelse af at rapportere en indberetningspligtig begivenhed.

Billund Lufthavn henviser til præambelen til forordning 376/2014, der beskriver rammerne for en åben rapporteringskultur. Heraf fremgår det blandt andet, at en åben rapporteringskultur bør tilskynde enkeltpersoner til at indberette sikkerhedsrelaterede oplysninger. Den bør imidlertid ikke fritage dem for deres normale ansvar. Ansatte og kontraktansatte medarbejdere bør i den forbindelse ikke udsættes for nogen form for sanktioner på grundlag af oplysninger, som er givet i henhold til denne forordning, medmindre at det er i tilfælde af forsætlig forsømmelse, eller hvor der har været tydelig, alvorlig og grov tilsidesættelse i forhold til en åbenbar risiko og dyb mangel på professionelt ansvar for at foretage sådanne handlinger, som tydeligvis er påkrævet under omstændighederne, hvilket forårsager forudsigelig skade på en person eller ejendom, eller i alvorlig grad bringer luftfartssikkerheden i fare.

Derudover fremgår det af præambelen, at det med henblik på at opfordre til indberetning af begivenheder kan det være hensigtsmæssigt ikke alene at beskytte indberetterne, men også de personer, der nævnes i de berørte indberetninger af begivenheder. Sådant beskyttelse bør imidlertid ikke undtage disse personer fra deres indberetningsforpligtelser i henhold til denne forordning. Navnlig i en situation, hvor en person nævnes i en indberetning af en begivenhed, og vedkommende selv har pligt til at indberette denne begivenhed, men forsætligt ikke indberetter den, bør den pågældende person miste sin beskyttelse og bør blive pålagt sanktioner i henhold til denne forordning.

AOPA Danmark anfører, at de foreslåede regler vil kunne føre til, at indberetningssystemet bliver undergravet, idet piloter fremover kan frygte, at en handling, som piloten anser som værende begået uagtsomt, risikerer at blive vendt mod ham med anklage om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anser handlingen for forsætlig.

AOPA Danmark henviser til en konkret sag, hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vælger at fare særdeles hårdt frem over en pilot, der har valgt at indberette en flyvning, hvor han bliver "fanget" på toppen af skyerne og uden at have tilladelse hertil må acceptere en IFR klarering for at komme sikkert ned.

AOPA Danmark anfører i den forbindelse videre, at lovforslaget netop redegør for, at piloten tidligere ville have været sikret straffrihed, men at det ikke vil være tilfældet under de nye EU-regler, som Trafikstyrelsen med sit forslag vil



udbrede til at gælde alle former for indberetninger. AOPA Danmark ønsker ikke at opfordre til, at piloter kan begå forsætlige overtrædelser og undgå straf, men ønsker, at indberetningssystemet skal sikre den fornødne sikring af piloter, der indberetter.

Transport- og Boligministeriet noterer sig ES's positive holdning. Transport- og Boligministeriet vurderer i øvrigt, at det vil være hensigtsmæssigt, at der i overensstemmelse med bemærkningerne fra Billund Lufthavn foretages en præcisering af rækkevidden af straffriheden. Dermed imødekommes også bemærkningerne fra AOPA Danmark om, at det ikke må være uklart for den enkelte pilot, om der er tale om et forhold, der kan straffes, hvis det indberettes.

Det præciseres derfor i bestemmelsen, at indberetteren ikke kan straffes for det pågældende forhold, såfremt kendskab til forholdet alene skyldes, at forholdet er indberettet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter regler fastsat i medfør af § 89 b, og det ikke var åbenbart for indberetteren, at forholdet var udtryk for en alvorlig og grov tilsidesættelse af de gældende regler, der ville føre til alvorlig skade på person eller ejendom, eller som i alvorlig grad ville bringe luftfartssikkerheden i fare.

Lovforslaget er ændret i overensstemmelse hermed.