

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato 20-12-2022
Sagsnr.: 2022-051859
Dokumentnr. 675920

Analyse af klageadgangen i luftfartsloven

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
Rammesætning.....	4
Luftfartsbranchens vurdering af behovet for en klageadgang	5
2. Resumé.....	6
Afgørelser på luftfartsområdet, hvor klageadgangen er afskåret.....	6
Regelgrundlaget for afskæringen af klageadgang i internationalt perspektiv	7
Vil etablering af en klageadgang være i strid med internationale regler om fx politisk uafhængighed.....	7
Tekniske og faglige kompetencer i klageinstansen	7
Krav om EU-tilsyn med klageinstansen	7
Omkostninger til sikring af eventuelt nødvendige faglige kompetencer	8
Eventuelle forskelle i klageadgangen afhængigt af, om en afgørelse vedrører danske, færøske eller grønlandske forhold.....	8
3. Retsgrundsætningen om klageadgang	9
Den almindelige retsgrundsætning om klage	9
Lovbestemt klageadgang	9

4. Afgørelser på luftfartsområdet, hvor klageadgangen er afskåret.....	10
Opsamling.....	14
5. Regelgrundlaget for afskæringen af klageadgang i internationalt perspektiv.....	14
Folkeretten - Chicagokonventionen.....	15
EU-retten - grundforordningen.....	15
Opsamling.....	17
6. Vil etablering af en klageadgang være i strid med internationale regler om fx politisk uafhængighed.....	17
Folkeretten.....	17
EU-retten	18
Opsamling.....	19
7. Tekniske og faglige kompetencer i klageinstansen	19
Kompleksiteten på luftfartsområdet.....	19
Nationale tekniske og faglige kompetencekrav til 1. instansen	20
EU tekniske og faglige kompetencekrav til 1. instansen.....	20
Særligt om securityrelaterede afgørelser	21
Tekniske og faglige kompetencekrav til klageinstansen	21
Tekniske kompetencer og klageinstansens beføjelser og organisering	25
Opsamling.....	26
8. Krav om EU-tilsyn med klageinstansen	26
Opsamling.....	28
9. Omkostningerne til sikring af eventuelt nødvendige faglige kompetencer	28
Ressourcebehov	28
Finansieringskilde.....	29
Bevilling.....	29
Safety-afgift	29
Ny, særskilt afgift (safety-lignende).....	30

Ny, fast lovfastsat klageafgift	30
Nyt, omkostningsdækkende gebyr.....	30
Opsamling.....	31

**10. Eventuelle forskelle i klageadgangen afhængigt af, om en afgørelse vedrører danske, færøske eller grønlandske forhold.
31**

Delegationsbekendtgørelsens betydning for Færøerne og Grønland .	32
Opsamling.....	33

11. Bilag34

<i>Bilagsoversigt</i>	<i>34</i>
<i>Bilag 1 Transportudvalgets anmodning om at udarbejde analyse af klageadgang i luftfartsloven.....</i>	<i>35</i>
<i>Bilag 2 Resumé af branchepanelers drøftelse vedr. klageadgang</i>	<i>36</i>
<i>Bilag 3 Lov nr. 328 af 14/05/1997 om ændring af lov om luftfart (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.).....</i>	<i>38</i>
<i>Bilag 4 Bekendtgørelse nr. 810 af 19. november 1998 om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter.....</i>	<i>40</i>
<i>Bilag 5 Bekendtgørelse nr. 1597 af 18. december 2007 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang</i>	<i>45</i>
<i>Bilag 6 Bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang</i>	<i>50</i>
<i>Bilag 7 Bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter</i>	<i>54</i>
<i>Bilag 8 BILAG I til forordning nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur</i>	<i>69</i>
<i>Bilag 9 Spørgsmål vedrørende muligheder og begrænsninger i forhold til etableringen af en klageinstans stillet til EASA's juridiske kontor</i>	<i>70</i>

1. Indledning

Et flertal i transportudvalget (S, V, DF, SF, EL og KF) har i brev af 13. januar 2022 anmodet transportministeren om at igangsætte en analyse, der kan danne grundlag for et eventuelt lovforberedende arbejde om indførelse af klageadgang for afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter bekendtgørelser og bestemmelser for civil luftfart udstedt i medfør af luftfartsloven¹.

På den baggrund har Transportministeriet bedt Trafikstyrelsen om at udarbejde en analyse af muligheden for at indføre en sådan klageadgang i luftfartsloven. Analysen forholder sig ikke til, hvor mange klager der eventuelt forventes på området. Henset til drøftelserne i branchepanelet om efterspørgslen efter en klageadgang i branchen (se umiddelbart nedenfor), er det styrelsens vurdering, at der, såfremt en klageadgang etableres, alene vil være et fåtal af klager årligt.

Følgende emner beskrives i analysen:

- Afgørelser på luftfartsområdet, hvor klageadgangen er afskåret
- Regelgrundlaget for afskæringen af klageadgang i internationalt perspektiv
- Vil etablering af en klageadgang være i strid med internationale regler om fx politisk uafhængighed
- Tekniske og faglige kompetencer i klageinstansen
- Krav om EU-tilsyn med klageinstansen
- Omkostninger til sikring af eventuelt nødvendige faglige kompetencer
- Eventuelle forskelle i klageadgangen afhængigt af, om en afgørelse vedrører danske, færøske eller grønlandske forhold.

Rammesætning

For at sætte rammen for analysen, indeholder den indledningsvist en kort beskrivelse af den lov- og ulovbestemte adgang til at klage over afgørelser truffet af en forvaltningsmyndighed, samt de krav der knytter sig til afskæring af klageadgangen. I analysen anvendes begrebet "klage" som generel betegnelse.

Analysen forholder sig derudover alene til de bestemmelser i luftfartsloven og tilhørende administrative forskrifter, hvorefter Trafikstyrelsen

¹ Transportudvalgets anmodning er medtaget som bilag 1.

træffer afgørelse. Bestemmelserne, der vedrører opgaver, der varetages af Havarikommissionen og politiet, omfattes ikke af analysen.

For at skabe et så fuldstændigt overblik over relevante aspekter af luftfartsområdet som muligt, vil der foruden forhold relateret til luftfartsloven, også blive redegjort for forhold relateret til EU-lovgivningen, hvor dette skønnes relevant. Der har som led i arbejdet med analysen været rettet henvendelse til det Europæiske Luftfarts Sikkerhedsagentur (EASA), der er blevet bedt om en udtalelse vedrørende eventuelle kompetencekrav for ansatte hos klageinstansen (uanset om der er tale om et departement eller en særskilt administrativ enhed), samt besvarelse af spørgsmålet om en eventuel klageinstans' status som kompetent myndighed med deraf følgende forpligtelser for denne.

Langt de fleste afgørelser på luftfartsområdet i dag, træffes i medfør af EU-lovgivningen. De afgørelser, der træffes i medfør af luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf, er primært afgørelser, der retter sig mod forhold på privatflyvningsområdet, de mindre flyvepladser samt alle luftfartsrelaterede forhold når det drejer sig om afgørelser vedrørende færøske og grønlandske forhold. Afhængigt af, hvordan en klageadgang udformes, er der således en risiko for, at der for forhold, der reelt er underlagt ensartede regler, vil være forskellige muligheder for klage eller remonstration. På den baggrund indeholder analysen en beskrivelse af potentielle forskelle en part vil opleve, hvis en klageadgang alene vedrører afgørelser truffet efter luftfartsloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf, og ikke samtlige afgørelser relateret til luftfartsområdet.

Luftfartsbranchens vurdering af behovet for en klageadgang

Transportudvalgets anmodning om udarbejdelsen af analysen tager sit udgangspunkt i et høringsvar i forlængelse af L 20, folketingssamlingen 2021/2022, der blev vedtaget af Folketinget ved tredjebehandlingen d. 9. december 2021, hvor Erhvervsflyvningens sammenslutning (ES), der er repræsenteret i branchepanelet for luftfart, anførte, at "ES [] længe [har] savnet og efterlyst en klageadgang i forbindelse med Trafikstyrelsens udmøntning af bekendtgørelser m.m." Spørgsmålet, om behovet for en klageadgang, har været forelagt branchepanelet for luftfart for at afdække, om ES' ønske om en klageadgang var udtryk for en holdning i luftfartsbranchen som sådan.

Drøftelsen i branchepanelet² blev udskilt til et særskilt møde, hvor mødedeltagerne blandt andet blev opfordret til at forholde sig til, om

² Resume fra branchepanels drøftelse vedr. klageadgang er gengivet i bilag 2.

der i branchen efterspørges en klageadgang for afgørelser truffet efter luftfartsloven.

På mødet, hvor hele branchepanelet var inviteret, deltog Dansk Industri og Københavns Lufthavne, mens ES havde givet skriftligt bidrag. Deltagerne på mødet udtrykte, at de afgørelser, der træffes på luftfartsområdet, ofte er af endog ganske kompleks karakter, og at det kræver særlig sagkundskab at behandle sagerne på området. Derudover var det deltagernes opfattelse, at der i sager, hvor en part i en sag er uenig i en afgørelses udfald, er stor velvilje fra Trafikstyrelsens side til at se på, om der er grundlag for at genoptage sagen. Såvel mødedeltagerne som ES oplevede den kategoriske afvisning af muligheden for at klage (klageafskæring) som unødigt afvisende i forhold til muligheden for at se på sagen på ny. Ønsket om etablering af en klageadgang kan således ses mere at være af principiel karakter, end udtryk for et aktuelt behov, der har vist sig i konkrete, aktuelle sager.

Deltagerne på mødet udtrykte i den forbindelse, at de økonomiske udfordringer ved etablering af en klageadgang, hvor der ikke i øjeblikket gives udtryk for at være et konkret, aktuelt behov, potentielt set må forventes at kunne føre til store omkostninger for branchen.

For ikke at gå i retning af at etablere en instans til behandling af klagesager på et område, hvor der som nævnt ikke for nuværende vurderes at være et aktuelt behov, blev det på mødet foreslået, at der til en begyndelse bliver givet øget information om de muligheder, der allerede i dag er for at bede Trafikstyrelsen om at genoptage en sag. På denne måde vil oplevelsen af en kategorisk afvisning af at se på sagen på ny blive afbødet, og det forventes, at der kan indgås en konstruktiv dialog om muligheden for genoptagelse.

2. Resumé

Afgørelser på luftfartsområdet, hvor klageadgangen er afskåret

Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen i medfør af lov om luftfart og regler udstedt i medfør heraf, er afskåret fra klageadgang i medfør af regler udstedt med hjemmel i luftfartslovens § 152 a.

Det samme gælder for afgørelser truffet i medfør af forordninger på luftfartsområdet, hvor Trafikstyrelsen efter regler udstedt i medfør af § 1a, er udpeget som kompetent myndighed til at træffe sådanne afgørelser.

Baggrunden for, at klageadgangen er afskåret, er den helt særlige ekspertise, der er en forudsætning for behandlingen af sager på luftfartsområdet, samt den store kompleksitet, der karakteriserer afgørelser på luftfartsområdet.

Regelgrundlaget for afskæringen af klageadgang i internationalt perspektiv

Internationale regler på luftfartsområdet indeholder ikke bestemmelser om afskæring af klageadgangen for afgørelser truffet af luftfartsmyndigheden. Reglerne indeholder endvidere ikke bestemmelser, der umiddelbart er til hinder for at afskære klageadgangen, ligesom reglerne ikke, i forhold til afgørelser truffet af medlemsstaterne, indeholder bestemmelser om retten til at klage.

Vil etablering af en klageadgang være i strid med internationale regler om fx politisk uafhængighed

Der vurderes ikke at være internationale regler som fx krav om politisk uafhængighed, der begrænser muligheden for at etablere en klageinstans på luftfartsområdet.

Tekniske og faglige kompetencer i klageinstansen

En klageinstans på luftfartsområdet bør, uanset om der udelukkende kan klages over afgørelser truffet efter luftfartsloven, eller om der også kan klages over afgørelser truffet efter EU-forordninger, bemannes med fornødent luftfartsfagligt kompetent personale. I modsat fald er der en ikke ubetydelig risiko for, at tilliden til klageinstansen svækkes, ligesom det i yderste konsekvens kan få flyvesikkerhedsmæssige følger, hvis klageinstansens afgørelser ikke er flyvefagligt funderet.

Den danske luftfartslov indeholder ikke krav om, at embedsmænd på luftfartsområdet er i besiddelse af specifikke luftfartsfaglige kompetencer. Det er i stedet de almindelige kompetencekrav, der knytter sig til embedsmænd i den danske statsadministration, der vil skulle påses ved etableringen af en klageinstans i luftfartslovsregi. Henset til kompleksiteten på området vil en klageinstans ikke på hensigtsmæssig måde kunne etableres uden, at relevante luftfartstekniske kompetencer er til stede blandt de ansatte.

På det EU-retlige luftfarts område er der specifikke krav om tekniske kompetencer i 1. instansen. EU-retten på området omhandler ikke en klageinstans, hvorfor der ikke specifikt er taget stilling til behovet for specifikke luftfartsfaglige kompetencer hos en klageinstans. Såfremt der etableres en klageadgang over afgørelser truffet af Trafikstyrelsen på det EU-retlige luftfartsområde, vil det dog ikke være hensigtsmæssigt, hvis klageinstansen ikke er i besiddelse af luftfartstekniske kompetencer svarende til de kompetencer, der er i 1. instansen for så vidt angår de afgørelser, der kan påklages.

Krav om EU-tilsyn med klageinstansen

Etableringen af en klageadgang på luftfartsområdet er et rent nationalt anliggende. Uanset om der etableres en klageadgang, der omfatter såvel national som EU-regulering vil det ikke føre til, at klageinstansen vil blive anset for en "ny" kompetent myndighed, der underkastes EASA's løbende tilsyn.

Det vil fortsat alene være Trafikstyrelsen, der anses for kompetent myndighed i henhold til EU-lovgivningen. Det har i den forbindelse ingen betydning, om klageinstansen kan omgøre en afgørelse eller alene kan hjemvise sagen til fornyet behandling.

Omkostninger til sikring af eventuelt nødvendige faglige kompetencer

Etablering af en klageinstans vil medføre ikke ubetydelige etablerings- og driftsomkostninger. Omkostningsniveauet vil afhænge af valget af model, antallet af klager samt eventuel begrænsning af prøvelsesresultatet.

Der er en række forskellige finansieringsmuligheder ved etablering af en klageadgang, herunder gebyr, afgift og bevillingsfinansiering. Afhængigt af valg af model, vil det være nødvendigt at tilvejebringe lov-mæssig hjemmel til finansieringen.

Eventuelle forskelle i klageadgangen afhængigt af, om en afgørelse vedrører danske, færøske eller grønlandske forhold.

Indførelse af en klageadgang, der alene finder anvendelse i forhold til afgørelser truffet i medfør af luftfartsloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf, vil føre til en oplevelse af forskelsbehandling. Det skyldes, at en lang række af EU-reglerne på luftfartsområdet reelt anvendes på tilsvarende vis på Færøerne og i Grønland som i Danmark. Qua gennemførelse af regler svarende til EU luftfartsreglerne i bestemmelser for civil luftfart, vil de blive omfattet af klageadgangen, mens afgørelser truffet efter EU-forordninger om samme forhold, ikke vil kunne påklages, hvis en klageadgang kun omfatter afgørelser udstedt i medfør af luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf.

Ovennævnte forudsætter, at delegationsbekendtgørelsen er kundgjort særskilt for Færøerne. Ved en fejl, er dette ikke sket, hvilket konkret har det ført til, at der fejlagtigt i sager vedrørende færøske forhold, er givet vejledning i overensstemmelse med delegationsbekendtgørelsens ordlyd om, at afgørelserne ikke kan påklages. Delegationsbekendtgørelsen på området er kundgjort for Færøerne i Kunngjering den 7. oktober 2022, og trådte i kraft den 15. oktober 2022.

3. Retsgrundsætningen om klageadgang

Ved administrativ klageadgang forstås ifølge "Forvaltningsret"³, det forhold, at en borger eller en virksomhed klager over en forvaltningsmyndigheds afgørelse eller sagsbehandling til en anden forvaltningsmyndighed, som har pligt til at realitetsbehandle klagen, hvis visse grundlæggende formelle betingelser er opfyldt. Adgangen til at klage kan bero på enten den almindelige retsgrundsætning om klage eller lovbestemte klageregler.

Den almindelige retsgrundsætning om klage

Efter den almindelige retsgrundsætning om klage kan en part i en sag klage til en overordnet myndighed over en afgørelse truffet af en underordnet myndighed. Klageadgang efter den almindelige retsgrundsætning er ikke afgrænset i tid (der er således ikke en klagefrist), eller i omfang (klagesagsbehandlingen kan således både omfatte retlige og skønsmæssige spørgsmål). Ophævelse, eller "afskæring" af klageadgangen efter den almindelige retsgrundsætning om klage, kræver udtrykkelig lovhjemmel.

Hvis klageadgangen er afskåret, vil en part, der er utilfreds med selve udførelsen af sagsbehandlingen, altid kunne bede den overordnede myndighed om tage sagen op som tilsynsmyndighed i forhold til den underordnede myndighed.

Lovbestemt klageadgang

I tilfælde af at klageadgangen er anført udtrykkeligt i loven, kan klage alene ske indenfor lovens rammer. Det er således i praksis antaget, at en lovbestemt klageadgang afskærer muligheden for at anvende den almindelige retsgrundsætning om klage⁴. Er der således fastsat en frist for klageadgangen, vil den ulovbestemte klageadgang ikke kunne føre til ophævelse af denne frist. Tilsvarende vil omfanget af prøvelsen, det vil sige de elementer i den konkrete sag, der kan behandles under en klagesag, således som det er beskrevet i loven, ikke kunne ændres med henvisning til et ønske om i stedet at anvende den ulovbestemte klageadgang.

Er der derimod sager, som slet ikke omfattes af den lovbestemte klageadgang, vil sådanne sager kunne behandles efter den almindelige retsgrundsætning om klageadgang. Det vil dog være en forudsætning, at klageadgangen ikke er afskåret ved lov.

³ Niels Fenger m.fl. (2018) Forvaltningsret (1. udgave) s. 1015. Jurist og økonomforbundets forlag.

⁴ Ibid, s. 1017.

Der er i dag på de fleste forvaltningsområder fastsat lovbestemmelser, der udtrykkeligt regulerer borgernes adgang til at klage over en forvaltningsmyndigheds afgørelse til en anden forvaltningsmyndighed. Det er således disse lovbestemmelser, som i praksis udgør det vigtigste hjemmelsgrundlag for rekurs⁵.

4. Afgørelser på luftfartsområdet, hvor klageadgangen er afskåret

Luftfartsloven indeholder ikke en lovbestemt klageadgang, og der er således som udgangspunkt mulighed for at klage over de afgørelser, som Trafikstyrelsen træffer, som følge af over-underordningsforholdet mellem ministeriet og styrelsen, og den almindelige retsgrundsætning om klage.

Som anført ovenfor, kan klagemuligheden i sådanne tilfælde udelukkende afskæres, såfremt det sker i lov.

Ved lov nr. 328 af 1997 om ændring af lov om luftfart⁶, blev den gældende § 152 a, efter hvilken "Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes af offentlige myndigheder efter luftfartslovgivningen, herunder om at afgørelserne ikke skal kunne påklages", indsat i loven. Det skete samtidig med vedtagelsen af en ny § 1a, hvorefter ministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige [...] for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.

Bemyndigelsen blev det følgende år udmøntet i bekendtgørelse nr. 810 af 19. november 1998 om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter⁷. Af bekendtgørelsen fremgår det af § 6, at væsenets afgørelser ikke kunne påklages til ministeriet, bortset fra afgørelser truffet i medfør af kapitel 4 (afgørelser vedrørende luftfartøjets bemanning, herunder krav relateret til certificering, helbreds krav og tilbagekaldelse) og § 73 (certifikatkrav for andre end luftfartøjsbesætningen) samt regler udstedt i medfør af de nævnte bestemmelser. Sådanne afgørelser kunne påklages til ministeriet.

I 2007⁸ blev udmøntningen af hjemlen til at afskære klageadgangen i delegationsbekendtgørelsen ændret således, at Statens Luftfartsvæ-

⁵ Ibid.

⁶ Bilag 3

⁷ Bilag 4

⁸ Bilag 5

sens afgørelser truffet i medfør af luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på området, samt afgørelser, der i delegationsbekendtgørelsen blev delegeret til væsenet, ikke kunne påklages til transportministeren. Afgørelser efter kapitel 4 og § 73 kunne fortsat påklages. I forbindelse med denne ændring, blev også indledningen til bekendtgørelsen ændret således, at der som hjemmel til bekendtgørelsen også blev henvist til luftfartslovens § 1a, hvorefter ministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at [...] anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.

Henvisningen til bestemmelsen i luftfartslovens § 1a skal formentlig ses i sammenhæng med, at transportministeren i bekendtgørelsen i § 3 fastsætter, at "hvor transportministeren er tillagt beføjelser efter lov om luftfart eller EU-forordninger på området, jf. dog § 4 [som om handler bestemmelser, der ikke kan delegeres til Statens Luftfartsvæsen], udøves disse beføjelser af Statens Luftfartsvæsen på ministerens vegne". Som naturlig forlængelse heraf, afskæres i § 7, stk. 2, klageadgangen for afgørelser truffet af Statens Luftfartsvæsen, uanset om afgørelserne er truffet i medfør af lov om luftfart, regler udstedt i medfør heraf, eller forordninger på området.

I 2009⁹ ændredes udmøntningen på ny, således at afskæringsbeskrivelsen materielt set svarer til den formulering, der finder anvendelse i den gældende delegationsbekendtgørelse fra 2021¹⁰. Det fremgår således af delegationsbekendtgørelsen fra 2009, at afgørelser truffet af Statens Luftfartsvæsen efter delegation i delegationsbekendtgørelsen og efter luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på luftfartsområdet ikke kan påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Samtidig er henvisningen til luftfartslovens § 1 a gledet ud af indledningen, uanset bekendtgørelsen fortsat indeholder en beskrivelse af Statens Luftfartsvæsens opgavevaretagelse i henhold til såvel luftfartsloven som forordninger på luftfartsområdet. Dette beror formentlig på en formel fejl, idet der reelt ved angivelsen af, at det er Statens Luftfartsvæsen, der varetager opgaverne som kompetent myndighed i henhold til opgaver på luftfartsområdet, er tale om supplerende regler, der er nødvendige for at anvende EU-forordninger på luftfartsområdet. Der vurderes således at være hjemmel til at fastsætte de pågældende regler, hvilket skal afspejle sig i indledningen.

⁹ Bilag 6

¹⁰ Bilag 7

Heller ikke den gældende delegationsbekendtgørelse fra 2021 indeholder en henvisning til luftfartslovens § 1a, hvilket må anses for en formel fejl, der bør rettes snarest.

I forhold til selve afskæringshjemlen, og de bemærkninger, der knytter sig til hjemmelsudstrækningen som anført i afsnit 2 ovenfor, må det overvejes, om bestemmelsen i § 152 a er tilstrækkelig tydelig som hjemmel til også at afskære klageadgangen for afgørelser, der træffes i medfør af EU-forordninger på luftfartsområdet.

Hjemlen til at afskære klageadgangen blev indført i 1997, i samme lovforslag, hvor man indførte hjemlen i § 1a. I de almindelige bemærkninger er følgende anført:

“Med hensyn til forslaget om bemyndigelse til udstedelse af forskrifter om anvendelsen af forordninger bemærkes, at der alene vil blive tale om regler, der supplerer reglerne i forordningen, f.eks. med hensyn til supplerende regler om forsikringsdækning, som nævnt ovenfor, eller hvilke myndigheder, der skal behandle sagerne, klageadgang, herunder hvilke klagemyndigheder, straf og lignende supplerende bestemmelser.”

Som bemærkning til § 152 a er blandt andet anført:

“Den foreslåede ændring indebærer, at trafikministeren svarende til andre administrative områder kan fastsætte regler om klageadgangen for så vidt angår afgørelser, der træffes efter luftfartsloven med tilhørende bekendtgørelser, herunder de regler, der udstedes efter reglen i § 1 litra a.”

Henset særligt til de almindelige bemærkninger, hvor det anføres, at bestemmelsen i § 1a kan anvendes til at fastsætte supplerende regler, herunder om klageadgang samt henvisningen i bemærkningen til § 152 a om at bestemmelsen kan anvendes til at fastsætte regler om klageadgang, herunder for regler udstedt i medfør af § 1a, vurderes det, at bestemmelserne som vedtaget af Folketinget, netop havde til hensigt at give mulighed for at afskære klageadgangen for afgørelser i henhold til EU-forordninger på samme måde som efter luftfartsloven.

Der er i dag, i forhold til i 1997, hvor § 1a og § 152 a blev indført, udstedt langt flere EU-forordninger på luftfartsområdet end i 1997. Hovedparten af den internationale luftfartsregulering, der som følge af Danmarks ratificering af Chicagokonventionen i 1947, skal gennemføres i Danmark, gennemføres i dag ved EU-forordninger. Der træffes på den baggrund langt flere afgørelser direkte i medfør af EU-forordninger end i 1997.

Afhængigt af udfaldet af vurderingen af nærværende analyse, herunder om klageafskæringen opretholdes, kan det overvejes om det bør

præciseres direkte i loven, at muligheden for at afskære klageadgangen også kan finde anvendelse i de situationer, hvor en afgørelse træffes af Trafikstyrelsen i medfør af EU-lovgivning på luftfartsområdet.

Ingen af de afgørelser, der i dag træffes af Trafikstyrelsen på luftfartsområdet, kan således påklages til anden administrativ myndighed. Som anført ovenfor, er det reelt et fåtal af afgørelser, der træffes i medfør af luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf, idet langt hovedparten af de afgørelser, som Trafikstyrelsen i dag træffer på luftfartsområdet træffes i medfør af EU-forordninger på området.

Dog gælder det særligt for afgørelser truffet i forhold til færøske og grønlandske forhold, at de alle sammen træffes i medfør af luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf, da hverken Færøerne eller Grønland er medlemmer af EU.

Beslutningen om at udmønte hjemlen til at afskære klageadgangen i luftfartslovens § 152 a, er transportministerens. Som det tidligere er oplyst overfor Folketingets Transportudvalg i forbindelse med behandlingen af L 20 i folketingssamlingen 2021/2022, er den væsentligste begrundelse for at afskære klageadgangen på luftfartsområdet, at de afgørelser, der træffes efter luftfartslovgivningen, er af endog ganske kompleks karakter, og at den faglige vurdering bedst kan foretages af Trafikstyrelsen, der er i besiddelse af den nødvendige fagkundskab. Under afsnit 6 nedenfor, redegøres overordnet for de kompetencekrav, der retter sig mod luftfartsinspektører i førsteinstansen, det vil sige Trafikstyrelsen. Kompetencekravene er forholdsvist detaljerede og vidner på flere områder om de meget specialiserede vurderinger, myndighederne skal foretage, når der træffes afgørelse.

Uagtet klageadgangen er afskåret, vil det under alle omstændigheder være muligt for parten i en sag at bede Trafikstyrelsen om at genoptage sagen. Luftfartsområdet indeholder ikke en lovbestemt genoptagelsesordning, en såkaldt "remonstrationsordning", som den der fx findes i offentlighedslovens § 37, stk. 2, hvorefter klage skal sendes til den instans, der har truffet afgørelse i 1. instans med henblik på at 1. instansen kan foretage en ny vurdering af sagen. Fastholder 1. instansen afgørelsen, skal sagen overgives til klageinstansen.

Det vil således være den ulovbestemte adgang til remonstration, der vil være relevant i denne forbindelse. Ifølge teorien på området¹¹ vil en part i sagen have et retskrav på genoptagelse og ny realitetsbe-

¹¹ Niels Fenger m.fl. (2018) Forvaltningsret (1. udgave) s.1072 f. Jurist og økonomforbundets forlag.

handling af sagen i tilfælde, hvor der i forbindelse med genoptagelses-anmodningen fremkommer nye faktiske oplysninger af så væsentlig betydning for sagen, at der er en vis sandsynlighed for, at sagen ville have fået et andet udfald hvis oplysningerne havde foreligget i forbindelse med en oprindelige stillingtagen til sagen. Er der ikke nye oplysninger i sagen, og skyldes ønsket om at klage udelukkende, at parten er uenig i afgørelsens udfald, vil sagen sandsynligvis ikke blive genoptaget.

I et sådant tilfælde, vil parten uanset klageadgangen er afskåret, kunne rette henvendelse til ministeriet, som tilsynsførende med Trafikstyrelsens myndighedsudøvelse, og bede om at ministeriet vurderer sagen i det lys.

Der er således, uanset der ikke er adgang til at klage over de meget tekniske og komplekse afgørelsestyper, mulighed for at gøre opmærksom på, at der er forhold ved afgørelsen, som parten i sagen ikke finder, er løst i overensstemmelse med reglerne.

Derudover er det altid muligt at bede Ombudsmanden om at vurdere, om denne finder grundlag for at vurdere sagen, ligesom en afgørelse altid kan indbringes for domstolene.

Opsamling

Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen i medfør af lov om luftfart og regler udstedt i medfør heraf, er afskåret fra klageadgang i medfør af regler udstedt med hjemmel i luftfartslovens § 152 a.

Det samme gælder for afgørelser truffet i medfør af forordninger på luftfartsområdet, hvor Trafikstyrelsen efter regler udstedt i medfør af § 1a, er udpeget som kompetent myndighed til at træffe sådanne afgørelser.

Baggrunden for, at klageadgangen er afskåret, er den helt særlige ekspertise, der er en forudsætning for behandlingen af sager på luftfartsområdet, samt den store kompleksitet, der karakteriserer afgørelser på luftfartsområdet.

5. Regelgrundlaget for afskæringen af klageadgang i internationalt perspektiv

Som anført ovenfor, er regler om afskæring af klageadgang i forhold afgørelser på luftfartsområdet reguleret i luftfartsloven.

Som også anført, er det en forudsætning i dansk ret, at hjemlen til at afskære klageadgangen er entydig og præcis.

Spørgsmålet er herefter, om der er forhold i internationale regler (Regler udstedt af ICAO (International Civil Aviation Organisation) i henhold til Chicagokonventionen og EU-reglerne på luftfartsområdet),

som har betydning for luftfartsområdet i relation til afskæring af klageadgangen.

Folkeretten - Chicagokonventionen

Forpligtelserne i Chicagokonventionen og de dertil hørende standarder og praksisser er af folkeretlig karakter, og finder ikke direkte anvendelse i forhold til danske borgere, men retter sig mod den danske stat, som er ansvarlig for gennemførelsen af ICAO-reglerne. Reglerne vedrører ikke staternes konkrete behandling af sager relateret til luftfartsområdet. Sådanne regler fastsættes af staterne selv i forbindelse med gennemførelsen af reglerne i national ret.

Som anført ovenfor, gennemføres hovedparten af ICAO-reglerne i dag i EU-regler, og ikke som tidligere, i danske regler udstedt i medfør af luftfartsloven (bekendtgørelser og Bestemmelser for Civil Luftfart).

EU-retten - grundforordningen

EU-reglerne på luftfartssafetyområdet er hovedsageligt relateret til den overordnede forordning, den såkaldte "grundforordning" nr. 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur¹². Forordningen hjemler en lang række mere specifikke faglige forordninger, der hver især i detaljen regulerer områder som fx personcertificering¹³, tekniske krav til flyveoperationer¹⁴, krav til flyvepladser¹⁵ mv.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1654263595028&uri=CELEX%3A02018R1139-20210725>.

¹³ Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02011R1178-20220131>.

¹⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02012R0965-20220403>.

¹⁵ Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og

Ud over grundforordningen, der primært handler om forhold relateret til luftfartssikkerhed (safety), har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget forordninger på enkelte andre områder relateret til luftfart (regler om "Single European Sky", security og licens til erhvervsflyvning mv¹⁶).

Reglerne finder direkte anvendelse i og af medlemsstaterne, og vedrører såvel meget tekniske og komplekse forhold samt krav relateret til sagsbehandlingen som fx høring af parten i forbindelse med tilsyn, særlige formularer for certifikater mv.

Der er ikke i disse regler bestemmelser, der vedrører muligheden for at klage over en afgørelse truffet af den nationale luftfartsmyndighed, herunder om at afskære muligheden for at klage.

I grundforordningen er etableret en klageadgang for visse afgørelser truffet af EASA¹⁷. Klage kan indgives af parten i en sag. Klagen skal begrundes og indgives senest 2 måneder efter EASA har meddelt foranstaltningen til den pågældende.

Medlemmer af klagenævnet skal ifølge forordningen være kvalificerede. Af kommissionens forordning om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur¹⁸ fremgår det, at nævnet skal bestå af en juridisk formand og to teknisk kvalificerede medlemmer. De tekniske medlemmer og deres suppleanter skal have en akademisk eller tilsvarende uddannelse og betydelig erfaring på certificeringsområdet inden

Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0139-20220320&qid=1654264131311>.

¹⁶ De nævnte regler kommer blandt andet til udtryk i "Single European Sky" forordningerne, eksempelvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen"), EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 og EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.

¹⁷ Bestemmelserne om klagenævnet findes i grundforordningens artikler 105-114.

¹⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur. Forordningen er udstedt med hjemmel i forordning 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og opretholdt ved udstedelsen af grundforordningen – forordning nr. 2018/1139, se note 9 for reference.

for et eller flere af de fagområder, der er opført i bilag I til forordningen (se bilag 8).

Medlemmerne udnævnes af EASA's bestyrelse på baggrund af en liste over kvalificerede ansøger, som Europakommissionen har opstillet. De skal derudover være uafhængige, herunder af såvel organisationer, regeringer og andre organer.

Inden klagenævnet træffer afgørelse i sagen, får EASA mulighed for at genoptage sagen med henblik på at vurdere indholdet af klagerens argumenter.

Klagenævnet kan afvise at behandle sagen, hvis nævnet finder at klagen ikke kan behandles eller at klage ikke er begrundet. I de tilfælde, hvor klagenævnet finder, at klagen kan behandles og at klage er begrundet, består klagenævnets afgørelse i at henvise sagen til EASA, som herefter skal træffe ny begrundet afgørelse under hensyntagen til klagenævnets afgørelse. Klagenævnet kan således ikke sætte sin egen afgørelse i stedet for EASA's afgørelse, men kan alene hjemvise til fornyet vurdering i 1. instansen.

Anden regulering af klageadgangen må herefter anses for et nationalt anliggende, som reguleres individuelt af de enkelte medlemslande som eventuel supplerende regulering til forordningerne.

Opsamling

Internationale regler på luftfartsområdet indeholder ikke bestemmelser om afskæring af klageadgangen for afgørelser truffet af luftfartsmyndigheden. Reglerne indeholder endvidere ikke bestemmelser, der umiddelbart er til hinder for at afskære klageadgangen, ligesom reglerne ikke, i forhold til afgørelser truffet af medlemsstaterne, indeholder bestemmelser om retten til at klage.

6. Vil etablering af en klageadgang være i strid med internationale regler om fx politisk uafhængighed

De internationale regler forholder sig som nævnt ovenfor ikke til klageadgang for en kontraherende stat eller en medlemsstats afgørelser, og indeholder derfor ikke bestemmelser, der indfører eller afskærer klageadgangen. Spørgsmålet er herefter, om der er andre krav i de internationale regler, der de facto udgør en hindring for indførelse af en klageadgang.

Folkeretten

Chicagokonventionen indeholder enkelte bestemmelser, der indeholder en beskrivelse af politisk uafhængighed¹⁹. Bestemmelserne vedrører de funktioner, som de kontraherende staters repræsentanter udøver i regi af Chicagokonventionen som led i funktioner, der følger af konventionen (funktioner i FN-organisationen ICAO), og ikke bestemmelser, der regulerer medlemsstaternes egen embedsudøvelse ved at opfylde de forpligtelser, den kontraherende stat har accepteret ved ratifikationen af konventionen.

Chicagokonventionen indeholder ikke derudover umiddelbart andre krav til de kontraherende staters myndigheder i forhold til fx kompetence hos de ansatte og myndighedernes ressourceforbrug relateret til luftfartsområdet.

For så vidt angår de afgørelser, der træffes i medfør af den del af luftfartslovgivningen, der gennemfører Chicagokonventionens bestemmelser i Danmark, på Færøerne og i Grønland, vil det således alene være de almindelige forvaltningsretlige habilitetsbestemmelser, der vil være definerende for de krav, der skal iagttages i relationen mellem myndigheden i 1. instans og klageinstansen for at sikre fx politisk uafhængighed. Derudover vil de almindelige kompetencekrav, der knytter sig til embedsmænd i den danske statsadministration skulle påses ved etableringen af en klageinstans. Der vil således skulle allokeres de fornødne fagtekniske personaleresourcer til sikring af, at kompetencerne hos klageinstansen er tilstrækkelige til at klageinstansen kan varetage sine opgaver på tilfredsstillende vis.

Det vurderes således ikke, at der er forhold i de folkeretlige regler på luftfartsområdet, der kan føre til en begrænsning i adgangen til at etablere en klageinstans.

EU-retten

Grundforordningens artikel 62 indeholder en beskrivelse af de krav, som medlemsstaterne er ansvarlige for ved udøvelsen af certificering, tilsyn og håndhævelse. Det fremgår i den forbindelse blandt andet, at medlemsstaterne skal sikre, at de kompetente nationale myndigheder er uafhængige, når de træffer tekniske beslutninger om certificering, tilsyn og håndhævelse. Et lignende krav om uafhængighed følger af de forskellige gennemførelsesforordninger på luftfartsområdet²⁰. Det er endvidere et krav, at personalet hos medlemsstaternes kompetente

¹⁹ Chicagokonventionens artikel 50 og 59.

²⁰ Eksempler fremgår af note 13-15.

myndigheder har det rette kvalifikationsniveau, herunder ved tilstrækkelig uddannelse. I de forskellige gennemførelsesforordninger udmøntes dette ved krav om fx uddannelse som flyveleder, mekaniker eller pilot for at varetage visse myndighedsopgaver.

Etablerer en medlemsstat en klageadgang må det forudsætningsvist lægges til grund, at såvel den kompetente myndighed, som den instans, der skal påse gyldigheden af den kompetente myndigheds afgørelser, er uafhængige af interesser, der kan påvirke udfaldet, uanset dette forhold ikke er beskrevet direkte i forordningen. Tilsvarende vurderes det at være en forudsætning, at der hos personalet i klageinstansen er et tilstrækkeligt fagligt niveau til sikring af korrekt klagesagsbehandling.

Såfremt der i alle instanser sikres politisk uafhængighed og fornødne kompetencer i forbindelse med de afgørelser, der træffes, vurderes det ikke, at der er forhold i EU-reguleringen på luftfartsområdet, der skulle forhindre etableringen af en klageadgang.

Dog er et relevant spørgsmål i den forbindelse, om det forhold, at en klageinstans fx kan omgøre 1. instansens afgørelse, de facto fører til, at 1. instansen ikke længere er den rette udpegede kompetente myndighed i henhold til EU-retten, og om dette fører til, at der stilles krav om udpegning af den administrative klageinstans som kompetent myndighed med den deraf følgende konsekvens, at EASA skal føre tilsyn med klageinstans efterlevelse af EU's luftfartsregulering. Dette spørgsmål undersøges nærmere under afsnit 8.

Opsamling

Der vurderes ikke at være internationale regler som fx krav om politisk uafhængighed, der begrænser muligheden for at etablere en klageinstans på luftfartsområdet.

Det vurderes dog, at klageinstansen, uanset om der er tale om klage efter nationale regler, der gennemfører Chicagokonventionen eller EU-retten, skal være i besiddelse af fagtekniske kompetencer, der matcher kompetencerne hos 1. instansen.

7. Tekniske og faglige kompetencer i klageinstansen

Kompleksiteten på luftfartsområdet

Luftfartsområdet er præget af kompleks regulering, der dækker over en række forskellige områder som fx helbreds-vurderinger og uddannelse af luftfartspersonale, etablering og drift af luftfartsselskaber og flyvepladser, kontrol af lufttrafikken, securitymæssige forhold og tekniske krav til, certificering og registrering af luftfartøjer.

Trafikstyrelsen er den danske luftfartsmyndighed²¹. Det er således styrelsen, der træffer afgørelse og fører tilsyn i henhold til såvel luftfartsloven og bekendtgørelser udstedt i medfør heraf, samt EU-forordninger på luftfartsområdet.

De organisationer og personer, som styrelsen er myndighed overfor, har alle et relevant og betydeligt kompetenceniveau på luftfartsområdet. I godkendelses- og tilsynsøjemed vil det være uheldigt, hvis myndighedens embedsmænd ikke har et kompetenceniveau, der svarer til det niveau, der findes i de organisationer, styrelsen godkender og fører tilsyn med. Det ville utvivlsomt føre til afgørelser truffet på et utilstrækkeligt fagligt funderet grundlag, med deraf følgende risiko for luftfartssikkerheden.

Nationale tekniske og faglige kompetencekrav til 1. instansen

På det nationale område er der, som nævnt ovenfor i afsnit 6, ikke i luftfartsloven udtrykkelige kompetencekrav krav til embedsmændene/luftfartsinspektørerne hos luftfartsmyndigheden. Det nationale område anses i denne forbindelse for at være de dele af luftfartsreguleringen, der ikke er omfattet af EU-regulering (primært afgørelser, der retter sig mod forhold på privatflyvningsområdet, de mindre flyvepladser) samt alle luftfartsrelaterede regler for Færøerne og Grønland.

De personer, myndigheden ansætter til udførelse af opgaver for myndigheden, skal på baggrund af uskrevne principper om generelle tjenesteforhold for ansatte i staten, have eller opnå de kompetencer, myndigheden vurderer, er nødvendige for opgavernes udførelse.

Som anført ovenfor, er luftfartsområdet karakteriseret ved en høj grad af teknisk kompleksitet. Der har på den baggrund, foruden repræsentanter for den traditionelle embedsmandsstand, så vidt det har været muligt at afdække, været luftfartsfaglig ekspertise hos embedsmænd ansat i den til enhver tid værende ansvarlige luftfartsmyndighed.

Som relevant luftfartsfaglig ekspertise kan blandt andet som overkategorier nævnes flymekanikere, piloter, flyveledere, ingeniører, securitypersonel og flyvelæger.

Da kompetencekravene ikke fremgår direkte af den nationale luftfartsregulering, har de været beskrevet i ansættelsesvilkårene, og den dokumentation, den pågældende embedsmand er blevet ansat på baggrund af.

²¹ Se bilag 7 - Bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, § 6.

EU tekniske og faglige kompetencekrav til 1. instansen

På luftfartsområdet indeholder EU-reguleringen en række kompetencekrav, som den kompetente nationale luftfartsmyndighed er ansvarlig for at efterleve. Kravene følger af de gennemførelsesforordninger, der knytter sig til grundforordningen²² og det vejledningsmateriale, der knytter sig til gennemførelsesforordningerne.²³

Kompetencekravene kan omfatte såvel krav om at man skal have eller have haft et relevant luftfarts-certifikat (fx pilot eller mekaniker), krav om specifik uddannelse og træning indenfor visse nærmere definerede områder samt krav om vedligeholdelse og træning af de kompetencer, der er opnået tidligere indenfor visse nærmere angivne intervaller.

Der føres fra EASA's side løbende tilsyn med Trafikstyrelsens efterlevelse af kompetencekravene. Efterlever styrelsen ikke kravene, herunder om fx løbende vedligeholdelse og træning, vil styrelsen få et påbud i EU-regi (en såkaldt "finding"), hvor forholdene skal bringes på plads indenfor en nærmere angivet tidsperiode.

Særligt om securityrelaterede afgørelser

For så vidt angår de afgørelser, der i dag træffes på luftfartssecurity-området, er det, ud over relevant security-relaterede faglige kompetencer, væsentligt at sikre, at alle parter, der er involveret i sagsbehandlingen, er sikkerhedsgodkendt på tilstrækkeligt niveau.

Det er den sagsafgørende myndighed, det vil sige Trafikstyrelsen, der er ansvarlig for at sikre sig, at den, der modtager akterne i en klagesag, har den fornødne sikkerhedsgodkendelse. Efter modtagelsen i klageinstansen, vil det være klageinstansens ansvar at sikre, at oplysningernes klassificeringsniveau opretholdes, og at der ikke som led i sagsbehandlingen sendes klassificerede oplysninger til personer, der ikke har den nødvendige godkendelse. Det er ikke som sådan problematisk for klageinstansen, men bevirker, at der ud over en særlig teknisk faglighed, også skal tages højde for, at dokumenterne udelukkende behandles af en person med fornøden sikkerhedsgodkendelse.

²² Forordning 2018/1139 – for yderligere information, se note 12.

²³ Se som eksempel publikationen Easy Access Rules for airoperationer <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/easy-access-rules-air-operations-regulation-eu-no-9652012>, der knytter sig til [forordning 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EF\) nr. 216/2008](#), og som indeholder såvel forordningstekst som vejledningstekst i form af såkaldte accepterede efterlevelselsesmetoder (AMC) og vejledningsmateriale (GM).

Tekniske og faglige kompetencekrav til klageinstansen

Hverken de nationale eller EU-reglerne på luftfartsområdet indeholder krav om en klageinstans²⁴. Der er på den baggrund heller ikke i lovgivningen deciderede krav om kompetencesammensætningen hos en klageinstans.

Som anført ovenfor har der dog altid været ansat embedsmænd med specifikke luftfartsfaglige kompetencer i luftfartsmyndigheden. I forhold til administrationen af EU-reguleringen på området, er der endvidere et udtrykkeligt krav, at embedsmændene er i besiddelse af visse udtrykkelige luftfartsfagspecifikke kompetencer.

Uanset hvordan en klageadgang måtte blive skruet sammen, vil det være nødvendigt, at der for så vidt angår alle de flyvefaglige områder, hvorover der kan indgives en klage, er den fornødne ekspertise i klageinstansen. Det vil således være nødvendigt, at klageinstansen matcher såvel kompetencerne i branchen som de kompetencer, der findes i luftfartsmyndigheden. Det er endvidere i tråd med kravene til klageinstansen som den beskrives i "Forvaltningsret",²⁵ hvorefter det i tilfælde af manglende fagspecifikke kompetencer hos klageinstansen de facto kan føre til en begrænsning af klageinstansens prøvelse. Dog vil den manglende faglighed i klageinstansen eventuelt kunne opvejes ved indhentelse af en specialisterklæring. Det må antages, at en sådan model primært er relevant, hvis hovedparten af klagesagerne kan behandles uden indhentelse af en specialisterklæring. Da det forventes at eventuelle klager på luftfartsområdet alle sammen vil have et ikke ubetydeligt fagspecifikt islæt, vil det formentlig ikke være hensigtsmæssigt, at der hver gang skal indhentes erklæringer.

Som eksempel på en mulig klagesag på området for certificering af piloter, kan nævnes en afgørelse hvor en pilot får begrænsninger knyttet til sin helbreds-godkendelse som følge af mistanke om forsnævring i et eller flere af hjertets kranspulsårer.

I tilfælde, hvor der er forekomst af forsnævring i et af hjertets kranspulsårer, der er større end 30 %, men mindre end 50% kan der,

²⁴ Som led i analysen har Trafikstyrelsen forelagt EASA en række spørgsmål relateret til etableringen af en klageinstans, herunder til eventuelle kompetencer i klageinstansen. EASA's bemærkninger fremgår af bilag 9, som svar på spørgsmål nr. 2-4, og understøtter, at der ikke er decideret faglige krav til kompetencer i klageinstansen, men at det klart vil være at foretrække, hvis en klageinstans har relevante luftfartsfagspecifikke kompetencer.

²⁵ Niels Fenger m.fl. (2018) Forvaltningsret (1. udgave) s.1050 f. Jurist og økonomforbundets forlag.

såfremt øvrige helbredskrav er opfyldte, udstedes en helbredsgodkendes med en begrænsning, der fx afskærer ansøger fra at flyve solo og krav om regelmæssige forbyggende kontroller.

Den flyvemedicinske begrundelse for dette er, at en forsnævring af kranspulsårerne er en tilstand, der udvikles gradvist. I starten forekommer det ofte ubemærket. Tilstanden kan ved forværring udløse betydelige akutte symptomer og dermed akut inkapacitering særligt under de påvirkninger fra omgivelserne, der forekommer under flyvning.

Den flyvemedicinske afgørelse baserer sig således ikke på, om der foreligger et aktuelt behandlingsbehov, men derimod på at der er en forhøjet risiko, der fx gør løbende helbreds kontrol begrænsninger i mulighederne for at føre et fly påkrævet.

Vurderingen af, om begrænsning eller suspension af helbredsbeviset er påkrævet, foretages af styrelsens medical assessor (en læge med særlige flyvelægefaglige kompetencer, og med krav ifølge EU-forordningen om løbende at vedligeholde sin flyvelægefaglige ekspertise).

Hvis en sådan afgørelse påklages til klageinstansen, og der ikke i klageinstansen er sådanne flyvelægefaglige kompetencer, som er påkrævet i 1. instansen, men blot "almindelige" lægefaglige kompetencer, er der en risiko for, at den afgørelse, der træffes i klageinstansen, ikke tager behørigt højde for de særlige omstændigheder, der er en forudsætning for, at vurderingen af forholdet er korrekt.

En flyvemedicinsk vurdering af en pilot skal således tage højde for de særlige påvirkninger fra omgivelserne som flyverpersonel udsættes for under arbejdet i luften, såsom trykændringer (dekompression), nedsat ilttryk (hypoxi), acceleration (G), støj, vibrationer, lav luftfugtighed, dehydrering, temperatur, træthed, jetlag, og rumlig desorientering, og kommunikation.

Den flyvemedicinske vurdering skal endvidere tage højde for, at det flyvemedicinske arbejdsmiljø involverer komplekse samspil under specielle forhold og krav til håndtering af mange og i visse situationer pludselige stressfaktorer. I tilfælde, hvor der opstår en nødsituation, skal flybesætningen kunne gennemføre komplicerede fysiske og mentale opgaver under tidspres. Under sådanne omstændigheder kan selv mindre medicinske tilstande have signifikant betydning for den operationelle ydeevne. En nedsat årvågenhed kan resultere i en reduceret opfattelse af væsentlige faktorer, øget reaktionstid og nedsat dømmekraft, hvilket kan få konsekvenser for flyvesikkerheden.

En allerede bestående tilstand eller sygdom, der ikke har nogen klinisk betydning eller er behandlingskrævende, vil således kunne have et helt andet udfald under flyvning. Hvis der er påvist en medicinsk

tilstand, er det derfor afgørende, i hvilket omfang denne tilstand påvirker flyvesikkerheden snarere end, i hvilket omfang tilstanden kræver behandling. Sidste er irrelevant i forhold til flyvesikkerheden.

Tilstande, der kan medføre akut inkapacitering eller nedsat kognitive funktioner, dømmekraft, reaktionstid, opmærksomhed vil således få betydning for en helbreds-godkendelse også selv om tilstanden vurderes optimalt behandlet ud fra et klinisk synspunkt. Den flyvemedicinske vurdering baseres derfor på risikoen for pludselig uarbejdsdygtighed eller nedsat ydeevne i flyvemedicinske omgivelser og konsekvensen af sådan en hændelse.

Kort sagt skal en læge gøre det nødvendige for at få patienten rask, mens en flyvelæge skal gøre det nødvendige for at undersøge, om ansøgeren er rask.

På tilsvarende vis vil en klage over fx et afslag på godkendelse af et luftfartsselskab som følge af manglende opfyldelse af kravene, herunder fx indholdet i selskabets manualer forudsætte, at der i klageinstansen er et tilsvarende fagligt niveau som hos klageren og 1. instansen. Konkret vil det forudsætte en pilot, som har den fornødne faglighed til at vurdere afgørelsen ud fra en pilotfaglig vinkel.

Er klageinstansen ikke i besiddelse af de fornødne faglige kompetencer, er der en ikke ubetydelig risiko for, at de afgørelser, der træffes i klageinstansen, ikke ud fra en luftfartsikkerhedsmæssig betragtning er korrekte, og dermed i sidste ende kan få betydning for passagerer, besætning og 3.mand. Det vil samtidig føre til en betydelig svækkelse af tilliden til systemet, hvis en klageinstans, der pr. definition bør være 1. instansen overlegen i evnen til at foretage korrekte vurderinger på samtlige parametre, ikke ud fra en faglig betragtning kan matche hverken branchen eller 1. instansen.

Det betyder i udgangspunktet, at følgende fagområder skal være repræsenteret eller tilgængelige for klageinstansen afhængigt af, hvordan klageinstansen sammensættes:

- Jurist (juridisk klagesagsbehandling på hele luftfartsområdet. Specialiseret luftfartskompetence er en forudsætning)
- Økonom (godkendelse/tilsyn med økonomiske forhold ved luftfartsselskaber og flyvepladser)
- Pilot (pilotcertificering, godkendelse/tilsyn af simulatorer og flyveskoler) og operationer (godkendelse/tilsyn af luftfartsselskaber, erfaring vedr. både fastvinget og rotor-luftfartøj, farligt gods)

- Flyvelæge (godk/tilsyn piloter samt flyveledere, medicinsk flyvesikkerhed og regeludvikling)
- Tekniker (flymekaniker certificering, godkendelse/tilsyn af mekaniker-skoler, godkendelse/tilsyn med værksteder og vedligeholdelsesorganisationer)
- Ingeniør (primært flyvepladsområdet - godkendelse/tilsyn og design af flyvepladser, men også relevant ved registrering af luftfartøjer, teknisk luftfartsudstyr)
- Flyveleder (flyveledercertificering, godkendelse/tilsyn af lufttrafiktjenesteenheder og udstyr til brug for enhederne)
- Meteorologiske tjenester (MET) (godkendelse/tilsyn vejrudstyr)

Det forudsættes, at der kan trækkes på generalist-kompetencer, såfremt klager behandles i en klageinstans i departementet i det begrænsede omfang, der måtte være behov herfor, og at sekretariatet derfor ikke skal bemændes yderligere med generalister.

Såfremt der altid skal være de fornødne kompetencer til rådighed, vil der som udgangspunkt skulle være mindst 2 personer med kompetencer indenfor de enkelte fagområder. Det vurderes endvidere at være nødvendigt af hensyn til forebyggelse af situationer, hvor klageinstansen som følge af inhabilitet hos en medarbejder ikke de facto har de fornødne kompetencer til at træffe afgørelse i en klagesag.

Tekniske kompetencer og klageinstansens beføjelser og organisering

Ovenstående beskrivelse tager udgangspunkt i etablering af en klageadgang til Transportministeriets departement, hvor samtlige afgørelser kan påklages, underkastes fuld prøvelse og i overensstemmelse med klageinstansens almindelige reaktionsmuligheder afvises, stadfæstes, ændres, ophæves eller hjemvises til fornyet behandling.

Afhængigt af, hvordan en klageadgang beskrives i loven, kan det ikke udelukkes, at der i videre omfang kan ske krydsanvendelse af kompetencerne i klageinstansen. Det vil hovedsageligt være tilfældet, hvis prøvelsens resultatet i klageinstansen begrænses, så klageinstansen ikke kan ændre eller ophæve en afgørelse, men alene afvise, stadfæste eller hjemvise sagen til fornyet behandling i 1. instansen på samme måde som det er tilfældet i forhold til afgørelser, der træffes af EASA, se ovenfor under afsnit 5.

I det tilfælde kan det ikke udelukkes, at vurderingen i klageinstansen omfang på tilstrækkelig vis vil kunne varetages på tværs af faglige kompetencer.

Det kan heller ikke udelukkes, at en begrænsning af prøvelsesgrundlaget til retlige spørgsmål kan have betydning for de kompetencer, der er påkrævet ved behandlingen af en klagesag. Det vurderes imidlertid, at langt hovedparten af de afgørelser, Trafikstyrelsen træffer på luftfartsområdet, relaterer sig til en lovtekst, som måske nok kan fortolkes, men hvor fortolkningen ikke er udtryk for et skøn af mere politisk, faglig eller holdningsmæssig karakter, men en fortolkning af reglerne, og dermed et retligt spørgsmål om rækkevidden af reglerne. En prøvelse, der er begrænset til retlige spørgsmål, vil således formentlig forudsætte tilstedeværelsen af faglige kompetencer på samme niveau, som hvis en afgørelse underlægges fuld prøvelse. Det bemærkes dog, at den del af den retlige prøvelse, som vedrører spørgsmålet om ulovbestemte forvaltningsretlige retsgrundsætninger (fx officialmaksimen, grundsætningen om saglig forvaltning og proportionalitetsprincippet) er overholdt, formentlig vil kunne gennemføres af jurister, uden særlige luftfartsfaglige kompetencer.

Opsamling

En klageinstans på luftfartsområdet bør, uanset om der udelukkende kan klages over afgørelser truffet efter luftfartsloven, eller om der også kan klages over afgørelser truffet efter EU-forordninger, bemannes med fornødent luftfartsfagligt kompetent personale. I modsat fald er der en ikke ubetydelig risiko for, at tilliden til klageinstansen svækkes, ligesom det i yderste konsekvens kan få flyvesikkerhedsmæssige følger, hvis klageinstansens afgørelser ikke er flyvefagligt funderet.

Den danske luftfartslov indeholder ikke krav om, at embedsmænd på luftfartsområdet er i besiddelse af specifikke luftfartsfaglige kompetencer. Det er i stedet de almindelige kompetencekrav, der knytter sig til embedsmænd i den danske statsadministration, der vil skulle påses ved etableringen af en klageinstans i luftfartslovsregi. Henset til kompleksiteten på området vil en klageinstans dog ikke på hensigtsmæssig måde kunne etableres, uden at relevante luftfartstekniske kompetencer er til stede blandt de ansatte.

På det EU-retlige luftfarts område er der specifikke krav om tekniske kompetencer i 1. instansen. EU-retten på området omhandler ikke en klageinstans, hvorfor der ikke i EU-retten specifikt er taget stilling til behovet for specifikke luftfartsfaglige kompetencer hos en klageinstans. Såfremt der etableres en klageadgang over afgørelser truffet af Trafikstyrelsen på det EU-retlige luftfartsområde, vil det dog ikke være hensigtsmæssigt, hvis klageinstansen ikke er i besiddelse af luftfartstekniske kompetencer svarende til de kompetencer, der er i 1. instansen for så vidt angår de afgørelser, der kan påklages.

8. Krav om EU-tilsyn med klageinstansen

Trafikstyrelsen træffer som luftfartsmyndighed afgørelse og fører tilsyn i henhold til såvel luftfartsloven og bekendtgørelser udstedt i medfør heraf, samt EU-forordninger på luftfartsområdet.

Der føres løbende tilsyn med styrelsens myndighedsudøvelse. Tilsynsførende er dels transportministeren, dels EASA for så vidt angår de dele af luftfartsområdet, der er omfattet af EU's regler på luftfartsområdet. Derudover fører ICAO tilsyn med statens efterlevelse af de statslige forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen.

Som beskrevet ovenfor under afsnit 7, stilles der i EU-reguleringen en række krav, som luftfartsmyndigheden skal efterleve for overhovedet at opfylde betingelserne for at være luftfartsmyndighed i henhold til EU-retten.

Kravene vedrører dels myndighedens medarbejdere, som skal have et vist kompetenceniveau, som skal behørigt vedligeholdes ved blandt andet kurser og træning. Derudover er der krav om, at myndigheden skal have et kvalitetsstyringssystem til håndtering af de procedurer, myndigheden anvender ved myndighedsudøvelsen, og som skal understøtte en ensartet og korrekt administration af EU-retten.

Såfremt der etableres en adgang til at klage over Trafikstyrelsens afgørelser på luftfartsområdet, og denne adgang omfatter afgørelser truffet i regi af såvel luftfartsloven som EU-retten, er spørgsmålet, om klageinstansen skal anses for kompetent myndighed i henhold til EU-retten, med de forpligtelser, der deraf følger.

Spørgsmålet er ikke adresseret i EU-reguleringen. På den baggrund har spørgsmålet være forelagt EASAs juridiske afdeling " Legal & Procurement Department", der har svaret i mail af 10. maj 2022²⁶.

Indledningsvist er det anført, at spørgsmålet om muligheden for at klage over en afgørelse truffet af en kompetent myndighed er et anliggende for medlemsstaten, og derfor ikke reguleret i EU-regi. Det er således et spørgsmål, der skal adresseres i den nationale lovgivning.

Det bemærkes, at forholdet i Danmark er reguleret i national lovgivning i og med, at klageadgangen er afskåret i overensstemmelse med hjemlen i luftfartslovens § 152 a.

EASA's besvarelse skal således ses i det lys, og tager udgangspunkt i de krav, der gælder for klagenævnet, der er nedsat i medfør af grundforordningen, og som er nærmere beskrevet ovenfor under afsnit 5.

²⁶ Se bilag 9

Som det fremgår af EASA's svar, vil det forhold, at en afgørelse kan påklages og eventuelt omgøres af en klageinstans ikke føre til, at klageinstansen på luftfartsområdet skal ses som en alternativ kompetent myndighed.

Omgør en klageinstans (der ikke er kompetent myndighed) en afgørelse truffet af Trafikstyrelsen, vil Trafikstyrelsen skulle udstede et nyt certifikat eller en ny godkendelse i overensstemmelse med klageinstansens afgørelse. Denne nye godkendelse underkastes tilsyn af EASA. Såfremt klageinstansen ikke har luftfartsfaglige kompetencer, der matcher kravene i såvel branchen som hos den kompetente myndighed, er der en risiko for, at klageinstansens afgørelse måske nok er retligt korrekt, men at det, om den luftfartsfaglige del af afgørelsen fagligt set kan diskuteres, om den ligger det rette sted.

Er det tilfældet, kan det ikke udelukkes, at der opstår en situation, hvor en klageinstans har truffet en afgørelse, der har ført til nyudstedelse af et certifikat, hvor EASA efterfølgende ved tilsyn med Trafikstyrelsen kritiserer styrelsen for ikke at administrere i overensstemmelse med reglerne. I den situation vil det formentlig være påkrævet, at styrelsen vurderer sagen på ny under iagttagelse af såvel klageinstansens som EASAs vurdering.

Opsamling

Etableringen af en klageadgang på luftfartsområdet er et rent nationalt anliggende. Uanset om der etableres en klageadgang, der omfattende såvel national som EU-regulering vil det ikke føre til, at klageinstansen vil blive anset for en "ny" kompetent myndighed, der underkastes EASA's løbende tilsyn.

Det vil fortsat alene være Trafikstyrelsen, der anses for kompetent myndighed i henhold til EU-lovgivningen. Det har i den forbindelse ingen betydning, om klageinstansen kan omgøre en afgørelse eller alene kan hjemvise sagen til fornyet behandling.

9. Omkostningerne til sikring af eventuelt nødvendige faglige kompetencer

Oprettelse af en klageinstans i Transportministeriets departement forventes at skulle rumme kompetencer, der dækker de tilsvarende kompetencer i Trafikstyrelsen, således som det er beskrevet under afsnit 7

Ressourcebehov

Afhængigt af omfanget og kompleksiteten af klagesagerne vil klageinstansen skulle besættes med et højere eller lavere antal årsværk i et spænd fra fuldtidsansættelser dedikeret alene til klagesagsbehandling til indkøb af ekspertydelser fra sag til sag hos brancheaktører.

For at kunne fastlægge et estimeret behov for årsværk, er det nødvendigt at kende strukturen og omfanget af klageinstansen samt rammerne for hvilke afgørelsestyper, der kan påklages, da dette er afgørende for et estimat på sagsmængde og kompleksitet. Da dette på nuværende tidspunkt ikke er muligt, kan der ikke estimeres på omfanget af nødvendige årsværk.

Nedenfor skitseres et tentativt "maksimalt-scenarie", hvor alle ovenstående kompetencer dækkes med to fuldtidsårsværk dedikeret til klagesagsbehandling på fuld tid. Såfremt der bliver tale om et lavt antal sager med begrænset kompleksitet, og hvor kompetencerne kan indkøbes fra sag til sag, vil der være tale om et betydeligt lavere ressourcebehov og dermed omkostning.

Faglig baggrund	Løn/måned (inkl. pens)	Løn/år (inkl. pens)	Overhead	Omk i alt	Antal ÅV	Samlede omk pr. år pr. kompetenceområde (mio. kr)
Jurist	55.000	660.000	300.000	960.000	2	1.920.000
Økonom	55.000	660.000	300.000	960.000	2	1.920.000
Flyveinspektør (Pilot)	55.000	660.000	300.000	960.000	2	1.920.000
Læge (Medical assessor)	75.000	900.000	300.000	1.200.000	2	2.400.000
Flyveinspektør (Tekniker)	50.000	600.000	300.000	900.000	2	1.800.000
Flyveinspektør (Ingeniør)	50.000	600.000	300.000	900.000	2	1.800.000
Flyveleder	90.000	1.080.000	300.000	1.380.000	2	2.760.000
Meteorologiske tjenester	45.000	540.000	300.000	840.000	2	1.680.000
I alt				8.100.000		16.200.000

Finansieringskilde

Uanset den samlede omkostning forbundet med en klageinstans i Transportministeriets departement vil der skulle træffes beslutning om finansieringskilden. Finansieringen af en klageinstans vil kunne ske på flere måder, som beskrives nedenfor.

Fordele og ulemper ved de enkelte finansieringsmodeller afhænger blandt andet af omfanget af klagesager og kompleksiteten af dem, hvorfor det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at lave en sammenfattende oversigt over fordele og ulemper ved de enkelte modeller.

Bevilling

Klageinstansen kan bevillingsfinansieres, men afhængigt af det samlede ressourceforbrug kan det være nødvendigt at tilføre ny bevilling til opgaven.

Safety-afgift

Såfremt klageinstansen skal finansieres via safety-afgiften, forudsætter det, at der foretages en lovændring, der gør det muligt at afholde omkostninger til klageinstansen via afgiften. I dag kan afgiften alene finansiere Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart. Det bemærkes dog, at safety-afgiften i dag er underfinansieret, og at der på baggrund af de nuværende forudsætninger forventes oparbejdet et betydeligt underskud på mere end 250 mio. kr. frem mod 2025. Udvidelse af afgiftens formål vil derfor øge den eksisterende ubalance yderligere, medmindre afgiftssatsen samtidig øges.²⁷

Ny, særskilt afgift (safety-lignende)

Klageinstansen kan finansieres ved indførelse af en ny afgift, der opkræves samtidig med og på samme grundlag som safety-afgiften. Der vil være tale om en model, der ligner modellen brugt for finansieringen af Rejsegarantifonden, hvor Trafikstyrelsen opkræver bidraget samtidig med og på samme grundlag som safety-afgiften. Modellen kræver lovændring, da der er tale om en ny afgift.

Ny, fast lovfastsat klageafgift

Klageinstansen kan finansieres af en fast, lovfastsat afgift, som fx opkræves ifm. indgivelse af klagen, og som refunderes såfremt klager får medhold. En sådan model kræver lovændring, da der er tale om en ny afgift. Det vil her være væsentligt, at klagegebyret som minimum gøres omkostningsdækkende, og at lovforarbejdet forholder sig til en situation, hvor afgiften ikke viser sig at være omkostningsdækkende – altså hvor evt. underdækning skal inddækkes af enten fremtidig afgiftsstigning eller af bevilling.

En lignende model ses for Jernbanenævnet, hvor indbringelse af klager for Jernbanenævnet medfører betaling af fast gebyr på 4.000 kr., jf. jernbanelovens § 111, stk. 8. Der er uagtet terminologien i praksis tale om en lovfastsat afgift.

²⁷ Det bemærkes dog, at safety-afgiften ved lov er midlertidigt fastlåst til og med 2024 som følge af udmøntningen af COVID-19-sommerpakke på luftfartsområdet i 2021.

Nyt, omkostningsdækkende gebyr

Klageinstansen vil kunne finansieres ved at indføre et omkostningsdækkende klagegebyr, som reguleres i overensstemmelse med reglerne i budgetvejledningen mv., og som er underlagt det almindelige 4-årige balanceprincip. Modellen vil formentlig kræve lovændring, da rammerne for, hvad transportministeren kan fastsætte regler om gebyrfinansiering af, skal udvides. Modellen indeholder den fordel, at evt. underfinansiering vil kunne indhentes ved fremtidig gebyrstigning, men samtidig vil dette potentielt kunne medføre meget store omkostninger for klagerne, hvilket næppe vil være hensigtsmæssigt, hvis formålet er at sikre en bred klageadgang. Det vil ligeledes næppe være muligt at gebyrbelægge sager, hvor klager gives medhold (dvs. der foretages tilbagebetaling af klagegebyr i disse tilfælde) og medholds-sager vil derfor skulle have en anden finansieringskilde (fx bevilling).

Opsamling

Etablering af en klageinstans vil medføre ikke ubetydelige etablerings- og driftsomkostninger. Omkostningsniveauet vil afhænge af valget af model, antallet af klager samt eventuel begrænsning af prøvelsesresultatet.

Der er en række forskellige finansieringsmuligheder ved etablering af en klageadgang, herunder gebyr, afgift og bevillingsfinansiering. Afhængigt af valg af model, vil det være nødvendigt at tilvejebringe lov-mæssig hjemmel til finansieringen.

10. Eventuelle forskelle i klageadgangen afhængigt af, om en afgørelse vedrører danske, færøske eller grønlandske forhold.

Etableres en klageadgang, der alene vedrører afgørelser efter luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf, vil det de facto føre til oplevelsen af forskelsbehandling mellem ensartede afgørelsesudfald truffet på baggrund af forskellige regelsæt.

Som anført indledningsvist, så er de forhold, der i dag primært reguleres efter luftfartsloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf, afgørelser, der retter sig mod privatflyvning og de mindre flyvepladser samt alle forhold relateret til luftfartsreguleringen på Færøerne og i Grønland.

Træffes der således afgørelse om en ny godkendelse på vilkår af et luftfartsselskab, der er hjemmehørende i Danmark, vil afgørelsen skulle træffes i medfør af den relevante forordning – forordning

965/2012.²⁸ En sådan afgørelse kan ikke påklages, såfremt en klageadgang alene gælder for afgørelser truffet i medfør af luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf.

Hvis der samtidig meddeles en ny godkendelse på vilkår til et luftfartsselskab hjemmehørende i Grønland, vil denne afgørelse skulle træffes i medfør af luftfartsloven og Bestemmelser for Civil Luftfart – BL 5-50 om luftfartsoperatører, som ikke er omfattet af EU-AIR-OPS, der er udstedt i medfør af luftfartsloven²⁹.

BL 5-50 gennemfører regler svarende til forordning 965/2012 på Færøerne og i Grønland, og er således regler, der svarer til de regler, der finder anvendelse i forhold til luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i Danmark. I modsætning til afgørelsen efter forordning 965/2012, vil afgørelsen efter BL 5-50, der indeholder regler svarende til forordning 965/2012, kunne påklages.

Konsekvensen af at indføre en klageadgang, der alene relaterer sig til afgørelser truffet i medfør af luftfartsloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf, vil således være, at ensartede afgørelser vil blive behandlet afgørende forskelligt, når der kommer til muligheden for at klage.

Det bemærkes, at der for afgørelser, som ikke kan påklages, fortsat vil være mulighed for at bede Trafikstyrelsen om at genoptage sagen, og dermed reelt sikre, at 1. instansen på ny forholder sig til indholdet af egen afgørelse.

Gennemførelsen af regler på Færøerne og i Grønland, der svarer til EU-reglerne på luftfartsområdet sker i videre og videre omfang. De regler, som EU-reglerne gennemfører på luftfartsområdet, er regler, som Danmark er forpligtet til at gennemføre på baggrund af ratificeringen af Chicagokonventionen. Luftfartsloven udgør rammen og rummer de nødvendige hjemler til at gennemføre de internationale regler. Ved at gennemføre regler svarende til EU-reglerne på området skabes der dels en mere ensartet retsstilling i riget, ligesom det bliver nemmere for færøske og grønlandske luftfartsselskaber at agere i en EU-retlig sammenhæng, selvom de ikke er medlemmer af EU. På den baggrund vil det tilsvarende være hensigtsmæssigt, at der ikke med etableringen af en klageadgang skabes yderligere forskelle, men i stedet søges at ensarte de lovmæssige rammer på luftfartsområdet.

²⁸ Se note 14.

²⁹ I forbindelse med analysen har Trafikstyrelsen konstateret, at der ved en fejl i de certifikater, der er udstedt til selskaber efter BL 5-50, er henvist til EU-reglerne. Forholdet skyldes system-tekniske forhold i styrelsens tilsynssystem og er under udbedring.

Delegationsbekendtgørelsens betydning for Færøerne og Grønland

For at situationen udspiller sig som beskrevet ovenfor, er det en forudsætning, at der de facto er sket afskæring af klageadgangen for afgørelser, der træffes i henhold til luftfartsloven eller regler udstedt i medfør heraf.

På luftfartsområdet sker dette i delegationsbekendtgørelsen^[3]. Delegationsbekendtgørelsen finder direkte anvendelse i Grønland, men for at delegationsbekendtgørelsen kan finde anvendelse på Færøerne, forudsætter det, at bekendtgørelsen er kundgjort særskilt i det Færøske kundgørelsesmedie.

Det har fejlagtigt vist sig ikke at være tilfældet. Forud for denne analyse har der været igangsat en proces, der skulle sikre kundgørelse af delegationsbekendtgørelsen på Færøerne. Delegationsbekendtgørelsen for Færøerne blev kundgjort i Kunngerðablaðið den 7. oktober 2022, og trådte i kraft den 15. oktober 2022.

Det må på den baggrund konstateres, at der i en længere periode fejlagtigt i forhold til afgørelser på færøsk område er blevet givet forkert klagevejledning i forhold til afgørelser truffet efter luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf. Det drejer sig dog om få afgørelser årligt.

Trafikstyrelsen har på styrelsens hjemmeside givet information om forholdet, herunder om muligheden for at påklage tidligere meddelte afgørelser, hvor ansøger ikke har fået fuldt ud medhold, og hvor der fejlagtigt er givet vejledning om, at forholdet ikke kan påklages. Derudover har de primære interessenter for sådanne afgørelser modtaget særskilt information om forholdet. Trafikstyrelsen har ikke efterfølgende modtaget forespørgsler om muligheden for at påklage de nævnte afgørelser, og er ikke bekendt med, at der skulle være fremsendt klager over tidligere meddelte afgørelser.

Opsamling

Indførelse af en klageadgang, der alene finder anvendelse i forhold til afgørelser truffet i medfør af luftfartsloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf, vil føre til en oplevelse af forskelsbehandling. Det skyldes, at en lang række af EU-reglerne på luftfartsområdet reelt anvendes på tilsvarende vis på Færøerne og i Grønland som i Danmark.

Qua gennemførelse af reglerne svarende til EU-regler i bestemmelser for civil luftfart, vil de dermed blive omfattet af klageadgangen, mens afgørelser truffet efter EU-forordninger om samme forhold, ikke vil

^[3] Se bilag 7.

kunne påklages, hvis en klageadgang kun omfatter afgørelser udstedt i medfør af luftfartsloven og regler udstedt i medfør heraf.

11. Bilag

Bilagsoversigt

<u>Bilag 1 Transportudvalgets anmodning om at udarbejde analyse af klageadgang i luftfartsloven</u>	35
<u>Bilag 2 Resumé af branchepanels drøftelse vedr. klageadgang</u>	36
<u>Bilag 3 Lov nr. 328 af 14/05/1997 om ændring af lov om luftfart (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.)</u>	38
<u>Bilag 4 Bekendtgørelse nr. 810 af 19. november 1998 om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter</u>	40
<u>Bilag 5 Bekendtgørelse nr. 1597 af 18. december 2007 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang</u>	45
<u>Bilag 6 Bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang</u>	50
<u>Bilag 7 Bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opga-ver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter</u>	54
<u>Bilag 8 BILAG I til forordning nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur</u>	69
<u>Bilag 9 Spørgsmål vedrørende muligheder og begrænsninger i forhold til etableringen af en klageinstans stillet til EASA's juridiske kontor</u>	70

Bilag 1 Transportudvalgets anmodning om at udarbejde analyse af klageadgang i luftfartsloven



FOLKETINGET



Att.: Transportminister Benny Engelbrecht (S)

Klageadgang i luftfartsloven



Kære transportminister Benny Engelbrecht

13. januar 2022

I forlængelse af udvalgsbehandlingen af lovforslag L 20 (forslag til lov om ændring af lov om luftfart) har Transportudvalget drøftet klageadgang i luftfartsloven på udvalgsmøder den 14. december 2021 og 11. januar 2022.

Transportudvalget
Christiansborg
1240 København K
3337 5500
ft@ft.dk
www.ft.dk

Udvalget har drøftet dit svar på spørgsmål 5 til L 20, hvoraf følgende fremgår i forhold til at tilføje i luftfartsloven vedrørende klageadgang, at afgørelser truffet i henhold til Trafikstyrelsens bekendtgørelser kan påklages til transportministeren: "Såfremt et flertal i udvalget efterspørger det, vil jeg dog gerne igangsætte en analyse af de ovenfor nævnte forhold, og denne analyse kan herefter danne grundlag for et eventuelt nyt lovforberedende arbejde".

Et flertal i udvalget (S, V, DF, SF, EL og KF) vil hermed anmode ministeren om at igangsætte analysen. Flertallet vil desuden værdsætte, hvis ministeren kan angive et tidsestimat af perspektiverne for færdiggørelse af den nødvendige analyse.

Med venlig hilsen

P.u.v. Mogens Jensen (S)
Formand for Transportudvalget

Bilag 2 Resumé af branchepanels drøftelse vedr. klageadgang

I forlængelse af branchepanelsmødet den 25. maj 2022 aftaltes det, at der skulle holdes et særskilt møde vedrørende punktet om klageadgang over afgørelser truffet af Trafikstyrelsen i medfør af luftfartsloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf. Mødet blev holdt den 8. juni 2022. Ved mødet deltog Per Henriksen (DI) og Lisbet Holm Lykke (CPH). Dan Banja havde sendt skriftlige bemærkninger, da han ikke kunne deltage på mødet.

Drøftelserne på mødet tog udgangspunkt i de spørgsmål styrelsen sendte til udvalget sammen med mødeindkaldelsen til mødet den 8. juni:

1. Oplever branchen en reel efterspørgsel blandt medlemmerne for etablering af adgang til at klage over Trafikstyrelsens afgørelser efter luftfartsloven til departementet, eller opleves de øvrige muligheder for at komme i dialog med Trafikstyrelsen om en konkret afgørelse - fx genoptagelse, klage til minister eller ombudsmand - som tilstrækkelige?
2. Er der behov for oplysning om de øvrige muligheder, når der træffes afgørelse i en sag, så afskæringen af klageadgangen ikke fremstår helt så kategorisk?
3. Henset til de sager, branchen er bekendt med, hvor der er efterspurgt en klageadgang, vurderes det så, at der er en så kritisk masse af klager, at det vil være muligt at sikre fornøden teknisk kapacitet i et klageorgan/departementet?
4. Hvis der efterspørges en klageadgang
 - a. vil det være relevant, at alle typer afgørelser kan påklage, eller er det kun visse særlige områder - og evt. hvilke - hvor klageadgang vil være relevant?
 - b. vurderes det, at en klage over en afgørelse efter luftfartsloven kan behandles af en jurist, evt. med adgang til at konsultere en ekstern ekspert, eller vil det være nødvendigt at en fagperson deltager i klagesagsbehandlingen. Gør det en forskel, hvis der kun kan klages over retlige vurderinger, eller hvis afgørelse kun kan føre til, at sagens tilbagevises til styrelsen til fornyet behandling.

Der var blandt deltagerne på mødet en oplevelse af, at der ikke aktuelt i branchen er decideret efterspørges en klageadgang. Der er således ikke et "et konkret behov" for etablering af en klageadgang. Klageadgangsdrøftelsen er af mere principiel karakter, og skyldes i særdeleshed det forhold, at klageadgangen helt konsekvent er afskåret. Det

opleves af branchen som meget kategorisk, at det i afgørelser anføres, at der ikke kan klages over afgørelsen til anden administrativ myndighed.

Der var i den forbindelse en kort drøftelse af omkostningerne ved etablering af en klageadgang. Såfremt der ikke reelt er et behov for en klageinstans, der uanset mængden af sager vil skulle bemannes med ansatte med fornøden faglig ekspertise, er der en risiko for, at der etableres en omkostningstung klageinstans, som formentlig vil få ganske få klagesager, og hvor det afhængigt af den model, der vælges, ikke er usandsynligt, at der vil blive tale om finansiering ved enten klagesagsgebyr, branchefinansiering eller lignende.

For at forhindre etablering af en instans til behandling af klagesager, på et område, hvor der ikke for nuværende reelt vurderes at være et behov, blev det på mødet foreslået, at der til en begyndelse bliver givet øget information om de muligheder, der allerede i dag er for at bede Trafikstyrelsen om at genoptage en sag. Trafikstyrelsen blev opfordret til at vurdere, om dette kan ske i form af en vejledning, eller eventuelt som en standardtekst i de afgørelser, der træffes af styrelsen på luftfartsområdet. På denne måde vil oplevelsen af en kategorisk afvisning af at se på sagen på ny blive afbødet, og det forventes, at der kan indgås en konstruktiv dialog om muligheden for genoptagelse.

Styrelsen blev opfordret til at inddrage denne holdning i forbindelse med den analyse, Transportudvalget har bestilt om emnet.

Bilag 3 Lov nr. 328 af 14/05/1997 om ændring af lov om luftfart (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.)

LOV nr. 328 af 14/05/1997

Transport- og Boligministeriet

Lov om ændring af lov om luftfart (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.)

VI MARGRETHE DEN ANDEN, af Guds Nåde Danmarks Dronning, gør vit-
terligt: Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet føl-
gende lov:

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994, som æn-
dret ved § 5 i lov nr. 382 af 22. maj 1996 og § 12 i lov nr. 385 af 22. maj
1996, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 1 indsættes:

» **§ 1 a.** Trafikministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nød-
vendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direkti-
ver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Euro-
pæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.«

2. § 149, stk. 13, 3. og 4. pkt., ophæves.

3. § 149, stk. 14, affattes således:

»Stk. 14. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

4. Efter § 152 indsættes:

» **§ 152 a.** Trafikministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes af offentlige myndigheder efter luftfartslovgivningen, herunder om at afgørelserne ikke skal kunne påklages.«

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

§ 3

Stk. 1. Loven gælder ikke for Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne med de afvigelser, som de særlige færøske forhold tilsiger.

Stk. 2. Bestemmelserne i § 1, nr. 1 og 3, gælder ikke for Grønland.

Givet på Christiansborg Slot, den 14. maj 1997

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

MARGRETHE R.

/ Bjørn Westh

Bilag 4 Bekendtgørelse nr. 810 af 19. november 1998 om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter

BEK nr 810 af 19/11/1998

Transport- og Boligministeriet

**Bekendtgørelse om henlæggelse af opgaver til
Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af
de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter**

I medfør af §§ 152, 152 a og 153 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 373 af 4. juni 1997, og i medfør af § 2 i anordning nr. 811 af 19. november 1998 om at visse forskrifter, der udfærdiges af Statens Luftfartsvæsen, ikke indføres i Lovtidende, fastsættes:

§ 1. Beføjelser, der er tillagt trafikministeren i lov om luftfart, til at træffe afgørelser og udstede forskrifter, herunder forskrifter til gennemførelse og udfyldelse af bestemmelserne i loven, udøves af Statens Luftfartsvæsen, jf. dog §§ 2 og 7.

Stk. 2. Statens Luftfartsvæsen kan i medfør af luftfartslovens § 152, stk. 2, fastsætte regler om overladelse af beføjelser til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige til at træffe afgø-

relser, som efter luftfartsloven eller denne bekendtgørelse er tillagt luftfartsvæsenet, inden for den mere hobbyprægede del af den mindre flyvning samt i tilfælde, hvor det i øvrigt må anses for flyvemæssigt forsvarligt.

Stk. 3. Forvaltningslovens kap. 2-7 og offentlighedslovens § 6 gælder for private organisationer og sagkyndige, der i medfør af stk. 2 får tillagt afgørelseskompetence. Statens Luftfartsvæsen kan fastsætte regler om opbevaring m.v. af dokumenter og om tavshedspligt.

§ 2. Trafikministeren udøver beføjelserne efter følgende bestemmelser i luftfartsloven:

1. § 3, stk. 2, til at bestemme, at adgangen til luftfart inden for riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes,

2) § 40 h til at nedsætte et arbejdsmiljøråd for luftfart,

3) § 40 i til at beskikke formand og øvrige medlemmer af arbejdsmiljørådet,

4) § 55, stk. 1, til at meddele tilladelse til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, samt meddele tilladelse til større ændringer af en sådan flyveplads,

5) § 55, stk. 2, til at foreskrive, at en flyveplads kan indrettes og drives uden tilladelse,

6) § 61, stk. 2, til at meddele tilladelse til ekspropriation til ikke-statslige anlæg,

7) § 71, stk. 1, til at fastsætte regler for afgifter for benyttelsen af flyvepladser, der drives af Københavns Lufthavne A/S,

8) § 75, stk. 1 og 2, til at fastsætte bestemmelser om og meddele tilladelse til regelmæssig lufttrafik, der ikke er omfattet af Rådets forordninger om luftfart, bortset fra trafik- og fartplan-godkendelser,

9) §§ 134 og 144 b til at oprette en havarikommission, fastsætte kommissionens sammensætning og fastsætte regler for kommissionens virksomhed m.v.,

10) §§ 135, stk. 3, og 137, stk. 3, til at fastsætte regler om meddelelesespligt m.v. vedrørende flyvehavari eller flyvehændelser,

11) § 152 til at overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller luftfartsvæsenet, til andre og fastsætte regler om sagsbehandlingen og klageadgang for sådanne afgørelser, jf. dog § 1, stk. 2, samt

12) § 155, stk. 2, til at bestemme, at visse af lovens regler ikke skal få anvendelse på danske luftfartøjer, som ikke er militære, men udelukkende anvendes af den danske stat i ikke-erhvervs-mæssigt øjemed.

§ 3. Forskrifter, der udstedes af Statens Luftfartsvæsen, udfærdiges som Bestemmelser for Civil Luftfart (BL), jf. dog stk. 4.

Stk. 2. I medfør af anordning nr. 811 af 19. november 1998 indføres Bestemmelser for Civil Luftfart ikke i Lovtidende.

Stk. 3. Oplysning om indholdet af forskrifterne kan fås ved henvendelse til Statens Luftfartsvæsen, hvor eksemplarer af forskrifterne kan købes.

Stk. 4. Forskrifter, der udstedes i medfør af luftfartslovens §§ 40 g, stk. 1, 3 og 4, 50, stk. 9, 70, 70 a, 70 b, stk. 1-5, 85 og 130-131 udstedes som bekendtgørelser, der indføres i Lovtidende.

§ 4. Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde dispensere fra forskrifterne.

§ 5. Statens Luftfartsvæsen fører tilsyn med overholdelsen af Bestemmelser for Civil Luftfart og de af Statens Luftfartsvæsen udstedte bekendtgørelser.

§ 6. Afgørelser truffet i medfør af forskrifter udstedt efter § 1, stk. 2, i denne bekendtgørelse kan påklages til Statens Luftfartsvæsen.

Stk. 2. Statens Luftfartsvæsens afgørelser truffet i medfør af luftfartsloven, bekendtgørelser udstedt i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og § 6, stk. 1, kan ikke påklages til Trafikministeriet, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Statens Luftfartsvæsens afgørelser truffet i henhold til luftfartslovens kap. 4, § 73 og forskrifter udstedt i medfør heraf kan påklages til Trafikministeriet.

Stk. 4. Klage til Statens Luftfartsvæsen eller Trafikministeriet har ikke opsættende virkning. Statens Luftfartsvæsen eller Trafikministeriet kan dog, når der foreligger særlige forhold, tillægge en klage opsættende virkning.

§ 7. Bekendtgørelsen træder i kraft den 2. december 1998.

Stk. 2. Samtidig ophæves bekendtgørelse nr. 138 af 17. februar 1997 om delegation af beføjelser til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter.

Trafikministeriet, den 19. november 1998

Sonja Mikkelsen

/Niels Remmer

Bilag 5 Bekendtgørelse nr. 1597 af 18. december 2007 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang

BEK nr 1597 af 18/12/2007

Transport- og Boligministeriet

Bekendtgørelse om Statens Luftfartsvæsens
opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de
af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og
om klageadgang

I medfør af §§ 1a, 150 e, 152, 152 a, 153 og 153 a i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsættes:

Opgaver

§ 1. Statens Luftfartsvæsen er en styrelse under Transportministeriet.

§ 2. Statens Luftfartsvæsen bistår transportministeren og andre myndigheder i spørgsmål inden for luftfartsområdet. Luftfartsvæsenet regulerer og fører tilsyn med udøvelsen af civil luftfart. Desuden driver Statens Luftfartsvæsen statslufthavnen Bornholms Lufthavn.

Beføjelser

§ 3. Hvor transportministeren er tillagt beføjelser efter lov om luftfart eller EU-forordninger på området, jf. dog § 4, udøves disse beføjelser af Statens Luftfartsvæsen på ministerens vegne.

Stk. 2. Statens Luftfartsvæsen kan i medfør af luftfartslovens § 152, stk. 2, fastsætte regler om overladelse af beføjelser til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige til at træffe afgørelser, som efter luftfartsloven eller denne bekendtgørelse er tillagt luftfartsvæsenet, inden for den hobbyprægede flyvning, og hvor det i øvrigt må anses for flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Stk. 3. Forvaltningslovens kap. 2-7 og offentlighedslovens § 6 gælder for private organisationer og sagkyndige, der i medfør af stk. 2 får tillagt afgørelseskompetence. Statens Luftfartsvæsen kan fastsætte regler om opbevaring m.v. af dokumenter og om tavshedspligt.

Beføjelser der ikke delegeres til Statens Luftfartsvæsen

§ 4. Følgende beføjelser delegeres ikke til Statens Luftfartsvæsen:

- 1) § 3, stk. 2, om at bestemme, at adgangen til luftfart inden for riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes.
- 2) § 40 h om at nedsætte et arbejdsmiljøråd for luftfart.
- 3) § 40 i om at beskikke formand og øvrige medlemmer af Arbejdsmiljørådet.
- 4) § 55, stk. 1, til at meddele tilladelse til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, samt meddele tilladelse til større ændringer af en sådan flyveplads.

- 5) § 58 a om hel eller delvis at overtage flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser.
- 6) § 61, stk. 2, om at meddele tilladelse til ekspropriation til ikke-statslige anlæg.
- 7) § 75, stk. 1 og 2, om at fastsætte bestemmelser om og meddele tilladelse til regelmæssig lufttrafik, der ikke er omfattet af Rådets forordninger om luftfart, bortset fra trafik- og fartplangodkendelser.
- 8) §§ 134 og 144 b om oprettelse af en havarikommission, fastsætte kommissionens sammensætning og fastsætte regler for kommissionens virksomhed m.v.
- 9) §§ 135, stk. 3, og 137, stk. 3, om at fastsætte regler om meddelelsespligt m.v. vedrørende flyvehavari eller flyvehændelser.
- 10) § 152 om at overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller luftfartsvæsenet, til andre og fastsætte regler om sagsbehandlingen og klageadgang for sådanne afgørelser, jf. dog § 3, stk. 2.
- 11) § 155, stk. 2, om at bestemme, at visse af lovens regler ikke skal finde anvendelse på danske luftfartøjer, som ikke er militære, men udelukkende anvendes af den danske stat i ikke-erhvervsmæssigt øjemed.

Forskrifter

§ 5. Forskrifter, der udstedes af Statens Luftfartsvæsen, udfærdiges som Bestemmelser for Civil Luftfart (BL), jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Bestemmelser for Civil Luftfart indføres ikke i Lovtidende.

Stk. 3. Oplysning om indholdet af forskrifterne kan fås ved henvendelse til Statens Luftfartsvæsen, hvor eksemplarer af forskrifterne kan ses og købes. Desuden findes forskrifterne på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

Stk. 4. Forskrifter, der fastsættes i medfør af luftfartslovens §§ 40 g, stk. 1, 3 og 4, 50, stk. 9, 70, 70 a, 70 b, stk. 1-5, 76, 85 og 130-131, udstedes som bekendtgørelser, der indføres i Lovtidende.

§ 6. Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde dispensere fra forskrifterne.

Klageadgang

§ 7. Afgørelser truffet i medfør af forskrifter fastsat efter § 3, stk. 2, i denne bekendtgørelse kan påklages til Statens Luftfartsvæsen.

Stk. 2. Statens Luftfartsvæsens afgørelser truffet i medfør af § 7, stk. 1, og i medfør af luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på området, kan ikke påklages til transportministeren, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Statens Luftfartsvæsens afgørelser truffet i henhold til luftfartslovens kap. 4, § 73 og forskrifter udstedt i medfør heraf kan påklages til transportministeren.

Stk. 4. Klage til Statens Luftfartsvæsen eller transportministeren har ikke opsættende virkning. Statens Luftfartsvæsen eller transportministeren kan dog tillægge en klage opsættende virkning, når der foreligger særlige forhold.

Ikrafttræden

§ 8. Bekendtgørelsen træder i kraft den 15. januar 2008.

Stk. 2. Samtidig ophæves bekendtgørelse nr. 795 af 3. september 2001 om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter.

Transportministeriet, den 18. december 2007

Carina Christensen

/ Susanne Isaksen

Bilag 6 Bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang

BEK nr 110 af 03/02/2009

Transport- og Boligministeriet

Bekendtgørelse om Statens Luftfartsvæsens
opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de
af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og
om klageadgang

I medfør af §§ 152, 152 a, 153, stk. 2, og § 153 a, stk. 2, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsættes:

Opgaver

§ 1. Statens Luftfartsvæsen er en styrelse under Transportministeriet.

§ 2. Statens Luftfartsvæsen bistår transportministeren og andre myndigheder i spørgsmål inden for luftfartsområdet. Luftfartsvæsenet regulerer og fører tilsyn med udøvelsen af civil luftfart. Desuden driver Statens Luftfartsvæsen statslufthavnen Bornholms Lufthavn.

Beføjelser

§ 3. Hvor transportministeren er tillagt beføjelser efter lov om luftfart eller EU-forordninger på området, jf. dog § 4, udøves disse beføjelser af Statens Luftfartsvæsen på ministerens vegne.

Stk. 2. Statens Luftfartsvæsen kan i medfør af luftfartslovens § 152, stk. 2, fastsætte regler om overladelse af beføjelser til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige til at træffe afgørelser, som efter luftfartsloven eller denne bekendtgørelse er tillagt luftfartsvæsenet, inden for den hobbyprægede flyvning, og hvor det i øvrigt må anses for flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Stk. 3. Forvaltningslovens kap. 2-7 og offentlighedslovens § 6 gælder for private organisationer og sagkyndige, der i medfør af stk. 2 får tillagt afgørelseskompetence. Statens Luftfartsvæsen kan fastsætte regler om opbevaring m.v. af dokumenter og om tavshedspligt.

Beføjelser, der ikke delegeres til Statens Luftfartsvæsen

§ 4. Følgende beføjelser delegeres ikke til Statens Luftfartsvæsen:

- 1) § 3, stk. 2, om at bestemme, at adgangen til luftfart inden for riget midlertidigt indskrænkes eller forbydes.
- 2) § 40 h, stk. 1, om at nedsætte et arbejdsmiljøråd for luftfart.
- 3) § 40 i, stk. 1 og 3, om at beskikke formand og øvrige medlemmer af Arbejdsmiljørådet.
- 4) § 58 a om hel eller delvis at overtage flyvepladser, der er af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser.

- 5) § 61, stk. 2, om at meddele tilladelse til ekspropriation til ikke-statslige anlæg.
- 6) § 134, stk. 1 og 2, og § 144 b, stk. 1, 2, 4 og 7, om oprettelse af en havarikommission, fastsætte kommissionens sammensætning og fastsætte regler for kommissionens virksomhed m.v.
- 7) § 135, stk. 3, og § 137, stk. 4, om at fastsætte regler om meddelelsespligt m.v. vedrørende flyvehavari eller flyvehændelser.
- 8) § 152 om at overlade beføjelser til at træffe afgørelser, som efter loven er tillagt ministeren eller luftfartsvæsenet, til andre og fastsætte regler om sagsbehandlingen og klageadgang for sådanne afgørelser, jf. dog § 3, stk. 2.

Forskrifter

§ 5. Forskrifter, der udstedes af Statens Luftfartsvæsen, udfærdiges som Bestemmelser for Civil Luftfart (BL), jf. dog stk. 4.

Stk. 2. Bestemmelser for Civil Luftfart indføres ikke i Lovtidende.

Stk. 3. Oplysning om indholdet af forskrifterne kan fås ved henvendelse til Statens Luftfartsvæsen. Desuden findes forskrifterne på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk.

Stk. 4. Forskrifter, der fastsættes i medfør af luftfartslovens § 40 g, stk. 1, 3 og 4, § 50, stk. 9, §§ 70 og 70 a, § 70 b, stk. 1-5, og §§ 76, 85 og 130, 130 a og 131, udstedes som bekendtgørelser, der indføres i Lovtidende.

§ 6. Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde dispensere fra forskrifterne.

Klageadgang

§ 7. Afgørelser truffet i medfør af forskrifter fastsat efter § 3, stk. 2, kan påklages til Statens Luftfartsvæsen.

Stk. 2. Klage har ikke opsættende virkning. Statens Luftfartsvæsen kan dog tillægge en klage opsættende virkning, når der foreligger særlige forhold.

Stk. 3. Statens Luftfartsvæsens afgørelser truffet i medfør af § 7, stk. 1, og i medfør af luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på området, kan ikke påklages til transportministeren.

Ikrafttræden

§ 8. Bekendtgørelsen træder i kraft den 15. februar 2009.

Stk. 2. Samtidig ophæves bekendtgørelse nr. 1597 af 18. december 2007 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang.

Transportministeriet, den 3. februar 2009

Lars Barfoed

/ Claus F. Baunkjær

Bilag 7 Bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter

BEK nr 2432 af 14/12/2021

Transportministeriet

Bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter

I medfør af § 131 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., § 99, § 112, stk. 1, og § 113, stk. 1, i jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, § 17, stk. 1 og 5, i lov om en Cityring, jf. lovbekendtgørelse nr. 1939 af 30. september 2021, § 152, § 152 a, § 153, stk. 2, og § 153 a, stk. 3-5, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 2399 af 14. december 2021, § 134 a, stk. 1 og 2, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1710 af 13. august 2021, § 31 i lov om trafikkselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, § 27 i postloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1040 af 30. august 2017, § 17 a i lov om havne, jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012, § 27 i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By og Havn I/S, § 12 i lov nr. 441 af 8. maj 2018 om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren, § 31 i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr.

1035 af 28. august 2013, tekstanmærkning nr. 121 ad 28.53.02., 28.53.05. og 28.56.04., nr. 126 ad 28.53.04., nr. 128 ad 28.53.03. og nr. 140 ad 28.53.01. til § 28 på finansloven for finansåret 2022 fastsættes:

Kapitel 1

Opgaver

§ 1. Trafikstyrelsen er en styrelse under Transportministeriet.

§ 2. Trafikstyrelsen varetager følgende opgaver:

- 1) Regulering, godkendelser og tilsyn på jernbaneområdet vedrørende interoperabilitet, sikkerhed, beredskab og jernbanesikring.
- 2) Regulering, godkendelser og tilsyn på luftfartsområdet vedrørende civil luftfart, herunder beredskab.
- 3) Drift af Bornholms Lufthavn.
- 4) Varetagelse af statslige opgaver på trafikselskabsområdet vedrørende godkendelse af takster samt koordinering af den kollektive trafik og deling af billetindtægterne i hovedstadsområdet.
- 5) Regulering, godkendelser og tilsyn på postområdet.
- 6) Regulering, godkendelser og tilsyn vedrørende sikring af havnefaciliteter og havne.
- 7) Udstedelse af tilladelser til anlæg af en erhvervshavn, udvidelse af en bestående erhvervshavn samt uddybning, opfyldning og udgravning af kanaler og regulering heraf.

8) Udpegning af operatører af væsentlige transporttjenester samt regulering og tilsyn vedrørende sikkerheden i net- og informationssystemer i transportsektoren.

9) Vurdering af Virkning på Miljøet (VVM-myndighed) for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter.

10) Klagesager på kørekortområdet, som omhandler kørekort, køreprøver og kørelærerprøver, samt generhvervelse og alkoholås.

Kapitel 2

Beføjelser

Beføjelser efter jernbaneloven mv.

§ 3. Trafikstyrelsen varetager de statslige opgaver efter jernbaneloven og opgaver, der følger af EU-forordninger vedrørende sikkerhed på jernbaneområdet.

Stk. 2. Varetagelse af opgaver vedrørende interoperabilitet, sikkerhed, beredskab og jernbanesikring på jernbaneområdet omfatter udstedelse af afgørelser, fastsættelse af regler og tilsyn.

§ 4. Transportministerens beføjelser i § 8, stk. 3, § 9, stk. 4 og 5, § 11, stk. 2, § 12, § 29, § 38 k, stk. 5, § 38 p, § 38 q, § 39, stk. 2, § 39 a, stk. 2, § 39 c, § 40, stk. 6, 7 og 8, § 48, stk. 3, § 49, stk. 3, § 53, stk. 4, § 54, § 56, § 58, stk. 5, § 59, stk. 2, § 60 b, stk. 4, § 60 c, stk. 2, § 61, stk. 5, § 62, stk. 4, § 63, stk. 2, § 66, stk. 2 og 4, § 67, stk. 2 og 3, § 68, stk. 1 og 2, § 69, stk. 7, § 78, stk. 5, § 80, stk. 7 og 8, § 100, § 101, stk. 2, § 102, stk. 1 og 2, § 109,

stk. 5 og 9, § 110, § 111, stk. 4 og 8, og § 112, stk. 3, i jernbaneloven, udøves af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Transportministerens beføjelser i jernbanelovens § 8, stk. 3, udøves af Trafikstyrelsen alene for så vidt angår privatbanerne, jf. jernbanelovens § 2, stk. 5, 2. pkt.

Stk. 3. Transportministerens beføjelser i jernbanelovens § 29, udøves af Trafikstyrelsen for så vidt angår fastsættelse af regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

Stk. 4. Transportministerens beføjelser i jernbanelovens § 102, stk. 1, vedrørende opfyldelse og anvendelse af EU-retsakter udøves af Trafikstyrelsen for så vidt angår interoperabilitet, sikkerhed, beredskab og jernbanesikring på jernbaneområdet samt forhold vedrørende miljø og naturbeskyttelse omfattet af jernbaneloven. Reglerne fastsættes som bekendtgørelser.

Beføjelser efter lov om en Cityring

§ 5. Transportministerens beføjelse i § 15, stk. 4, i lov om Cityring udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter lov om luftfart

§ 6. Transportministerens beføjelser i § 1 a, § 2, stk. 1, litra c, § 3, stk. 1, § 4, stk. 2 og 3, § 6, stk. 3, § 7, stk. 3, § 9, § 13, stk. 1, litra b, § 16, stk. 1 og 2, § 20, stk. 3, § 21, stk. 3, § 24, stk. 1, § 26, stk. 1-3, § 30, § 31, § 32, stk. 2, § 34, § 35, stk. 1, § 40 g, § 40 i, stk. 3, § 50, stk. 9, § 51, § 52, § 53, § 54, § 55, stk. 1 og 3, § 57, stk. 2, nr. 7-9, § 57, stk. 3, § 57 a, stk. 5 og 6, § 58, stk. 2, § 59, § 60, stk. 1-3, § 62, § 63, stk. 1, § 64, stk. 2, § 65, stk. 3 og 4, § 67, stk. 1, § 68, stk. 1, § 69, § 70, § 70 a, stk. 1-5, § 70 b, stk. 4 og 5, § 71, stk. 1-4 og 6, § 73, § 74, § 75, stk. 1, 2, 4 og 8, § 76, § 77, stk. 3, § 81, § 82, § 82 a, § 83, § 85, stk. 1, 2 og 4, § 86, § 88, § 89 a, § 89 b, stk. 1, § 126 b, stk. 2-4, § 126 c, stk. 2, § 126 d, § 126 e, stk. 2, § 126 f, § 126 g, § 130, § 130 a, § 131, § 147 a, stk. 6, § 148, stk. 4, 5 og 7, § 149, stk. 18, § 150 e, stk. 1 og 2, § 150 f, stk. 1 og 3, § 151, § 152, stk. 3, 1. led, § 153, stk. 1, § 153 a, stk. 1, § 154, stk. 1, § 155, stk. 2, og § 156, stk. 2, i lov om luftfart samt § 111, stk. 1, i bilaget til loven, udøves af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen varetager desuden opgaver, der er tillagt styrelsen i lov om luftfart, og opgaver, der følger af EU-forordninger på luftfartsområdet.

Stk. 2. Endvidere udøves ministerens beføjelser i lov om luftfart § 3, stk. 2, og § 153 a, stk. 2, 1. pkt., til midlertidigt at indskrænke, betinge eller forbyde adgangen til luftfart inden for dele af eller hele riget af Trafikstyrelsen, hvis indskrænkningen, betingelserne eller forbuddet alene skyldes hensynet til flyvesikkerheden.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan efter § 152, stk. 2, overlade beføjelser til andre offentlige myndigheder, private organisationer eller sagkyndige til at

træffe afgørelser, som efter lov om luftfart eller § 6, stk. 1, i denne bekendtgørelse er tillagt Trafikstyrelsen, inden for den hobbyprægede flyvning, og hvor det i øvrigt må anses for flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Stk. 4. Forvaltningslovens kap. 2-7 gælder for private organisationer og sagkyndige, der efter stk. 3 får tillagt afgørelseskompetence. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om opbevaring m.v. af dokumenter og om tavshedspligt.

Beføjelser efter færdselsloven

§ 7. Transportministerens beføjelser i færdselslovens § 32 a, stk. 2, og § 52 b udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter lov om trafikselskaber

§ 8. Transportministerens beføjelser i § 2, stk. 4 og 5, § 4, stk. 1, § 6 b, stk. 7-9, § 6 c, § 6 d, § 7, stk. 2 og 4, § 8, § 10 og § 12, stk. 4, i lov om trafikselskaber udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter postloven

§ 9. Transportministerens beføjelser efter postloven udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter lov om havne

§ 10. Transportministerens beføjelser i § 1 a, § 2, stk. 1 og 2, § 3, § 4, § 14 a, stk. 1 og 2, § 15, stk. 2, § 17, stk. 1, § 21, stk. 2 og 5, i lov om havne udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By og Havn I/S

§ 11. Transportministerens beføjelser i § 24, stk. 3-5, § 25, stk. 1, og § 26, stk. 1, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By og Havn I/S udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter lov om offentlige veje m.v.

§ 12. Transportministerens beføjelser i § 17 k, stk. 4, § 17 p og § 17 q i lov om offentlige veje udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter lov om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren

§ 13. Transportministerens beføjelser i § 3, § 4, stk. 3, § 5, stk. 1, § 6, § 7, § 8, § 9, stk. 1, § 10 og § 11 i lov om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren udøves af Trafikstyrelsen.

Beføjelser efter lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer

§ 14. Transportministerens beføjelser i § 31 i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer udøves af Trafikstyrelsen.

Øvrige beføjelser

§ 15. Trafikstyrelsen udøver de beføjelser, der er tillagt transportministeren i tekstanmærkning nr. 121 ad 28.53.02., 28.53.05. og 28.56.04. til § 28 til finansloven vedrørende pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder, grøn buspulje til regionale busser og øer, pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik og investeringspulje til mindre, regionale flyvepladser.

§ 16. Trafikstyrelsen udøver de beføjelser, der er tillagt transportministeren i tekstanmærkning nr. 126 ad 28.53.04. til § 28 til finansloven vedrørende ungdomskort.

§ 17. Trafikstyrelsen udøver de beføjelser, der er tillagt transportministeren i tekstanmærkning nr. 128 ad 28.53.03. til § 28 til finansloven vedrørende sociale rabatter til passagergrupper på fjernbusruterne.

§ 18. Trafikstyrelsen udøver de beføjelser, der er tillagt transportministeren i tekstanmærkning nr. 140 ad 28.53.01. til § 28 til finansloven vedrørende ordningen om kompensation for prisstigninger for pendlere i den kollektive trafik som følge af Takst Vest.

Kapitel 3

Visse forskrifter, der alene kundgøres på Trafikstyrelsens hjemmeside

Forskrifter vedrørende jernbane

§ 19. Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID-reglementet) af 1. maj 2015 og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende, jf. § 99, stk. 1, i jernbaneloven.

Stk. 2. RID-reglementet og senere ændringer heraf kundgøres ved offentliggørelse på Trafikstyrelsen hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

§ 20. Forskrifter og tekniske specifikationer, der udstedes af Trafikstyrelsen efter §§ 29 og 56 i jernbaneloven, kan udfærdiges som Bestemmelser for Jernbane (BJ).

Stk. 2. Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI), som Trafikstyrelsen fastsætter efter direktiver på jernbaneområdet, kan gennemføres i dansk ret ved Bestemmelser for Jernbane (BJ).

Stk. 3. De i stk. 1 nævnte forskrifter og tekniske specifikationer, der udfærdiges som BJ'er, indføres ikke i Lovtidende, men kundgøres ved offentliggørelse på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

Forskrifter vedrørende luftfart

§ 21. Tekniske forskrifter, der udstedes af Trafikstyrelsen efter § 6, kundgøres ikke i Lovtidende, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Forskrifter, der fastsættes efter § 40 g, § 50, stk. 9, § 70, § 70 a, stk. 1-5, § 70 b, stk. 4 og 5, § 76, § 85, stk. 1-2 og 4, § 126 b, stk. 2-4, § 126 c, stk. 2, § 126 d, § 126 e, stk. 2, § 126 g, stk. 5 og 6, § 130, § 130 a og § 131 i lov om luftfart, udstedes som bekendtgørelser, der kundgøres i Lovtidende.

Stk. 3. Tekniske forskrifter, der er undtaget fra kundgørelse i Lovtiddende, jf. stk. 1, udfærdiges som Bestemmelser for Civil Luftfart (BL), jf. dog stk. 4-8. Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) kundgøres ved offentliggørelse på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

Stk. 4. Tekniske forskrifter i form af præciserende instrukser til lufttrafiktjenesteenheder udfærdiges som ATS-instrukser, der kundgøres ved offentliggørelse på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

Stk. 5. Tekniske forskrifter, der som følge af internationale forpligtelser fastsættes i AIP («Aeronautical Information Publication»), kundgøres ved offentliggørelse i AIP.

Stk. 6. Tekniske forskrifter, som af hensyn til luftfartssikkerheden er klassificerede, kundgøres ved fysisk eller digital formidling direkte til de berørte parter.

Stk. 7. Tekniske forskrifter om midlertidige forbuds- og restriktionsområder, der udstedes i medfør af luftfartslovens § 3, stk. 1, kundgøres ved offentliggørelse af meddelelse på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

Stk. 8. Tekniske forskrifter om midlertidige forbuds- og restriktionsområder, der udstedes i medfør af luftfartslovens § 3, stk. 1, kan, når forholdene kræver det, kundgøres ved udsendelse af NOTAM.

Stk. 9. Organisationen for International Civil Luftfarts tekniske instruktioner for sikker lufttransport af farligt gods og senere ændringer

til disse kundgøres ikke i Lovtidende. Disse instruktioner kundgøres ved offentliggørelse på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

Kapitel 4

Klageadgang

§ 22. Klage over Trafikstyrelsens afgørelser efter § 4, § 7 og § 23, stk. 2, skal være indgivet senest 4 uger efter, at den afgørelse, der klages over, er meddelt den pågældende.

Stk. 2. Transportministeren kan se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor.

Stk. 3. Klage til transportministeren har ikke opsættende virkning. Transportministeren eller Trafikstyrelsen kan dog, når der foreligger særlige forhold, tillægge en klage opsættende virkning.

Klageadgang efter jernbaneloven

§ 23. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter jernbaneloven eller bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Afgørelser om, hvorvidt personer på jernbaneområdet besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer, kan påklages til transportministeren.

Stk. 3. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter jernbanelovens § 8, stk. 3 og § 67, stk. 2-3, og bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf.

denne bekendtgørelses § 4, stk. 1 jf. dog stk. 2, kan påklages til transportministeren.

Stk. 4. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter jernbanelovens § 110, og bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf. denne bekendtgørelses § 4, stk. 1, kan kun påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.

Klageadgang efter lov om en Cityring

§ 24. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter § 15 i lov om en Cityring eller bekendtgørelser fastsat i medfør heraf kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Klageadgang efter lov om luftfart

§ 25. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter § 6 i denne bekendtgørelse og efter luftfartsloven, bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, Bestemmelser for Civil Luftfart og EU-forordninger på luftfartsområdet kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Afgørelser truffet efter § 6, stk. 3, i denne bekendtgørelse kan påklages til Trafikstyrelsen.

Klageadgang efter færdselsloven

§ 26. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter færdselsloven eller bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf. § 7 i denne bekendtgørelse, kan

ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Klageadgang efter lov om trafikselskaber

§ 27. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter lov om trafikselskaber og bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf. § 8 i denne bekendtgørelse, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Klageadgang efter postloven

§ 28. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter postloven og bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf. § 9 i denne bekendtgørelse, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Klageadgang efter lov om havne

§ 29. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen i henhold til lov om havne og bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf. § 10 i denne bekendtgørelse, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Klageadgang efter lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet Byg og Havn I/S

§ 30. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen i henhold til lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By og Havn I/S og bekendtgørelser

fastsat i medfør heraf, jf. § 11 i denne bekendtgørelse, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Klageadgang efter lov om offentlige veje

§ 31. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen i henhold til lov om offentlige veje eller bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf. § 12 i denne bekendtgørelse, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Klageadgang efter lov om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren

§ 32. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter lov om sikkerhed i net- og informationssystemer i transportsektoren og bekendtgørelser fastsat i medfør heraf, jf. § 13 i denne bekendtgørelse, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed.

Kapitel 5

Ikrafttræden

§ 33. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2022, jf. dog stk. 2. *Stk. 2.* § 6, stk. 1, 1. pkt., træder, for så vidt angår beføjelser efter luftfartslovens § 70 a, stk. 2, i kraft den 31. december 2021.

Stk. 3. Bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter ophæves.

Transportministeriet, den 14. december 2021

Benny Engelbrecht

/ Lars Damkjær Jespersen

Bilag 8 BILAG I til forordning nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

BILAG I til forordning nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

LISTE OVER FAGOMRÅDER

1) Nedenstående tekniske fagområder:

i) Flyvning/Præstation

ii) Struktur

iii) Hydromekaniske systemer

iv) Rotor/Transmissionssystemer

v) Elektricitet/HIRF (High Intensity Radiated Field)/Lynnedslag

vi) Luftfartselektronik/Software

vii) Fremdriftsanordninger/Brændstofsystemer

viii) Kabinesikkerhed/Miljøsystemer

ix) Støj/Emissioner

x) Vedvarende luftdygtighed/direktiv om luftdygtighed anvendt på følgende luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur:

a) Store fastvingede fly

b) Rotorfly

c) Små fly

d) Varmluftballoner/Luftskibe/Svævefly/Ubemandede luftfartøjer (UAV)

e) Motorer/APU/Propellere

2) Godkendelse af og kvalitetssystemer i forbindelse med:

i) Konstruktionsorganisationer

ii) Produktionsorganisationer

iii) Vedligeholdelsesorganisationer.

Bilag 9 Spørgsmål vedrørende muligheder og begrænsninger i forhold til etableringen af en klageinstans stillet til EASA's juridiske kontor

EASA's svar på spørgsmålene er angivet i kursiv

1. Does the possibility of administrative appeal lead to considering a Board of Appeal as a national "alternative competent authority" under the oversight of EASA (or the European Commission) and requiring compliance with regulations regarding civil aviation (management system, personnel requirements for members of the Board of Appeal etc.) if:

- a. the board has the power to reverse a decision
- b. the board has the power to remit a decision

According to Regulation (EU) No. 2018/1139, national competent authority is defined as

"(...) one or more entities designated by a Member State and having the necessary powers and allocated responsibilities for performing the tasks related to certification, oversight and enforcement in accordance with this Regulation and with the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, and with Regulation (EC) No 549/2004" (cfr. article 3 (34)).

According to the EU legal system, the primary responsibility for implementing EU law is of the Member States. In this context, it is part of the discretion of each Member State to decide how many competent authorities it designates and with what type of concrete powers and responsibilities within the scope of the tasks related to certification, oversight, and enforcement foreseen in Regulation (EU) No 2018/1139.

Tasks related to certification, oversight and enforcement do not, by nature, include the task of an administrative review of a decision made by the national competent authority.

The legal nature of a review and the scope of activity are different, per se autonomous and cannot be subject to any form of conflict of interest nor hierarchical subordination towards the authority whose decisions are subject to the administrative review.

The functions of the Board of Appeal cannot therefore be exercised in the vests of a nominated national competent authority, and cannot be exercised by the designated competent authority in its own benefit or interest (which would be the case if the

Board of Appeal would be considered as another competent authority within the meaning of Regulation (EU) 2018/1139).

The legal nature of a Board of Appeal is therefore separate from the legal nature and functions of the national competent authority. In this sense, the Board of Appeal cannot be considered as an "alternative competent authority" under the oversight of EASA.

As a quasi-judicial body, this Board of Appeal will need to be regulated by the national framework applicable to review bodies and therefore does not have to follow any of the EU requirements regarding civil aviation on the mentioned aspects of management system, personnel requirements for members of the Board of Appeal, etc.

2. If a national Board of Appeal is not considered as an "alternative competent authority" does the possibility of administrative appeal anyhow require a national Board of Appeal to hold specific competencies in accordance with relevant regulations if:

- a. the board can reverse a decision?
- b. the board can remit a decision?

The two options are legally possible. In the current EASA Regulation, the legislator opted for not granting the Board of Appeal the right to directly reverse a contested decision made by the Agency (article 111 et. Seq.)

Under Regulation 216/2008, however, the Board of Appeal had the power to exercise any power which lied within the competence of the Agency or could remit the case to the competent body of the agency, in which case the latter would be bound by the decision of the Board of Appeal (article 49).

From a point of view of competences of the Board of Appeal, it would of course be advantageous that its members would have specific competences for the domains at stake, regardless of the power to revert the decision autonomously or not.

3. Would eventual requirements for specific safety competences be different if the board can only reverse a decision due to legal and not discretionary matters, or would it still be considered necessary for a Board of Appeal to hold specific competencies?

The composition and competences of the Board of Appeal can be adapted to each case, depending on the domain concerned.

The possibility to reverse a decision on the basis of discretionary matters and not for legal reasons would transform the nature of the Board of Appeal from a review body to a policy body with similar functions to the ones made by the designated competent authority. That in itself would raise questions on the level of independence of the Board of Appeal.

4. If specific competences are required, would it be considered sufficient that a pool of different experts are made available to assist in certain cases, or would it be considered necessary that they are under permanent employment by the Board of Appeal?

Both options are legally possible. It all depends on the national framework on employment and the level of independence envisaged for the Board of Appeal.

5. Would it be considered sufficiently independent if a Board of Appeal is part of the Ministry of Transport, that has appointed Trafikstyrelsen as Danish CAA if:

a. the Board of Appeal is situated in the ministerial office (in the Ministry of Transport) dealing with civil aviation in general.

The office is in contact with The Danish CAA on daily basis regarding different matters on civil aviation.

b. the Board of Appeal is situated outside the ministerial office dealing with civil aviation in general, hence there is no contact between The Danish CAA and the office acting as Board of Appeal.

The office is still referring to the Permanent Secretary, as is also the director of The Danish CAA.

Both options are legally possible. It all depends on the national framework applicable to appeals of an authority decision and the robustness of the system of checks and balances in force in the country.