

Rapport om Færøernes overtagelse af luftfartsområdet

Bilag:

Bilag 1: Chicagokonventionen

Bilag 2: Manual over luftfartsinspektørkompetencer

Bilag 3: Oversigtsliste over dokumenter af relevans for myndigheden kompetenceopbygning

Bilag 4: Oversigt over annekser til Chicagokonventionen

Bilag 5: Samlet oversigt over love mv. for luftfart – Færøerne

Bilag 6: Kort over Nordatlantens inddeling i FIR

Bilag 7: Aftale med Island

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Sammenfatning | 7 |
| 2. | Indledning | 9 |
| | 2.1 Arbejdsgruppen til forberedelse af sagsområdets overgang | 11 |
| | 2.2 De fysiske grænser af betydning ved sagsområdets overgang..... | 11 |
| 3. | Kompetencekrav - luftfartsmyndigheden | 13 |
| 4. | Overtagelseskonsekvenser | 19 |
| | 4.1 Regelgrundlaget..... | 19 |
| | 4.2 Myndighedsopgaver – godkendelse og tilsyn | 21 |
| | 4.3 Luftfartsaftaler..... | 23 |
| 5. | Luftfartsområdet – de tre reguleringsniveauer | 25 |
| | 5.1 Det internationale niveau – Chicago-konventionen..... | 25 |
| | 5.1.1 Medlemskab af ICAO | 25 |
| | 5.1.2 ICAO´s organisation..... | 26 |
| | 5.1.3 Regelfastsættelse og operative forpligtelser som følge af medlemskab | 26 |
| | 5.1.4 Danmarks deltagelse i ICAO..... | 29 |
| | 5.2 Det nationale niveau - luftfartsloven og administrative forskrifter..... | 30 |
| | 5.3 Det EU-retlige niveau | 30 |

| | |
|---|-----------|
| 6. Luftfartsområdet – regler og forvaltning..... | 32 |
| 6.1 Flyvepladser | 32 |
| 6.1.1 Regelgrundlaget..... | 32 |
| 6.1.2 Tilladelse til at indrette og drive en flyveplads | 33 |
| 6.1.2.1 Særregler for flyvepladser på Færøerne..... | 34 |
| 6.1.3 Tilsyn med flyvepladser | 34 |
| 6.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed | 35 |
| 6.2.1 Regelgrundlaget | 35 |
| 6.2.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomheden | 36 |
| 6.2.3 Tilsyn med luftfartsvirksomheder..... | 38 |
| 6.3 Erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport..... | 39 |
| 6.3.1 Regelgrundlaget | 39 |
| 6.3.2 Tilsyn med erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport. | 40 |
| 6.4 Uddannelsesområdet | 40 |
| 6.4.1 Regelgrundlaget | 40 |
| 6.4.2 Tilsynet med uddannelsesorganisationer og certifikater | 43 |
| 6.5 Luftfartøjers luftdygtighed – værksteder og vedligeholdelsesorganisationer .. | 44 |

| | |
|--|----|
| 6.5.1 Regelgrundlaget | 44 |
| 6.5.2 Tilsynet med luftfartøjers luftdygtighed | 46 |
| 6.6 Eftersøgning og redning | 47 |
| 6.6.1 Regelgrundlaget | 47 |
| 6.7 Droner | 47 |
| 6.7.1 Regelgrundlaget..... | 47 |
| 6.7.2 Tilsyn med droneområdet..... | 49 |
| 6.8 Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS) | 49 |
| 6.8.1 Regelgrundlaget | 49 |
| 6.8.2 Driftsopgaver | 51 |
| 6.8.3 Fysiske grænser for staters ansvarsområde | 51 |
| 6.8.4 Delegation..... | 53 |
| 6.8.5 Flyvekontrolltjeneste | 53 |
| 6.8.5.1 Områdekontrolltjeneste | 53 |
| 6.8.5.2 Indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste | 54 |
| 6.8.6 Andre former for lufttrafiktjeneste | 54 |
| 6.8.6.1 Flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste | 54 |

| | | |
|---------|--|----|
| 6.8.6.2 | Flyvepladsflyveinformationstjeneste | 55 |
| 6.8.7 | Luftrafikmyndighedsopgaver | 56 |
| 6.8.7.1 | Luftfartsinformationstjeneste | 56 |
| 6.8.7.2 | Luftrumstruktur og -klassifikation | 56 |
| 6.8.7.3 | Frekvensadministration | 57 |
| 6.8.7.4 | Flyvevejrtjeneste | 57 |
| 6.8.8 | Tilsyn med luftrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)..... | 57 |
| 6.9 | Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer | 58 |
| 6.9.1 | Regelgrundlaget..... | 58 |
| 6.9.2 | Registrering af rettigheder i luftfartøjer | 59 |
| 6.10 | Trafikrettigheder | 61 |
| 6.10.1 | Regelgrundlaget..... | 61 |
| 6.10.2 | Koncessioner til luftrafik | 63 |
| 6.10.3 | Flyvning på Færøerne | 63 |
| 6.10.4 | Bilaterale aftaler mv..... | 64 |
| 6.11 | Havarikommissionen på luftfartsområdet | 64 |
| 6.12 | Security | 66 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 6.12.1 | Regelgrundlaget..... | 66 |
| 6.12.2 | Tilsyn med security | 68 |
| 6.12.3 | Uddannelsesaktiviteter..... | 69 |
| 6.13 | Finansiering af forvaltningen af området | 69 |
| 7. | Sagsområdets overgang til Færøerne | 72 |
| 7.1 | Etablering af en færøsk luftfartsmyndighed | 72 |
| 7.1.1. | Bemandingen | 73 |
| 7.1.2 | Tilsyns- og andre systemer og registre..... | 75 |
| 7.2 | Økonomi | 76 |

1. Sammenfatning

I denne rapport beskrives forhold af betydning for en færøsk overtagelse af sagsområdet ”luftfart”. Luftfartsområdet, der er karakteriseret ved en høj grad af globalisering, består dels af de luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security), der knytter sig til sikker flyvning i bredeste forstand, og dels af forhold, der relaterer sig til told og immigration i relation til flyvning.

I forhold til en overtagelse betragtes luftfartsområdet samlet set som de forhold, der relaterer sig til luftfartssikkerhedsmæssige forhold, og som i dag håndteres i regi af Trafikstyrelsens og Havari-kommissionens opgaveporteføje.

En overtagelse forudsætter, at der på Færøerne er opbygget den nødvendige kompetence på luftfartsområdet, herunder vedr. luftfartøjer, disses luftdygtighed og registrering, droner, lufthavne, luftfartsselskaber/flyvevirksomhed, luftrumsrelaterede opgaver, luftfartsuddannelser og certifikater, security, trafikrettigheder, sikkerhedsstyring af luftfartsorganisationer og havariundersøgelser. Foruden fagspecifikke kompetencer, vil der skulle være den fornødne juridiske kompetence til at udarbejde og vedligeholde luftfartsregler til gennemførelse af internationale forpligtelser. En overordnet beskrivelse af kompetencekravene ved en overtagelse fremgår af [afsnit 3](#).

Konsekvenserne ved en overtagelse beskrives i overordnede træk i rapportens [afsnit 4](#). De personaleforudsætninger, der er beskrevet i afsnit 3, vil skulle være på plads på tidspunktet for overtagelsen, således at tilsynsforpligtelsen kan aktiveres straks. En konsekvens af en overtagelse vil være, at luftfartslovens og regler udstedt i medfør heraf, vil skulle gennemgås med henblik på en tilpasning af anvendelsesbestemmelsen. Det skyldes, at reglerne i dag ofte gælder for dansk område, et begreb, der ændrer sig med en færøsk overtagelse af luftfartsområdet. På flyvepladsområdet forestår en større regeltilpasningsopgave, der på nuværende tidspunkt er i opstartsfasen. For så vidt angår de godkendelser, tilladelser mv., der er udstedt af Trafikstyrelsen, vil der skulle tages stilling til behovet for at ophæve de af Trafikstyrelsen udstedte godkendelse og tilladelser, og samtidig udstede erstatningstilladelser med den færøske myndighed som den udstedende myndighed. Et særligt fokus i den forbindelse er afgørelser, der i dag baserer sig på EU-regler om fx registrering af luftfartøjer og disses luftdygtighed.

Luftfartsområdet er karakteriseret ved et meget omfattende regelkompleks, der har sit udspring i folkeretten. I [afsnit 5](#) beskrives de tre reguleringsniveauer - internationale, nationale og EU-retlige regler. Ved færøsk overtagelse af luftfartsområdet, vil ansvaret for at gennemføre ICAO's vedtagelser i færøsk ret, overgå til de færøske myndigheder. De regler, der i dag er gennemført på Færøerne, baserer sig på ICAO's vedtagelser. Dog tager flere af de gennemførte regler udgangspunkt i EU-regler, der tilsvarende er udtryk for gennemførelse af ICAO's vedtagelser. I forbindelse med en overtagelse af luftfartsområdet bør det aftales mellem Færøerne og Danmark, hvordan deltagelse i det internationale regelarbejde kan foregå på en måde, som giver Færøerne de bedste muligheder for at deltage i alle relevante internationale fora.

Rapportens [afsnit 6](#) indeholder en beskrivelse af de forskellige luftfartsdomæner og en overordnet beskrivelse af finansieringen af Trafikstyrelsens forvaltning af luftfartsområdet. De enkelte underafsnit indeholder for hvert domæne en overordnet beskrivelse af de regler, der finder anvendelse og en beskrivelse af de opgaver, der knytter sig til tilsynet med efterlevelsen af reglerne.

Rapportens [afsnit 7](#) beskriver de særlige opmærksomhedspunkter, der knytter sig til sagsområdets overgang til Færøerne. Særligt peges der på behovet for, at de ansatte allerede ved overtagelsen har opnåede visse nærmere definerede kompetencer, og således pr. overtagelsesdagen har et kompetenceniveau, der bevirker, at såvel regulerings-, godkendelses- og tilsynsopgaver kan varetages straks, og at de regler der skal danne grundlag for relevante systemer, herunder luftfartøjsregisteret, er på plads. Derudover indeholder afsnittet en overordnet vurdering af de ressourcer, der er nødvendige for en overtagelse af luftfartsområdet.

2. Indledning

Luftfartsområdet er endnu ikke overtaget af Færøerne, men en overtagelse har været drøftet ad flere omgange. I den forbindelse har arbejdsgrupper i henholdsvis 2012 og 2016 gennemført en omfattende beskrivelse af luftfartsområdet og dets mange facetter, ligesom der på daværende tidspunkt blev gennemført en række analyser af forhold relateret til luftfartsområdet. Arbejdsgrupperne har bestået af færøske og danske embedsmænd, og har udmøntet sig i én endelig rapport fra november 2013 ”Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne” og et ikke færdiggjort udkast til rapport i 2019. Rapportarbejdet er i begge tilfælde indgået som beslutningsgrundlag i spørgsmålet om Færøernes eventuelle overtagelse af sagsområdet ”luftfart”, uden at det har ført til endelig beslutning herom.

I koalitionsgrundlaget for det færøske landsstyre fra december 2022 er der på ny udtrykt ønske om områdets overgang til Færøerne. Landsstyremand for Udenrigs- og Erhvervsområdet Høgni Hoydal bekræftede ønsket på et møde fredag den 8. september 2023 med transportminister Thomas Danielson.

Landsstyret har oprindeligt ønsket, at sagsområdet skal overgå til Færøerne pr. 1. januar 2025.

De færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder, herunder overtagelse af luftfartsområdet, reguleres af overtagelsesloven fra 2005¹. Udgangspunktet efter overtagelsesloven er, at det er de færøske myndigheder, der træffer bestemmelse om at overtage et sagsområde, og at de færøske myndigheder bestemmer tidspunktet for overtagelsen. For de sagsområder, der fremgår af bilaget til loven (liste D), gælder dog, at færøsk beslutning om tidspunktet for overtagelse fastsættes, når spørgsmålet har været forhandlet med de danske myndigheder. Luftfart er opført på liste I.

Når et sagsområde er overtaget, har de færøske myndigheder den lovgivende og den udøvende magt på området. Luftfartsområdet består dels af de luftfartssikkerhedsmæssige forhold (safety og security), der knytter sig til sikker flyvning generelt, herunder med passagerer, gods og post, og dels af forhold, der relaterer sig til told og immigration i relation til flyvning. I forhold til en overtagelse

¹ Lov nr. 578 af 24. juni 2005 om de færøske myndigheders overtagelse af sager og sagsområder.

betrages luftfartsområdet samlet set som de forhold, der relaterer sig til luftfartssikkerhedsmæssige forhold, og som i dag håndteres i regi af Trafikstyrelsens opgaveporteføje, mens andre forhold i regi af ICAO, som ikke vedrører luftfartssikkerhedsmæssige forhold, ikke håndteres i forbindelse med en overtagelse af luftfartsområdet.

Færøernes indgåelse af folkeretlige aftaler på rigets vegne på de områder, der er overtaget, er reguleret i fuldmagtsloven fra 2005². Loven indebærer, at Færøernes landsstyre på rigets vegne som udgangspunkt kan forhandle og indgå folkeretlige aftaler med fremmede stater og mellemfolkelige organisationer, som fuldt ud angår overtagne områder, jf. § 1. Dette gælder dog ikke folkeretlige aftaler, som berører forsvars- og sikkerhedspolitikken, samt folkeretlige aftaler, som skal gælde for Danmark, eller som forhandles inden for en mellemfolkelig organisation, som kongeriget Danmark er medlem af.

Luftfartsområdet er meget tæt reguleret af internationale regler. Den mest bredt favnende internationale luftfartskonvention er Chicagokonventionen (bilag 1), som Danmark ratificerede på Kongeriget Danmarks vegne i 1947³. Ud over at udstikke rammerne for den globale luftfart, danner Chicagokonventionen også grundlaget for etableringen af den internationale civile luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organisation).

Danmark er medlem af ICAO. Færøerne er med som en del af Kongeriget Danmarks medlemskab. Også efter en eventuel færøsk overtagelse af luftfartsområdet vil det være de danske myndigheder, som i ICAO-regi forhandler disse regler. De færøske myndigheder vil have ansvaret for, at reglerne implementeres, men det vil være Danmark, som i sidste ende på rigets vegne, er folkeretligt forpligtet over for de øvrige stater, der er medlemmer af ICAO. Relationen til ICAO beskrives nærmere nedenfor i kapitel 5.

² [Lov nr. 579 af 24. juni 2005 om Færøernes landsstyes indgåelse af folkeretlige aftaler.](#)

³ [Chicagokonventionen i de 4 anerkendte sprogversioner](#) og [Bekendtgørelse om Danmarks Ratifikation af den i Chicago den 7. december 1944 undertegnede Konvention angaaende international civil Luftfart.](#)

2.1 Arbejdsgruppen til forberedelse af sagsområdet overgang

Med henblik på forberedelse af Færøsk overtagelse af sagsområdet ”luftfart”, er der nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra:

- Uttanríkis- og vinnumálaráðið (landsstyreområdet for udenrigs- og erhvervsanliggende)
- Transportministeriet, herunder Trafikstyrelsen
- Statsministeriet

Arbejdsgruppen har i nærværende rapport beskrevet relevante problemstillinger i forbindelse med en overtagelse af sagsområdet luftfart med henblik på dels at forberede grundlaget for de færøske myndigheders beslutning, og dels at forberede de færøske myndigheder på en overtagelse, herunder overveje behovet for ændring af lovgivning gældende for henholdsvis Danmark og Færøerne.

Arbejdsgruppen har afholdt en workshop i København i oktober 2023, hvor rammerne for arbejdet blev drøftet, og hvor der blev etableret et fælles afsæt for det videre arbejde.

Herefter er der blevet udarbejdet et udkast til rapport om overtagelsen, som dels har været udvekslet mellem arbejdsgruppemedlemmerne i skriftlig proces, og dels har været drøftet på et møde i Tórshavn i marts 2004. Den endelige rapport er herefter udarbejdet under hensyn til drøftelserne i marts 2024.

2.2 De fysiske grænser af betydning ved sagsområdet overgang

Færøerne ligger i det luftrum der kaldes Reykjavik FIR (Flyve Informations Region). Flytrafikken over denne del af Atlanterhavet bliver kontrolleret af flyveledere fra Island. Omkring Færøerne er der en flyveformationszone (FIZ), hvor flytrafikken til og fra Vága Floghavn og helikoptertrafikken mellem øerne kan få informationer om vejrforhold og øvrig flytrafik.

FIZ'ens udstrækning er en cirkel med 60 NM radius med centrum i Nolsøe fyr, med en højdemæssig udstrækning fra GND/MSL (ground/mean sea level) til 7.500 fod. Dette område serviceres i dag med AFIS (flyvepladsflyveinformationstjeneste) fra Vága Floghavn. Området over 7.500 fod serviceres af Reykjavik ACC (Area Control Center) i form af flyve-kontroltjeneste.

Driften af informationstjenesten i en FIZ betales af den flyveplads, som FIZ'en er etableret under hensyn til, og som anvender informationerne i forbindelse med drift af flyvepladsen. På Færøerne dækkes omkostningerne af Vága Floghavn.

På Færøerne findes desuden tekniske navigations- og overvågningshjælpemiddelsinstallationer, som helt eller delvist anvendes til en route trafikken, og som i overensstemmelse med fordelingen mellem en route trafik og servicering af FIZ'en finansieres tilsvarende af den danske Joint Finance aftale eller af den tjenesteenhed, Vága Floghavn har indgået aftale med om at yde flyvepladsflyveinformation.

FIZ'en er pr. 1. januar 2024 ændret fra den tidligere benævnelse - trafikinformationszone (TIZ). Ændringen har ikke haft betydning for den service, der leveres i zonen.

3. Kompetencekrav - luftfartsmyndigheden

Luftfartsområdet er kendetegnet ved en høj grad af faglig kompleksitet og global udbredelse. De internationale krav skal kunne finde anvendelse i alle verdensdele, og på et niveau, hvor der er tillid til, at såvel infrastruktur, luftfartøjer, organisationer og disses personale er på et ensartet og højt niveau.

I forhold til luftfartsmyndighedernes ansatte afspejler det sig i en række internationale krav, der skal sikre den nødvendige og kontinuerlige kompetence blandt dem, der myndighedsmæssigt skal understøtte, godkende og føre tilsyn med en branche i løbende udvikling.

Kompetencekravene, der retter sig mod staterne, er dels beskrevet i ICAO's annekser⁴, Docs og andre vejledende dokumenter, dels i EU's forordninger og vejledninger. Der er ikke særskilte kompetencekrav beskrevet i luftfartsloven, bekendtgørelser eller Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er), når bortses fra de BL'er, der er udtryk for gennemførelse af hvad der svarer til EU-regler på visse områder – se nærmere under afsnit 5.3. Staterne skal etablere et træningsprogram, der sikrer, at luftfartsinspektører får den nødvendige initiale og løbende træning, der er nødvendig for at opnå og vedligeholde det relevante kompetenceniveau. Det forudsætter, at staterne stiller de nødvendige faciliteter til rådighed i form af fx procedurer, information, vejledningsmateriale, redskaber, it- og andet udstyr, transportmidler mv. Myndighedens uddannelses- og træningsprogram skal tilpasses myndighedens størrelse og kompleksitet.

ICAO Doc 10070 (bilag 2), der er en manual for staternes civile luftfartsinspektørers kompetencer, beskriver kompetencekrav for nye inspektører og krav til vedligeholdelse af fungerende inspektørers kompetencer. Dokumentet indeholder i appendix C en oversigt over vejledningsmateriale af relevans for luftfartsinspektørers arbejde. Derudover lister Referencedokumentet "ICAO civil aviation safety inspector (CASI) competency building framework (JCBF) references" (bilag 3) en række dokumenter, der nærmere beskriver kompetence- uddannelses- og træningskrav til luftfartsmyndighedernes ansatte.

⁴ Se nærmere herom i afsnit 5.1.3.

Som helt grundlæggende forudsætning gælder det for alle typer af luftfartsinspektører, at de skal have et kompetenceniveau, der mindst svarer til kompetenceniveauet i den del af branchen, de fører tilsyn med. I det daglige oversættes dette til nylig erfaring fra det område af luftfartsbranchen, inspektøren skal godkende og føre tilsyn med, på minimum 5 år. Det betyder også, at der skal en bred vifte af inspektørkompetencer til, for at myndigheden kan føre de påkrævede tilsyn på samtlige områder.

Som eksempler på generelle kompetencenormer rettet mod luftfartsinspektører, som myndighederne skal være opmærksomme på i en ansættelsessituation kan derudover nævnes:

- Kendskab til den civile luftfartsregulering og den forpligtelse, luftfartsmyndigheden har til hele tiden at sikre, at reguleringen opdateres.
- Kendskab til processen for vedtagelse og gennemførelse af den internationale luftfartslovgivning i form af ICAO's annekser, der indeholder standarder og anbefalede praksisser (SARP'er), ICAO Docs og andet relevant vejledningsmateriale, som i den form, de meddeles i "state letters", vil skulle gennemføres i ny regulering på Færøerne.
- Kendskab til pligterne som embedsmand, herunder skal inspektøren udvise forståelse for myndighedsadfærdskodekset, almindelig forvaltningsret, god forvaltningsskik, initiativ, takt, tolerance og tålmodighed.
- Indgående fagligt kendskab til det område, inspektøren skal varetage, herunder hvor det er nødvendigt for opgavevaretagelsen, at have eller skal have haft, et passende certifikat eller andet kompetencebevis (flyveleder, mekaniker, pilot eller lignende), erfaring med snitfladeområder, hvor erfaring på tværs af fagområderne er relevant, som fx erfaring med drift eller vedligeholdelse af fly, lufttrafikstyring, kommunikations- og navigationsudstyr, flyveplads og flyveskoler, erfaring med teknisk træning herunder visuelle hjælpemidler, træningsudstyr og simulatorer, kendskab til meteorologi og klima mv.
- Beherskelse af relevante sprog, herunder engelsk.
- Evnen til at skrive klart og kortfattet og benytte relevant it-udstyr.

Det er fra ICAO's side erkendt, at det for mindre luftfartsorganisationer med en lille opgaveportefølje, ikke altid er muligt at rekruttere inspektører med den nødvendige erfaring på samtlige områder. Der skal i sådanne situationer sigtes mod, at så mange inspektører som muligt har den nødvendige arbejds erfaring ved ansættelsen, så inspektører med mindre erfaring, kan opnå yderligere erfaring i forbindelse med træning på jobbet, hvor erfarne inspektørkolleger kan bistå med oplæringen. ICAO lægger også vægt på, at en høj grad af faglighed indenfor et område ikke kan erstatte faglighed på et andet område.

Efter ansættelsen skal inspektørerne gennemgå de træningsprogrammer, som myndigheden stiller til rådighed med henblik på at kunne opnå og vedligeholde bemyndigelse til selvstændigt at udføre inspektøropgaver.

Før bemyndigelse kan meddeles, er det en forudsætning, at inspektøren har opnået selvstændige myndighedsrelaterede kompetencer. Ud over indgående viden om regelsættet, skal inspektøren have opnået praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med. Den praktiske erfaring kan enten opnås ved arbejde i branchen, fx i form af sidemandsoplæring fra kolleger, eller ved træningsforløb tilrettelagt af myndigheden, hvor der gives mulighed for at opnå praktisk erfaring på anden vis.

Myndigheden bør opstille kompetencekrav for de enkelte inspektørfunktioner, og løbende sikre, samt dokumentere, at inspektørerne lever op til de for dem relevante krav. Dokumentation kan med fordel gemmes i et dertil indrettet system.

Afhængigt af det konkrete område, vil karakteren af inspektørens specialiserede viden og kompetence variere. Er der tale om tværgående luftfartssikkerhedsrelaterede opgaver som fx håndtering af hændelsesindberetninger og tilsyn med sikkerhedsstyringssystemer (SMS), vil inspektørerne enten selv skulle have relevant luftfartserfaring, eller have muligheden for at trække på den nødvendige luftfartserfaring hos kolleger.

På flyvepladsområdet er det et krav, at medarbejdere, der skal godkende flyvepladser, disses tekniske anlæg og procedurer samt ændringer hertil, foruden en indgående viden om regelsættet, har en ingeniørmæssig eller anden tilsvarende baggrund med flere års praktisk erfaring fra lufthavnsmiljøet. En ingeniør, der ikke har erfaring fra arbejdet med flyvepladsrelaterede opgaver, vurderes ikke egenhændigt, og udelukkende på baggrund af en ingeniøruddannelse og eventuel erfaring fra et andet teknisk komplekst område, at kunne løfte de opgaver, der knytter sig til godkendelse af nye

flyvepladser eller ændringer af bestående flyvepladser. For den del af tilsynet, der vedrører miljø relateret til flyvning, herunder støj, anden forurening og dyreliv, kan dette varetages af medarbejdere uden væsentlig luftfartsteknisk erfaring, men med tilstrækkelig viden om området.

For opgaver relateret til luftfartsvirksomhed, kommercielle specialoperationer, privat- og sportsflyvning, vil gyldigt pilotcertifikat og helbredsbevis i visse tilfælde kunne være påkrævet, mens det i andre tilfælde kun er nødvendigt at inspektøren på et tidspunkt har haft et certifikat.

På uddannelsesområdet er det tilsvarende en forventning, at myndigheden har inspektører med relevante certifikater af betydning for enten crew-, FIS- operatør-, flyveleder-, mekaniker-, eller pilotuddannelsen, og hvor arbejdet relaterer sig til brug, godkendelse og tilsyn med simulatorer, personer med de fornødne faglige og tekniske kompetencer på området.

For myndighedens luftfartslæge er forudsætningen foruden certificering som læge, at vedkommende også har særlige kompetencer og erfaring fra det flyvelægefaglige område.

Inspektører, der fører tilsyn med luftfartøjers luftdygtighed, skal have den nødvendige certificering og relevante tekniske kompetencer. Er der tale om inspektører, der udfører opgaver vedrørende import af luftfartøjer med henblik på indregistrering, kan sådanne opgaver varetages af luftfartsinspektører med mekanikercertifikat eller af ingeniører med relevant teknisk erfaring og kompetence.

For opgaver relateret til eftersøgning og redning vil viden om luftfartsområdet og beredskabsarbejde være nødvendigt.

Sagsbehandlere, som varetager droneområdet, skal være i besiddelse af en grundlæggende viden om de tekniske og fysiske forhold, som gør sig gældende for en drone, herunder viden om hvorledes vind og vejr påvirker dronflyvning og praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på området.

For opgaver relateret til ATM/ANS, vil, særlige kompetencer på fx FIS-operatør-, flyveleder-, meteorologi-, og kommunikationsudstyrs-, og navigationsudstyrsområdet være påkrævet. Derudover vil specialviden om og erfaring med arbejdet med luftrum være af afgørende betydning for inspektørernes evne til at varetage luftrumsrelaterede opgaver. Ved varetagelse af opgaver med udsendelse af luftfartsinformationstjeneste, vil dette ikke kræve særskilt luftrumsrelateret erfaring. Dog vil det være en forudsætning, at de medarbejdere, der skal henholdsvis udføre eller føre tilsyn med udførelsen af luftfartsinformationstjeneste, har indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

Derudover vil opgaver relateret til førelse af et luftfartøjsregister, herunder et droneregister, ikke nødvendigvis forudsætte medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, men området vil kunne varetages af medarbejdere med en administrativ baggrund med indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

For så vidt angår etablering af et rettighedsregister, kræver dette en medarbejder med juridisk baggrund, da der er tale om en domstolsfunktion (tinglysning). Den daglige registrering (tinglysning) af fx panterettigheder vil imidlertid kunne varetages af en administrativ medarbejder.

For opgaver relateret til trafikrettighedsområdet, opgaver relateret til finansiering og økonomisk tilsyn samt opgaver relateret til regulering og administration af luftfartsområdet i øvrig, herunder håndtering af myndighedens kvalitetssystem og eventuelle bidrag i internationale og nationale fora, vil der ikke være krav om medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, da opgaverne er af administrativ karakter. Områderne kan afhængigt af deres karakter varetages af medarbejdere med generalist, jurist eller administrativ baggrund, som har indsigt i luftfartsforhold samt indgående viden om økonomi og regulering, herunder gennemførelse af international regulering i nationale regler. Af betydning for Færøerne er der i dag, ud over lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder udstedt ca. 140 BL'er fordelt på 10 hovedområder (serier) og omkring 10 bekendtgørelser, som vil skulle vedligeholdes på baggrund af løbende internationale vedtagelser. Ved revision eller udarbejdelse af nye regler vil en juridisk medarbejder behøve sparring om faglige forhold.

For opgaver relateret til undersøgelse af havarier, vil medarbejdere i undersøgelseskommissionen skulle have en luftfartsmæssig uddannelse, fx som flyingeniør, flymekaniker eller erhvervspilot med mindst 5 års praktisk erfaring fra luftfartsbranchen. Herudover stilles krav om indgående kurser og praktisk erfaring specielt rettet mod undersøgelsesarbejdet mv. i forbindelse med havarier og hændelser.

På securityområdet er der ikke et krav om en specifik uddannelsesbaggrund for at kunne ansættes som inspektør. Dog er der et krav om, at medarbejdere, der skal udføre tilsyn med de etablerede securityforanstaltninger, foruden en indgående viden om regelsættet, skal være i besiddelse af en erfaringsmæssig forståelse af de etablerede sikkerhedsforanstaltninger og hvordan de anvendes hos de forskellige lufthavne, luftfartsselskaber, fragtvirksomheder mv., som Trafikstyrelsen fører tilsyn

med på luftfartsområdet, herunder en forståelse af sikkerhedsprincipper, en forståelse af tilsynsopgaver og en forståelse af de faktorer, som har indflydelse på en securitymedarbejders ydeevne og præstationer.

Derudover skal en inspektør på securityområdet besidde et praktisk kendskab til securityudstyr og eftersynsmetoder på luftfartsområdet, praktisk kendskab til principper, procedurer og metoder for udførelse af tilsyn med regelefterlevelse, praktisk kendskab til de operationer, der føres tilsyn med på luftfartsområdet og en forståelse af en luftfartsinspektørs rolle og beføjelser.

En luftfartsinspektør på securityområdet skal derudover igennem en intern grunduddannelse i Trafikstyrelsen, inden vedkommende kan indgå i tilsyn på securityområdet, ligesom inspektørerne efteruddannes for at sikre, at de erhvervede kompetencer bibeholdes.

4. Overtagelseskonsekvenser

Ved Færøernes overtagelse af luftfartsområdet, vil der, ud over kravene til medarbejderkompetencer og til myndighedens luftfartssikkerhedsmæssige styring (state safety management), der fordrer etablering af et styringssystem, være en række andre afledte konsekvenser, der vil skulle håndteres forud for effektueringen af overtagelsen. I dette afsnit angives i oversigtsform eksempler på forhold, der vil skulle håndteres i forbindelse med en overtagelse.

4.1 Regelgrundlaget

Luftfartsområdet reguleres foruden af love, af bekendtgørelser, Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er), og på securityområdet et nationalt sikkerhedsprogram, der har status af bekendtgørelse. Som noget helt særligt kundgøres BL'er ikke i Lovtidende, men på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der vil ved en overtagelse helt formelt tages stilling til, hvor kundgørelse af BL'er skal ske, hvis retsaktstypen "BL" ønskes opretholdt. Dertil kommer, at det nationale sikkerhedsprogram for luftfartssecurity indeholder klassificeret indhold og derfor kundgøres særskilt.

Hovedparten af de internationale forpligtelser, der stammer fra ICAO, er gennemført i luftfartsloven, i bekendtgørelser og i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL'er), der på visse områder gennemfører regler, der svarer til EU-reguleringen på området. Der er dog områder, hvor BL'erne og det nationale sikkerhedsprogram ikke er udtryk for gennemførelse af, hvad der svarer til EU-regler, men som udelukkende er baseret på ICAO-krav. Det gælder blandt andet luftfartøjer af historisk art, byg-selv-luftfartøjer og ultralette luftfartøjer og etablering af flyvepladsflyveinformation, der ikke er omfattet af EU-regler, reguleringen vedrørende flyvepladser, og krav til afspærring af lufthavne.

Derudover er regler om såkaldt initial luftdygtighed (de krav, der skal være opfyldt for at et luftfartøj kan opnå luftdygtigheds – og miljøcertificering), ikke gennemført med virkning for færøsk område. Reglerne er rettet mod luftfartøjer, der registreres i det danske nationalitetsregister, der hidtil har indeholdt luftfartøjer hjemmehørende i hele riget (Danmark, Færøerne og Grønland). Det har på den baggrund ikke været nødvendigt at indføre kravene på Færøerne. ICAO-kravene til initial luftdygtighed, eventuelt i form af regler svarende til EU-reglerne på det pågældende område, vil skulle gennemføres på Færøerne i forbindelse med etableringen af et færøsk nationalitetsregister.

I forbindelse med færøsk overtagelse, vil det være nødvendigt at gennemgå samtlige regler på luftfartsområdet med henblik på tilpasning af anvendelsesområdet. I luftfartsloven, i lov om registrering af rettigheder og i bekendtgørelser udstedt i medfør heraf, vil der således skulle ske en række ændringer, hvor referencen til ”Danmark” i anvendelsesområdet ikke vil være relevant efter en færøsk overtagelse af luftfartsområdet. Som eksempel kan nævnes luftfartslovens § 7, der indeholder de krav, der gælder for, at luftfartøjer kan registreres i Danmark. Ved indførelse af et Færøsk luftfartøjsregister, vil referencerne i loven skulle ændres tilsvarende.

Hovedparten af BL’erne finder i dag anvendelse for Danmark, Færøerne og Grønland eller udelukkende for Færøerne og Grønland. Stort set ingen bekendtgørelser eller BL’er finder udelukkende anvendelse for Færøerne, når bortses fra bekendtgørelsen om droner, der gennemfører hvad der svarer til EU-reglerne om operation af droner på Færøerne.

I forbindelse med en ændring i de respektive luftfartslove af begreberne ”dansk område” til ”færøsk område” vil der skulle tages højde for, at der mellem områderne fortsat skal kunne foretages indenrigsflyvning svarende til i dag.

Ud over selve anvendelsesområdet, vil bestemmelserne der beskriver den ansvarlige godkendelses- og tilsynsmyndighed, skulle ændres. I det tilfælde, hvor en række opgaver planlægges uddelegeret eller overladt til andre myndigheder eller private, bør det overvejes, om det skal ske på en sådan måde, så delegationsbeføjelsen udmøntes ved aftale i brev eller skal fremgå direkte af en bekendtgørelse eller en BL.

På flyvepladsområdet planlægges det i øjeblikket at indføre, hvad der svarer til EU-regler for instrumentflyvepladserne i Danmark, på Færøerne og i Grønland for så vidt angår de pladser, som ikke i dag er omfattet af EU-reglerne. Gennemføres denne regelændring inden Færøernes overtagelse af luftfartsområdet, forventes en del af BL’erne i 3-serien at kunne ophæves. Indføres reglerne ikke, vil det være nødvendigt, at der snarest sker en revision af BL 3-serien, så den opdateres med de seneste ICAO-krav.

I forhold til de BL’er, der gennemfører, hvad der svarer til EU-regler, vil der formentlig skulle ske en opdatering, så de seneste ændringer af EU-reglerne, der gennemfører ændrede eller nye ICAO-

krav, er medtaget. Der er i øjeblikket et efterslæb på blandt andet området for operation af luftfartøjer (BL 5-50) og personcertificering (BL 6-01).

EU-reglerne ændres løbende svarende til de ændringer, der vedtages i ICAO, hvilket vil skulle afspejle sig i den løbende opdatering af reglerne. Det bemærkes, at det også vil være en mulighed ikke at afvente EU-reglernes gennemførelse, men i stedet gennemføre de nye eller reviderede krav direkte i forlængelse af vedtagelsen i ICAO.

4.2 Myndighedsopgaver – godkendelse og tilsyn

En lang række af de godkendelser, som Trafikstyrelsen i dag er ansvarlig for at udstede og føre tilsyn med, vil efter færøsk overtagelse af luftfartsområdet blive tilbagekaldt, og vil herefter skulle udstedes på ny af den færøske myndighed.

Ved udformningen af eventuelle overgangsbestemmelser i den nye færøske lovgivning vil det være relevant at tage stilling til om, og i hvilket omfang der til erstatning for en godkendelse, der udelukkende er tilbagekaldt som følge af området overtagelse, vil kunne udstedes en ny færøsk godkendelse, der svarer til den hidtidige, og med en løbetid, der svarer til den resterende. Det vil være en forudsætning, at den færøske myndighed enten selv har, eller har indgået aftale med andre myndigheder eller eventuelt private, der har de nødvendige kompetencer til at føre det løbende tilsyn med de udstedte godkendelser eller tilladelser.

De godkendelser, der blandt andet er i spil, er:

- Udstedelse af et Air Operator Certificate (AOC) og andre relevante tilladelser udstedt til luftfartsselskaber.
- Teknisk godkendelse af flyvepladser og disses drift og udstyr
- Certificering af lufttrafiktjenestudøvere, herunder fx AFIS-udøvere
- Godkendelse relateret til security

For så vidt angår de tilladelser, der for nuværende er udstedt direkte i medfør af EU-regulering, og hvor godkendelse enten er knyttet til et luftfartøj (fx en godkendelse af et værksted eller en luftdygtighedsstyringsorganisation) eller til et personcertifikat, som kræver særskilt uddannelse (flyveleder,

kabinepersonale, flymekaniker, pilot og dronепilot), vil en sådan i princippet kunne opretholdes, i det omfang betingelserne for opretholdelse af EU-certifikatet er til stede.

Ved færøsk overtagelse af luftfartsområdet, vil luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne, og som hidtil har været registreret i det danske nationalitetsregister, skulle omregistreres til færøsk register. Efter omregistrering til færøsk register, vil luftfartøjerne ikke længere være registreret i en EU-medlemsstat, og der vil derfor ikke være behov for, at værkstedet og vedligeholdelsesstyringsorganisationen godkendes efter forordning 1321/2014, men derimod de færøske bestemmelser i BL 2-4, som dog i indhold svarer til EU-reglerne på området. Baggrunden for denne ændring er, at kravene til initial og vedvarende luftdygtighed ikke længere vil stamme fra EU-forpligtelser, men fra ICAO-forpligtelser gennemført via færøske regler på området. Det bemærkes i den forbindelse, at regler om initial luftdygtighed ikke er indført med virkning for Færøerne på nuværende tidspunkt, jf. ovenfor pkt. 4.1.

For så vidt angår certifikater, vil spørgsmålet om muligheden for fortsat at stille krav om EU-certifikater blandt andet afhænge af, om certifikatkravene i BL 5-50, der indfører regler, der svarer til forordning nr. 965/2012⁵, BL 7-5, der indfører regler, der svarer til forordning nr. 2017/373⁶ og BL 2-4, der indfører regler, der svarer til forordning nr. 1321/2014⁷ videreføres, om det er muligt for færøsk luftfartspersonale fortsat at opnå sådanne certifikater i et EU-land, og om den færøske myndighed vurderer, at der er behov for at have indflydelse på tilsynet med det certificerede personale, der benyttes i færøske luftfartsorganisationer.

⁵ 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

⁶ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011.

⁷ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver.

Såfremt det på et tidspunkt ikke længere er muligt for færøsk luftfartspersonale at opnå de pågældende uddannelser og certificeringer, vil det være nødvendigt, at regelgrundlaget tilpasses, og at der etableres færøske uddannelser på de pågældende områder.

Der er i dag ikke etableret uddannelsesinstitutioner til uddannelser som flyveleder, flyveinformationsoperatør, kabinepersonale, mekaniker, pilot og dronepilot på Færøerne. Regelgrundlaget er kun delvist til stede, da uddannelserne hidtil har været tilbudt i blandt andet Danmark i henhold til enten nationale eller EU-regler på området. Bestemmelserne i BL 6-01 og BL 2-4 tilvejebringer grundlaget for etablering af pilotuddannelsen og flymekanikeruddannelsen. Bestemmelser, der muliggør uddannelse som flyveinformationsoperatør findes i BL 6-serien, mens uddannelsen som flyveleder findes i EU-regler. Etablering af uddannelsesinstitutioner vil kræve godkendelse, ligesom det vil forudsætte, at der etableres en administration til udstedelse af certifikater.

For så vidt angår security, vil overtagelsen af luftfartsområdet have den konsekvens, at Færøerne i lighed med de øvrige områder beskrevet ovenfor, selv overtager ansvaret for udstedelse af regler for security og for at sikre, at det nationale sikkerhedsprogram for luftfartssecurity til enhver tid er opdateret i forhold til ICAO-reglerne.

I forhold til den eksisterende One-Stop-Security-godkendelse (OSS) for Vága Floghavn overtager Færøerne ligeledes ansvaret for, at den færøske lovgivning på securityområdet overholder kravene for at være omfattet af OSS-samarbejdet, som fastsat i EU-lovgivningen, jf. afsnit 5.12.1.2., herunder at sikre, at lovgivningen til enhver tid er opdateret i overensstemmelse hermed.

4.3 Luftfartsaftaler

Færøerne er allerede i dag formelt omfattet af Kongeriget Danmarks ca. 80 bestående bilaterale luftfartsaftaler med fremmede stater om regelmæssig luftfart.

Det følger af lov nr. 579 af 24. juni 2005 om Færøernes landsstyes indgåelse af folkeretlige aftaler, at Færøernes landsstyre efter § 1, stk. 1-3, er bemyndiget til at forhandle og indgå (samt opsige) folkeretlige aftaler, herunder forvaltningsaftaler, med fremmede stater, som fuldt ud angår overtagne sagsområder og alene vedrører Færøerne. Bemyndigelsen omfatter imidlertid ikke folkeretlige aftaler, som også gælder for Danmark jf. lovens § 1, stk. 4.

Efter overtagelse af luftfartsområdet vil Kongeriget Danmarks eksisterende bilaterale luftfartsaftaler derfor fortsat være gældende for Færøerne, mens Færøernes landsstyre alene vil kunne forhandle nye luftfartsaftaler med fremmede stater, som ikke allerede har indgået en bilateral luftfartsaftale med Kongeriget Danmark. Ved indgåelse af nye aftaler om international flyvning til og fra Færøerne må fremgangsmåden afklares i det enkelte tilfælde.

Det bør i den forbindelse bemærkes, at det kun er et fåtal af Kongeriget Danmarks eksisterende luftfartsaftaler, som faktisk fastsætter rute- og trafikrettigheder for international flyvning til og fra Færøerne. Efter ønske fra Færøernes landsstyre vil de eksisterende luftfartsaftaler dog formentlig relativt uproblematisk kunne revideres efter forhandling med de pågældende fremmede stater, således de eksplicit fastsætter de fornødne trafik- og ruterettigheder til og fra Færøerne.

For at få adgang til luftfart på færøsk område, vil der som udgangspunkt skulle udstedes nye tilladelser til flyvning til Færøerne, ligesom der vil skulle udstedes nye nationale tilladelser til flyvning internt på Færøerne. Tilsvarende vil Trafikstyrelsen som udgangspunkt skulle udstede nye tilladelser for færøske flyvninger til Danmark. I forbindelse med ændringer af de respektive luftfartslove, vil der kunne bestemmes andet.

5. Luftfartsområdet – de tre reguleringsniveauer

Det er i folkeretten almindeligt antaget, at en stats geografiske territorium, det vil sige såvel land- som søterritoriet⁸, også inkluderer den dertil hørende luftsøjle. Det er således almindeligt anerkendt, at enhver stat har højhedsret over sit luftrum. Retten til at drive luftfart i luftrummet over andre stater har derfor måttet sikres ved aftale mellem landene som enten bi- eller multilaterale aftaler.

5.1 Det internationale niveau – Chicago-konventionen

Chicago-konventionen af 1944 (Bilag 1) indeholder en række centrale bestemmelser om etablering og regulering af samarbejdet på en lang række områder indenfor den internationale luftfart. Konventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvor den var ratificeret eller tiltrådt af det fastsatte antal lande, herunder de skandinaviske. Chicago-konventionen medførte et behov for en revision af den skandinaviske luftfartslovgivning og ligger til grund for luftfartsloven af 1960.

5.1.1 Medlemskab af ICAO

Medlemskab af ICAO kan efter Chicago-konventionens artikel 92 og 93 alene opnås af stater, der er medlemmer af de Forenede Nationer. 193 stater er i dag medlemmer af ICAO. Der er ingen bestemmelser i konventionen om medlemskab for andet end stater. Konventionen omtaler heller ikke mulighed for observatørstatus, men der er som efter anden international praksis mulighed for tilstedeværelse – med ICAO's indforståelse – af organisationer mv. med tilknytning til luftfarten. Der er hverken i ICAO-regi eller i medfør af anden almindelig international praksis kutyme for at give adgang for områder, der er dele af en medlemsstat, idet disse i stedet for vil kunne deltage i organisationernes aktiviteter som medlemmer af den pågældende stats delegation.

⁸ Søterritoriet udgøres af det ydre og indre territorialfarvand. Kyststaten har ret til at fastsætte bredden af det ydre territorialfarvand op til 12 sømil (22,224 km) fra kystlinjen eller rette basislinjer trukket mellem kystfremspring eller øer. Det indre territorialfarvand er beliggende på den landvendte side af basislinjerne. På søterritoriet har kyststaten i princippet fuld jurisdiktion til bl.a. at håndhæve sin lovgivning ligesom på landjorden. Dog skal staten respektere fremmede skibes ret til uskadelig gennemsejling af det ydre territorialfarvand. Færøernes ydre territorialfarvand er på 12 sømil (kilde: <https://um.dk/udenrigspolitik/folkeretten/folkeretten-a/havret>).

Da alene stater kan blive medlem af ICAO, kan Færøerne ikke blive optaget som medlem af ICAO. Danmark kan som medlem sammensætte sin repræsentation efter eget ønske, dog under hensyn til eventuelle krav til størrelsen heraf. Repræsentationen kan således sammensættes af repræsentanter fra såvel Danmark som Færøerne og Grønland.

5.1.2 ICAO's organisation

ICAO's organisation består af en Forsamling, et Råd og sådanne andre organer, som måtte være nødvendige, jf. konventionens artikel 43. ICAO's øverste myndighed er Forsamlingen, der består af alle medlemsstater, som hver har én stemme, jf. artikel 48 og 49.

De fem nordiske lande samt Estland og Letland har sluttet sig sammen i et fælles samarbejde i NORDICAO og har, bortset fra Estland og Letland, hidtil på rotationsbasis opnået en af pladserne i Rådet, der er det styrende organ og består af 36 medlemmer, som udpeges af Forsamlingen, jf. artikel 50.⁹ Island repræsenterer NORDICAO i perioden 2023-2025, hvorefter det ifølge repræsentationsrotationsprincippet, er Danmark, der opnår medlemskab af Rådet, hvis der opnås valg ved generalforsamlingen i 2025.

5.1.3 Regelfastsættelse og operative forpligtelser som følge af medlemskab

Chicago-konventionen fastslår i artikel 37, at medlemsstaterne påtager sig at samarbejde med henblik på opnåelse af størst mulig ensartethed i forskrifter, normer, reglementer og organisation i forbindelse med luftfartøjer, personale, luftruter og hjælpetjeneste i alle forhold, hvor en sådan ensartethed kan lette og forbedre luftfarten.

Der er i tilknytning til Chicagokonventionen indgået tillægsaftaler, bl.a. transitoverenskomsten og transportoverenskomsten, jf. henholdsvis Overenskomst af 7. december 1944 om transitrettigheder

⁹ Ved ICAO's generalforsamling i 2016 blev der vedtaget en protokol om udvidelse af antallet af rådsmedlemmer fra 36 til 40. For at protokollen kan træde i kraft, og konventionen kan blive ændret på dette punkt, kræves i henhold til konventionens artikel 94 a, at mindst 2/3 af ICAOs medlemsstater, svarende til 128 medlemsstater, ratificerer ændringen. Danmark ratificerede protokollen den 21. september 2017. Protokollen er endnu ikke trådt i kraft.

for internationale luftruter, jf. bekendtgørelse nr. 60 af 12. december 1948, og ”International Air Transport Agreement” (1944; ikke trådt i kraft og ikke tiltrådt af Danmark).

Med henblik på opfyldelsen af artikel 37 skal ICAO i tilknytning til Chicago-konventionen udarbejde og holde Annekser til Chicago-konventionen ajour indeholdende omfattende internationale standarder og rekommandationer – de såkaldte SARP’er (Standards and Recommended Practices). Annekserne skal omfatte følgende områder, jf. artikel 37 i Chicago-konventionen:

- kommunikationssystemer og lufttrafikhjælpemidler, herunder landingshjælpemidler,
- lufthavne og landingspladser,
- luftfartsregler og lufttrafikpraksis,
- certificering af operativt og teknisk personale,
- luftdygtighed,
- registrering og identifikation af luftfartøjer,
- indsamling og formidling af meteorologiske informationer,
- logbøger,
- flyvekort,
- told- og immigrationsprocedurer og
- luftfartøjer i nød og undersøgelser af havarier.

ICAO kan desuden vedtage standarder og rekommandationer om ethvert andet spørgsmål med forbindelse til flyvesikkerhed, regularitet og lufttrafiktjeneste, som til enhver tid skønnes relevante.

ICAO har for tiden udstedt 19 annekser, der indeholder standarder og rekommandationer, jf. bilag 4.

Det er ICAO’s Råd, der fastsætter SARP’er, hvilket normalt sker efter indstilling fra den permanente kommission, Air Navigation Commission (ANC), der består af 19¹⁰ medlemmer udpeget af Rådet. NORDICAO har et medlem i ANC. Antallet af SARP’er er ca. 12.000.

¹⁰ Ved ICAOs seneste generalforsamling i 2016 blev der vedtaget en protokol om udvidelse af antallet af medlemmer fra 19 til 21. For at protokollen kan træde i kraft, og konventionen kan blive ændret på dette punkt, kræves i henhold til

I forbindelse med behandlingen af forslag til ændringer i et eller flere annekser, gennemføres en høringsproces, hvor ICAO sender et ”state letter”, der indeholder ændringsforslagene til samtlige medlemsstater. Medlemsstaterne bedes i den forbindelse om at fremføre synspunkter vedrørende de foreslåede ændringer, der herefter kan indgå i den endelige behandling.

Trafikstyrelsen deltager i høringsprocessen ved at udtale sig om forslag om ændringer til annekserne, når reglerne sendes i høring i medlemsstaterne. Desuden er der efter aftale i 2023 indført en formel høringsproces, der sikrer, at det færøske landsstyre får lejlighed til at komme med en udtalelse, der fokuserer på udfordringer relateret til særlige færøske forhold, herunder situationer, hvor de geografiske forhold har indflydelse på navigationshjælpemidler, særlig meteorologiske tilstand eller lignende. Eventuelle bemærkninger kan indgå i den danske besvarelse.

Gennem fastsættelse af standarder er der således et minimum sikkerhedsniveau for den civile luftfart på globalt plan.

Det følger af Chicago-konventionens artikel 38, at enhver medlemsstat, der ikke anser det for muligt i enhver henseende at følge de vedtagne standarder, straks skal give ICAO underretning om forskellene mellem dens egen praksis og de internationalt vedtagne standarder. Dette gælder også senere ændringer i ICAO-standarderne, hvorefter enhver stat, der ikke foretager de fornødne ændringer i sine egne regler, inden 60 dage efter vedtagelsen skal meddele ICAO, hvilke skridt staten agter at tage.

For så vidt angår bestemmelserne i selve Chicago-konventionen, er medlemsstaterne forpligtet til at gennemføre disse i deres egen lovgivning, og der er således ikke mulighed for at give underretning om, at man ikke ønsker at følge bestemmelserne heri. For så vidt angår rekommandationer, er der tale om anbefalinger, som hvert enkelt medlemsland beslutter, om man vil følge. Der er ikke knyttet nogen konsekvenser til, at en medlemsstat ikke følger en rekommandation. Som følge af andre regler, fx EU-retsakter, eller andre landes praksis kan konsekvensen af ikke at følge en rekommandation, eller melde afvigelse i forhold til en standard være, at andre lande træffer deres forholdsregler herimod, fx hvis safety-standarder ikke er tilstrækkeligt tilgodeset.

konventionens artikel 94 a, at mindst 2/3 af ICAOs medlemsstater, svarende til 128 medlemsstater, ratificerer ændringen. Danmark ratificerede protokollen den 21. september 2017. Protokollen er endnu ikke trådt i kraft.

Som eksempel på en situation, hvor en safety-standard har haft betydning for visse landes forholdsregler kan nævnes, at ICAO-landene tidligere havde så meget tillid til hinanden, at man ikke foretog kontrol eller check af andre ICAO-landes sikkerhedsstandard, fx for så vidt angår flyvninger mellem to ICAO-lande. Senere begyndte USA at udarbejde en liste over lande, hvis luftfartøjer ikke fik lov til at lande på amerikansk territorium, uanset om disse lande var ICAO-lande eller ej. Dette tiltag er senere fulgt op af et lignende tiltag i EU, som i 2005 har vedtaget forordning nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud inden for EU. Listen bliver i form af en Kommissionsforordning opdateret 2-3 gange om året.

ICAO har et omfattende auditeringsprogram – USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) – som indebærer, at ICAO med mellemrum auditerer medlemsstaterne for at vurdere, om de lever op til det internationale regelsæt, der er forudsætningen for, at den internationale luftfart kan fastholde det høje sikkerhedsniveau.

5.1.4 Danmarks deltagelse i ICAO

NORDICAO deltager med én repræsentant i ANC (Air Navigation Commission) og p.t. deltager en repræsentant fra Sverige.

Trafikstyrelsen deltager i en ICAO-ekspertgruppe vedr. økonomiske forhold for flyvepladser og for lufttrafiktjenester herunder spørgsmål om principper for opkrævning af betaling for de tjenester, som udbydes¹¹.

Trafikstyrelsen deltager i det *regionale* arbejde, dvs. vedrørende det nordatlantiske område, inden for ICAO, herunder i North Atlantic System Planning Group (NATSPG), der blev nedsat af Rådet i 1967 med den opgave kontinuerligt at følge, studere og evaluere luftfartstjenestesystemet i lyset af konstant ændrede trafikkarakteristika, teknologiske fremskridt og opdaterede forventninger til trafikmængde og trafikmønstre. Trafikstyrelsen er medlem af gruppen og deltager i enkelte af de underarbejdsgrupper, der er nedsat.

¹¹ Ekspertgruppen består af ICAO Airport Economics Panel (AEP) og ICAO Air Navigation Services Economics Panel (ANSEP).

Ved sagsområdets overgang til Færøerne bør det aftales mellem Færøerne og Danmark, hvordan den færøske luftfartsmyndighed kan deltage i internationale fora som fx observatør eller deltager i delegationer.

5.2 Det nationale niveau - luftfartsloven og administrative forskrifter

Luftfartslovgivningen går tilbage til 1919, hvor den første luftfartslov blev vedtaget. Loven var oprindelig en lov om benyttelse af luftfartøjer og blev senere gradvist udvidet indtil loven af 1960, der udgør grundstammen af den struktur, luftfartslovgivningen har i dag. Der er også siden 1960 med jævne mellemrum gennemført ændringer af luftfartsloven.

Luftfartsloven er i vid udstrækning en rammelov, der forudsættes udfyldt ved administrative forskrifter. Disse findes dels i bekendtgørelser, dels, for så vidt angår de teknisk/operative forhold i Bestemmelser for civil Luftfart (BL'er). Hovedparten af transportministerens opgaver i henhold til loven er ved bekendtgørelse delegeret til Trafikstyrelsen.

I bemærkningerne til § 158 i 1960-loven fremgår bl.a., at der i lovforslaget er optaget en bestemmelse om, at loven ikke gælder for Færøerne, men at det ved kgl. anordning kan bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting.

Luftfartsloven er ved anordning sat i kraft for Færøerne, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1171 af 6. september 2023, og senere ændringer. En oversigt over anordninger, love, bekendtgørelser og BL'er fremgår af bilag 5.

5.3 Det EU-retlige niveau

Da Færøerne ikke er medlem af EU, har det EU-retlige niveau som sådan ikke nogen betydning for luftfartsreguleringen på Færøerne. Når det alligevel er relevant at nævne EU-retten i denne sammenhæng, skyldes det, at nogle af ICAO's standarder og anbefalede praksisser i henhold til

principaftale¹² herom mellem de relevante færøske og danske myndigheder, er gennemført for Færøerne i hvad, der svarer til EU-reglerne på visse områder (BL 2-4 værkstedsvirksomhed, BL 5-50 luftfartsvirksomhed, BL 6-01 personcertificering, BL 7-5 lufttrafiktjeneste og bekendtgørelse for Færøerne om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer).

De færøske regler på området er, uanset de spejler EU-reglerne, udtryk for nationale regler, hvorfor efterlevelse af reglerne ikke fx giver adgang til EU's indre marked for luftfart. Som beskrevet nedenfor i afsnit 6.10. forudsætter flyvning mellem Færøerne og EU, udnyttelse af de bilaterale luftfartsaftaler, som er indgået på rigets vegne af Danmark.

¹² Principaftalen har sit udspring i den arbejdsplan, der drøftes på det årlige kontaktudvalgsmøde mellem det færøske erhvervsdepartement og Trafikstyrelsen. Af arbejdsplanen fremgår det, at målsætningen er: ”At sikre, at luftfartslovgivningen for Færøerne til enhver tid er afstemt og ajourført og at EU's sikkerhedsbestemmelser som princip indføres på Færøerne. Der tilstræbes så ensartet regelgrundlag som muligt for hele Rigsfællesskabet. EU-reglerne skal så vidt muligt, hvor relevant, via BL gøres gældende i Færøerne, men med dispensationsmulighed. Desuden skal ændringer til luftfartsloven også sættes i kraft for Færøerne, hvor ønskeligt.”

6. Luftfartsområdet – regler og forvaltning

Luftfartsområdet er sammensat af en lang række fagligheder, hvor nogle pr. definition må anses for ”søjle-agtige” mens andre er mere tværgående.

De tværgående fagligheder retter sig primært mod sikkerhedsstyring i bred forstand, og vedrører således fx indførelse af safety management systemer i organisationerne, samt brug og håndtering af hændelsesindberetninger. De mere tværgående fagligheder beskrives ikke nærmere nedenfor. For de kompetencekrav, der retter sig mod inspektørerne henvises til kapitel 3 ovenfor.

Nærværende kapitel beskriver i overordnede træk de forskellige fagligheder, der er af mere ”søjle-agtig” karakter, og som tilsammen kan anses for at udgøre rammerne for luftfartsområdet.

6.1 Flyvepladser

6.1.1 Regelgrundlaget

Ifølge Chicago-konventionens artikel 28 forpligter medlemsstaten sig til, i det omfang som den finder det muligt, at sørge for (bl.a.) flyvepladser for at lette den internationale luftfart i overensstemmelse med standarder og procedurer, der til enhver tid anbefales eller er fastsat i konventionen. De tekniske krav til flyvepladsers indretning fremgår af annekts 14. For visse flyvepladser er der herudover ifølge Annex 19 et krav om styring af flyvesikkerheden - safety management.

Der er ikke i sig selv nogen pligt til at etablere eller opretholde flyvepladser på Færøerne. Da der imidlertid er internationale flyvninger til og fra Færøerne (Vága Floghavn), er der en forpligtelse til at følge de internationale krav.

Riget har ved sin ratificering af Chicago-konventionen forpligtet sig til at opfylde forpligtelserne i henhold til denne, og de internationale standarder og rekommandationer, der fastsættes i medfør af denne, for så vidt angår den internationale luftfart – eller, hvis forpligtelserne ikke efterleves, at melde en afvigelse, jf. Chicago-konventionens artikel 38.

Riget har hidtil fulgt standarder og normalt også rekommandationer, medmindre særlige forhold har gjort sig gældende.

De internationale bestemmelserne af relevans for flyvepladser er hovedsageligt gennemført i luftfartslovens kapitel 6 og BL 3-serien. Derudover er BL 11-5 specifikt rettet mod Vága Floghavn.

6.1.2 Tilladelse til at indrette og drive en flyveplads

Efter luftfartslovens § 55 kræves der særlig tilladelse til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden. Transportministeren har dog beføjelse til, under særlige omstændigheder, at fastsætte regler om, at en flyveplads kan indrettes og drives, uden at tilladelse er påkrævet.

For flyvepladser på Færøerne, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, meddeles tilladelsen af Færøernes landsstyre.

Ved en ”flyveplads”, der er ”åben for offentligheden”, jf. luftfartslovens § 55, forstås ethvert område, hvorfra der starter og lander luftfartøjer, det være sig på land-, sø- eller isområder, uanset størrelse og ejerforhold, hvis beflyvning under ensartede vilkår står åben for alle luftfartøjer. Flyvepladsbegrebet dækker således såvel de mindste evt. privatejede pladser, fx en mark eller strandbred, som de største lufthavne, og uanset om benyttelsen er varig eller midlertidig, hvis pladsen står åben for offentligheden.

Hertil kommer, at der skal foreligge en *godkendelse* efter luftfartslovens § 60, en såkaldt teknisk godkendelse, der udstedes af transportministeren (Trafikstyrelsen), jf. BL 3-1 af 10. marts 1993 og BL 3-2 af 10. marts 1993 om bestemmelser om henholdsvis etablering af offentlige VMC-flyvepladser (Visual Meteorological Conditions, dvs. visuelle vejrforhold) og IMC-flyvepladser (Instrument Meteorological Conditions, dvs. instrumentvejrforhold).

For så vidt angår sondringen mellem tilladelser på den ene side og godkendelser på den anden side, gælder, at ved vurderingen af, om en tilladelse skal gives, er det afgørende, om etableringen af flyvepladsen er forenelig med almene samfundsmæssige synspunkter, mens der ved godkendelser tages sigte på de sikkerhedsmæssige hensyn.

Ved bedømmelsen af om en tilladelse bør gives, må det således overvejes, om indretningen og driften af pladsen er forenelig med almene hensyn. Ved afgørelsen heraf må det bl.a. tages i betragtning, om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, og om flyvepladsen tænkes etableret på et sted, hvor den er til gene for omgivelserne.

For så vidt angår helikopterflyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart, skal disse etableres og drives efter bestemmelserne i BL 3-8 af 13. maj 2020 om etablering drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser. Er der tale om offshore helikopterflyvepladser, finder BL 3-5 af 18. december 2006 om helikopterdæk på havanlæg anvendelse i stedet.

Private flyvepladser, hvortil der foregår erhvervsmæssig transport, skal have en godkendelse (sikkerhedsmæssig / teknisk godkendelse) i lighed med de offentligt tilgængelige flyvepladser. Som eksempler på sådanne pladser kan eksempelvis nævnes helikopterflyvepladser på hospitaler, offshore mm. Kravet om godkendelse har til formål at beskytte tredje parter, som drager nytte af pladsen.

Afhængigt af hvilken flyveplads, der etableres, vil der skulle etableres et passende sikkerhedsstyringssystem, til håndtering af flyvesikkerhedsrisici.

6.1.2.1 Særregler for flyvepladser på Færøerne

Som følge af de topografiske forhold på Færøerne, som adskiller sig væsentligt fra de danske forhold, er der visse særregler for flyvepladser på Færøerne. Reglerne fremgår af BL 3-2 A – en ændring af BL 3-2, der kun finder anvendelse på Færøerne og i Grønland. Bestemmelserne, der vedrører etablering af offentlige IMC-flyvepladser, indeholder regler, der gør det muligt at fravige ICAO-reglerne, for så vidt angår sikkerhedszoners længde, bredde og beskaffenhed samt sikkerhedszonen ved baneenden.

6.1.3 Tilsyn med flyvepladser

Trafikstyrelsen fører tilsyn med samtlige godkendte flyvepladser, herunder helikopterlandingspladser på Færøerne, jf. luftfartslovens § 150e.

På Færøerne findes ni godkendte flyvepladser (én til fastvingede luftfartøjer (lufthavn) og otte helikopterflyvepladser), der er åbne for offentligheden.

Endelig kan der godkendes landingspladser på skibe, der anvendes i forbindelse med olieefterforskning. Hvis denne efterforskning resulterer i olieudvinding, skal helikopterlandingspladser på boreplatformene godkendes af Trafikstyrelsen efter BL 3-5.

Tilsynene er tilrettelagt som tiltrædelseskontrol, der udføres inden anlægget tages i brug, og derefter som funktionstilsyn, der udføres periodevis eller i øvrigt efter behov.

Tiltrædelseskontrollen har til formål at sikre, at den påtænkte flyveplads eller ændring heraf gennemføres i overensstemmelse med gældende bestemmelser på området. Tiltrædelseskontrollen strækker sig fra planlægningsfasen, til anlægget er godkendt til brug.

Når anlægget er taget i brug, føres der såkaldt funktionstilsyn hermed i form af rutinemæssige og ad-hoc kontrolbesøg/-besigtigelser. Det bemærkes i den forbindelse, at der også løbende føres tilsyn med støj fra fly, herunder særligt i relation til operationer, der foregår i forbindelse med henholdsvis start og landing.

For så vidt angår internationale flyvepladser, føres endvidere tilsyn med, at lufthavnen opfylder de security-mæssige krav, dvs. krav til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, jf. Det Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP), se nedenfor under afsnit 6.12.

6.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed

6.2.1 Regelgrundlaget

I Chicago-konventionens Annex 6, part I, er angivet en række krav med hensyn til luftfartsvirksomhed (operation of aircraft).

Det fremgår af Annex 6, pkt. 4.2.1.1 - 4.2.1.5, at selskabet skal have et "Air Operator Certificate" (AOC) eller et lignende dokument, der bl.a. angiver, hvilke luftfartøjer selskabet har tilladelse til at operere.

Af Chicago-konventionens Annex 6, pkt. 4.2.1.3 og 4.2.1.4 fremgår det, at et luftfartsselskab skal etablere en driftsorganisation, der skal godkendes af medlemsstatens tilsynsmyndighed. Det fremgår desuden, at selskabet skal redegøre for, at der er tale om en hensigtsmæssig organisation, fornøden kontrol og overvågning af flyveoperationer, relevante træningsprogrammer og vedligeholdelsesarrangementer, som er i overensstemmelse med arten og omfanget af selskabets aktiviteter.

I henhold til Annex 6, pkt. 4.2.3.1, skal selskabet endvidere have udarbejdet en driftshåndbog, der skal indeholde nærmere angivne oplysninger om de gældende regler og procedurer for den virksomhed, som selskabet udøver. Herudover er der ifølge Annex 19 et krav om styring af flyvesikkerheden - safety management.

I luftfartslovens regi findes bestemmelser om luftfartsvirksomhed primært i kapitel 7 og 8, og i BL 5-serien, hvor BL 5-50 Bestemmelser om luftfartøjsoperatører, som ikke er omfattet af EU-AIR-OPS, udgør den primære reguleringsmæssige ramme for luftfartsvirksomhed.

6.2.2 Luftfartsselskaber og flyvevirksomheden

Som beskrevet under afsnit 6.10. om trafikrettigheder, har der hidtil, for så vidt angår den færøske rute- og charterflyvning, været etableret et system med en basiskoncession¹³ og, for så vidt angår flyvning ud af Færøerne, separate rutetilladelser i henhold til luftfartslovens § 75.

Basiskoncessionen indeholder de generelle betingelser for at drive luftfart og giver endvidere uden anden tilladelse ret til at udføre charterflyvning efter de regler, der i øvrigt gælder herom, jf. BL 10-1. Taxaflyvning foregår, hvis selskabet ikke har en basiskoncession, i henhold til en generel

¹³ Systemet med basiskoncession er inspireret af Rådets forordning (EØS) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet. Forordningen fastsætter en række krav, som medlemsstaterne stiller til luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i EU med henblik på bl.a. udstedelse og opretholdelse af licenser. Der er heri fastsat krav med hensyn til luftfartsselskabets ejerforhold og økonomiske forhold, forsikring, leasing, AOC mm. Forordningen gælder ikke for Færøerne. Et "færøsk" luftfartsselskab kan ikke opnå en EU-licens, da kravene om "hovedvirksomhed" i forordningen ikke kan opfyldes. Den afgørelse om koncession, der træffes af Trafikstyrelsen i dag, er inspireret af denne forordning.

tilladelse, der giver ret til at udføre ad hoc taxaflyvning. I tilknytning til en taxaflyvningstilladelse kan der udstedes tilladelse til at udføre rutetaxaflyvning internt på Færøerne.

De væsentligste betingelser for at opnå en basiskoncession for et luftfartsselskab, der er hjemmehørende på Færøerne er:

- at ejeren af virksomheden er dansk (hvorved tillige forstås færøsk), dvs. at denne har en nærmere tilknytning til Danmark eller Færøerne som angivet i luftfartslovens § 7,
- at virksomheden har hovedforretningssted på Færøerne,
- at virksomheden råder over – enten via ejerskab eller langtidslease – luftfartøjer, der er egnet til den pågældende form for luftfartsvirksomhed, og
- at virksomheden samtidig opnår en teknisk/operativ godkendelse (AOC og evt. godkendelse af vedligeholdelsesorganisation), jf. BL 5-50.

Med henblik på bedømmelse af koncessionshavers økonomiske stilling, kan det blandt andet fastsættes som vilkår i koncessionen jf. §78, at Trafikstyrelsen kan kræve at få selskabets regnskaber til gennemsyn. Luftfartsloven indeholder i § 82 en rammebestemmelse, hvorefter luftfart skal finde sted i overensstemmelse med de forskrifter, som transportministeren udfærdiger til at undgå sammenstød mellem luftfartøjer og andre ulykker under luftfart eller i øvrigt til sikring mod farer eller ulemper som følge af luftfart.

Bemyndigelsen til at fastsætte forskrifter er delegeret til Trafikstyrelsen, der bl.a. har fastsat regler om den operative godkendelse af et luftfartsselskab, herunder at der skal etableres en driftsorganisation og udarbejdes en driftshåndbog, der beskriver de gældende regler og procedurer for den virksomhed, som selskabet udøver. Desuden skal selskabet have en flyvechef, som over for tilsynsmyndigheden er ansvarlig for den operative drift. Flyvechefen skal have visse kvalifikationer og skal godkendes af Trafikstyrelsen.

De operationelle regler om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervmæssig lufttransport fremgår af BL 5-50, der vedrører, tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer. Ud over krav til de forskellige typer af luftfartsselskaber og operationer indeholder BL 5-50 bl.a. bestemmelser om, at luftfartsselskaberne skal etablere et kvalitetsstyringssystem.

For at en færøsk luftfartsvirksomhed kan opnå basiskoncession, skal virksomheden være i besiddelse af en række godkendelser, som ud over et AOC udstedt i medfør af BL 5-50, kan omfatte en værkstedsgodkendelse udstedt i medfør af forordning nr. 1321/2014¹⁴ og en aftale med en godkendt vedligeholdelsesorganisation jf. forordning nr. 1321/2014. Kravet om at luftfartsselskabet skal have en række EU-godkendelser for så vidt angår værksted og vedligeholdelsesorganisation skyldes, at luftfartsselskabets luftfartøjer er registreret i det danske Nationalitetsregister, hvilket forudsætter, at luftfartøjerne lever op til de tekniske EU-krav på området. Et luftfartsselskab kan derudover have tilknyttet en flyveskolevirksomhed til brug for løbende vedligeholdelse af certifikater for piloter og kabinepersonale samt disses løbende træning. Da det som følge af BL 5-50 er et krav, at piloter og kabinepersonale i dag er i besiddelse af EU-certifikater udstedt i medfør af forordning nr. 1178/2011¹⁵, vil flyveskolen ligeledes skulle godkendes i henhold til forordning nr. 1178/2011.

6.2.3 Tilsyn med luftfartsvirksomheder

Når først et luftfartsselskab er godkendt ved en tiltrædelseskontrol (gennemgang af relevant dokumentation samt fysisk besigtigelse på selskabets lokationer), skal der føres løbende tilsyn med virksomhedens efterlevelse af forudsætningerne for godkendelsen – funktionstilsynet. Ved funktionstilsyn sker der regelmæssige inspektioner og gennemgang af dokumentation.

Trafikstyrelsen fører i øjeblikket som tilsynsmyndighed tilsyn med luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne. Tilsynet består i inspektion af luftfartsselskaberne efter gældende regler samt godkendelse af rettelser til driftshåndbøgerne, accept af nøglepersoner i organisationerne, optagelse af nye luftfartøjer på AOC'et, indgåelse af aftaler med andre lande om at Trafikstyrelsen foretager tilsyn af luftfartøjer på fremmed lands nationalitetsregister, hvis et færøsk selskab ønsker at operere udenlandsk registrerede luftfartøjer, økonomisk tilsyn samt opfølgning på eventuelle overtrædelser af gældende regler.

¹⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

¹⁵ 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

Endelig føres tilsyn med det certificerede personale, herunder piloter, andre besætningsmedlemmer, flyveledere og mekanikere. For relevante persongrupper omfatter tilsynet også efterlevelse af helbredskravene.

6.3 Erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport

6.3.1 Regelgrundlaget

Ud over den erhvervsmæssige lufttrafik, der udføres af luftfartsselskaber med et AOC, som beskrevet i afsnit 6.2, har myndigheden også opgaver relateret til flyvning, der foretages i forbindelse med privatflyvning, erhvervsmæssige og ikke erhvervsmæssige specialoperationer og luftsport. De internationale krav til den slags operationer findes ligesom kravene til de erhvervsmæssige operationer, i Chicagokonventionens annek 6.

Specialoperationer som fx miljø- og klimaovervågning, luftfotooperationer, kortlægning, faldskærmsflyvning, optrækning af svævefly mv. kan udføres som enten erhvervsmæssig eller privat flyvning. De forskellige typer af flyvning, som ikke anses for erhvervsmæssige lufttransport, reguleres efter forskellige regelsæt.

Luftsportsgrene som hanggliding, faldskærmoperationer og flyvning med ultralette fly og gyrokoptere samt flyvning med hjemmebyggede luftfartøjer og eksperimental fly og ikke erhvervsmæssig svæveflyvning er reguleret efter national lovgivning i form af BL'er. Ballonflyvning samt privatflyvning med mindre og større fly er reguleret i EU-regler, hvoraf regler svarende til EU-reglerne om privatflyvning med mindre og større fly, som omfattet af forordning 965/2012¹⁶, er gennemført med virkning for Færøerne i BL 5-50.

Som led i myndighedens administration af de nævnte områder kræves ud over fx kompetence til at udstede godkendelse til specielle operationer, også kompetencer til håndtering af specifikke godkendelser (Specific Approvals), der reguleres nærmere i BL 5-50. Opgaverne består i vurdering af

¹⁶ 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

en række særlige operationsformer, fx hejsning er personer med helikopter (HHO), flyvning med farligt gods (DG), operation med lav sigtbarhed (LVO), flyvning i større højder med reduceret højde adskillelse (RVMS).

6.3.2 Tilsyn med erhvervsmæssige specialoperationer, privatflyvning og luftsport

Trafikstyrelsen foretager tilsyn og kontrol med hele området, hvilket betyder, at der er behov for omfattende uddannelse af inspektører med særlige kompetencer for at dække alle områder og flyveformer. For en række operatører består tilsynet i en gennemgang af virksomheden eller organisationens styringssystemer og risikohåndteringssystemer samt tilsyn med luftfartøjernes udstyr og tilhørende procedurer. I forhold til de private operatører, som ikke har en organisation eller virksomhed, er tilsynet i højere grad møntet mod selve flyveoperationerne og nødvendig og korrekt certificering af piloten. Privatflyvningsområdet er også det område, hvor der konstateres flest overtrædelser af luftfartslovgivningen i forbindelse med tilsyn. Der er oftest tale om sager, hvor flyvning er sket i for lav højde.

Tilsyn foretages i de fleste tilfælde med fysisk fremmøde hos de pågældende operatører og ved ikke annoncerede besøg på flyvepladser og lufthavne.

Med tilsynsopgaven og ansvaret følger en forpligtelse til at informere flyvesamfundet om emner i forhold til flyvesikkerhed. Denne informationsopgave har en anden karakter i relation til privatflyvning end tilfældet er for erhvervsmæssig lufttrafik, idet private ikke på samme måde er forankret i en organisation, som kan understøtte korrekt efterlevelse af reglerne.

6.4 Uddannelsesområdet

6.4.1 Regelgrundlaget

Af Chicagokonventionens artikel 32 fremgår det, at føreren af et luftfartøj og de øvrige med driften beskæftigede besætningsmedlemmer på et luftfartøj, der er indsat i international luftfart, skal være forsynet med duelighedsbeviser og certifikater, udstedt eller godkendte af den stat, i hvilken luftfartøjet er registreret. Derudover har staterne ret til, for så vidt angår flyvning over eget territorium at nægte at anerkende gyldigheden af sådanne beviser og certifikater, som er udstedt til statens egne

statsborgere af en anden kontraherende stat. Staterne skal efter artikel 33 anerkende beviser og certifikater udstedt af kontraherende stater, forudsat at de er udstedt i overensstemmelse med minimumsnormerne.

Mere detaljerede krav til kompetencer hos certificeret personel findes i Chicagokonventionens annek 1, der igen henviser til en række mere detaljerede beskrivelser af krav rettet mod såvel uddannelseskrav for personel, som krav til uddannelsesinstitutioner, herunder krav om godkendelse og løbende tilsyn. Blandt de krav, der retter sig mod personer, er dels krav, der relaterer sig til den specifikke faglighed som fx flyveleder, mekaniker eller flyvelæge, samt mere generelle krav rettet mod det nødvendige helbreds niveau eller sprogforudsætninger som led i erhvervelse, forlængelse eller fornyelse af beviset eller certifikatet. For uddannelse- og træningsorganisationerne er kravene mere organisatoriske, og skal globalt set understøtte ensartet styring af sikkerheden i organisationerne i form af krav om sikkerhedsstyringssystemer og en ensartethed i uddannelserne, hvilket nødvendiggør ensartede krav til curriculum, klasseundervisning, praktisk træning m.v.

Efter udstedelse af godkendelser til uddannelsesorganisationerne, skal myndigheden etablere et tilsynsprogram, der sikrer løbende efterlevelse af godkendelseskravene. Frekvenser for tilsynene er i dag fastsat i de regler, der gennemfører de internationale forpligtelser i Chicagokonventionen og dennes annekser. Rettigheder, der knytter sig til personcertifikater, herunder til piloter og flyvelæger samt helbredsbeviser er tidsbegrænsede, og forudsætter naturligt tilsyn i forbindelse med forlængelse eller fornyelse, idet der dog også løbende foretages tilsyn ved fx inspektion af luftfartsorganisationerne og certifikat-gennemgang og ved tilsynet med flyvelægerne.

Bestemmelserne er blandt andet gennemført i luftfartslovens kapitler 3, 4 og 6, BL 2 og 6-serien og bekendtgørelser om droner.

Der udstedes for nuværende alene EU-certifikater til uddannelsesorganisationer og luftfartsrelateret personel hjemmehørende på Færøerne, når bortses fra certifikater til FIS- operatører (flight information service officer) og disses uddannelsesorganisationer, der har nationalt certifikat¹⁷. Udstedelse

¹⁷ Personcertifikaterne udstedes i medfør af BL 6-71 – Bestemmelser om FIS- og FIS-elevcertifikater, efter endt uddannelse ved en uddannelsesorganisation godkendt i henhold til BL 6-97 - Bestemmelser om praktisk uddannelse til FIS-

sker som udgangspunkt på baggrund af en uddannelse på en af Trafikstyrelsen godkendt uddannelsesinstitution i henhold til enten forordning nr. 1178/2011¹⁸ eller forordning nr. 1321/2014¹⁹, eller på en uddannelsesinstitution i et andet EU-land, eller sjældnere, et tredjeland.

Der er for øjeblikket alene én uddannelsesinstitution tilknyttet en færøsk luftfartsvirksomhed. Skolen udfører alene vedligeholdelsestræning af betydning for luftfartsselskabets eget personale, og er godkendt i henhold til EU-rettens bestemmelser om godkendte træningsorganisationer (forordning nr. 1178/2011).

Ved etablering af træningsorganisationer, og ved udstedelse af organisations- og personcertifikater, vil det afhænge af uddannelsesorganisationen, hvilke inspektørkompetencer en godkendelse forudsætter. Eneste reelle fællesmængder for inspektører på uddannelsesområderne vil være auditeringskompetencer og viden om opbygning, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsstyringssystemer (Safety Management System (SMS)).

6.4.2 Tilsynet med uddannelsesorganisationer og certifikater

Efter godkendelse af en uddannelsesorganisation, skal den stadige efterlevelse af kravene vurderes ved løbende tilsyn. Som beskrevet ovenfor, udstedes i dag alene EU-certifikater på området. Det betyder, at tilsynsfrekvenserne følger EU-reglerne på området. Det vil dog ikke ændre sig ved udstedelse af nationale godkendelser, da det nationale regelgrundlag baserer sig på regler svarende til

certifikat m.m. Der udøves for nuværende ikke flyveledelse på Færøerne. Regler svarende til EU-reglerne om flyvelederuddannelse (Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveledercertifikater i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 805/2011), er gennemført i BL 6-02 Bestemmelser for Færøerne og Grønland om flyveledercertifikater mv.

¹⁸ 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.

¹⁹ Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver.

de EU-retlige regler og da EU-reglerne sikrer gennemførelse af ICAO's bestemmelser. Der vil således også i BL'erne være udtrykkelige krav til myndighedernes tilsynsfrekvens.

I forhold til uddannelsesorganisationerne, herunder de uddannelsesorganisationer, der er knyttet til en luftfartsvirksomhed, samt flysimulatororganisationer, udføres tilsyn som udgangspunkt som fysiske tilsyn. På et fysisk tilsyn vurderes blandt andet træningsprogrammer, manualer og procedurer, systemtekniske krav til simulatorer, de ansattes kompetencer og rettigheder samt sikkerhedsstyringssystemer på baggrund af en præsentation fra organisationen og uddybende spørgsmål fra myndigheden.

Det løbende tilsyn med personcertificering sker dels i forbindelse med vedkommendes jobfunktion, herunder når der udføres eksaminationsopgaver på vegne af Trafikstyrelsen, dels ved Trafikstyrelsens ad hoc-tilsyn i forbindelse med flyvninger, og dels ved fornyelse eller forlængelse af certifikater og beviser.

For ansatte piloter foretages løbende egenkontrol i den organisation, hvor piloten er ansat. Organisationerne skal sikre sig, at personalet hele tiden efterlever godkendelseskravene, og hvis ikke det er tilfældet, sikre sig, at forholdet er bragt i orden, inden piloten på ny udfører tjeneste.

Derudover foretager de danske myndigheders luftfartsinspektører i forbindelse med kontrol af luftfartøjer i danske lufthavne, også en kontrol af certifikater og beviser. Denne kontrol retter sig mod såvel danske som udenlandske luftfartøjer. En pilot med et dansk certifikat kan på tilsvarende vis underkastes certifikatkontrol af udenlandske myndigheder i forbindelse med deres tilsyn i de respektive nationale lufthavne, hvor luftfartøjer af enhver art kan udtages til kontrol (SAFA/SACA/SANA (Safety Assessment of Foreign Aircraft/Safety Assessment of Community Aircraft/Safety Assessment of National Aircraft)).

Ved en sådan kontrol stilles der blandt andet krav om, at personalet fremviser certifikater og beviser. Hvis en person, der er certificeret af Trafikstyrelsen ikke kan vise et gyldigt certifikat, kan vedkommende ikke udøve sin jobfunktion. Trafikstyrelsen vil i det tilfælde straks blive kontaktet med henblik på, at styrelsen kan foretage det fornødne i forhold til fx sanktionering overfor vedkommende og eventuelt vedkommendes arbejdsgiver, hvis dette skønnes relevant. Private piloter, der

ikke er ansat af en luftfartsorganisation, vil på tilsvarende vis kunne underkastes et tilsyn på en flyveplads.

Det løbende tilsyn med godkendte flyvelæger sker dels i forbindelse med, at flyvelægerne sender medicinske vurderinger af piloter, kabinepersonale og flyveledere ind til Trafikstyrelsen, hvor styrelsens luftfartslæger gennemgår sagerne, dels i forbindelse med fysiske kontrolbesøg hos flyvelægen og dels i forbindelse med fornyelse eller forlængelse af flyvelægecertifikatet. Det samme gør sig gældende for flyvelægecentre, og de flyvelæger, der er ansat i centrene, hvor tilsynet dog også omhandler flyvelægecentrenes sikkerhedsstyringssystem.

Tilsynet med flymekanikere og flyveledere sker typisk som led i tilsynet hos disses arbejdsgivere, og ved fornyelser og forlængelser af certifikater og rettigheder.

6.5 Luftfartøjers luftdygtighed – værksteder og vedligeholdelsesorganisationer

6.5.1 Regelgrundlaget

Det følger af Chicagokonventionens artikel 31, at ethvert luftfartøj, der er indsat i international luftfart, skal være forsynet med et luftdygtighedsbevis udstedt eller valideret af den stat, hvor luftfartøjet er registreret, medmindre der foreligger anden aftale om overdragelse af denne forpligtelse, jf. konventionens artikel 83bis.

Den nærmere beskrivelse af kravene knyttet til luftfartøjers luftdygtighed fremgår af Chicagokonventionens annek 6, hvor det alene er udvalgte kapitler, der omhandler krav til luftfartøjers luftdygtighed og annek 8, der udelukkende vedrører initial og vedvarende luftdygtighed.

Standarder og praksis er for langt hovedparten af luftfartøjer i nationalitetsregisteret gennemført og implementeret ved EU-Kommissionens forordning nr. 748/2012²⁰ for så vidt angår den initiale luftdygtighed, mens krav rettet mod den vedvarende luftdygtighed er gennemført ved EU-

²⁰ Kommissionens forordning (EU) Nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

Kommissionens forordning nr. 1321/2014²¹. Det følger af EU reglerne om initial luftdygtighed, at luftfartøjer registreret i en medlemsstats nationalitetsregister, skal være certificeret i overensstemmelse med kravene i forordning nr. 748/2012 for at registrering kan ske, og at luftfartøjerne skal vedligeholdes i overensstemmelse med forordning nr. 1321/2014, for at registrering kan opretholdes.

Luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne er på nuværende tidspunkt registreret i det danske nationalitetsregister og skal som følge heraf leve op til kravene om initial luftdygtighed i forordning nr. 748/2012 og vedvarende luftdygtighed i forordning nr. 1321/2014. Registreres luftfartøjerne i et færøsk register, vil forordninger ikke længere finde anvendelse, hvorfor en national implementering af ICAO's standarder og anbefalede praksisser skal gennemføres. Som beskrevet under afsnit 4 i rapporten, skal det vurderes nærmere, i hvilket omfang regler svarende til EU-reglerne vil kunne opretholdes.

De luftfartøjer, der ikke omfattes af EU-reglerne - de såkaldte "Anneks-I" luftfartøjer - er alene reguleret i BL systemet med hjemmel i luftfartsloven. Også for anneks I luftfartøjerne sondres mellem initial og vedvarende luftdygtighed. Reglerne herom findes i BL 1-, 2- og 9-serierne.

Trafikstyrelsen varetager i dag opgaver med registrering af luftfartøjerne i nationalitetsregisteret og foretager i den forbindelse vurderingen af, om betingelserne for registreringen og udstedelse af relevante godkendelser er opfyldt. Se nærmere om registrering af luftfartøjer i afsnit 6.9. Tilsvarende er det Trafikstyrelsen, der for værksteder og vedligeholdelsesorganisationer samt personer, der udfører arbejde relateret til luftfartøjerne, står for udstedelse af relevante godkendelser. I nogle tilfælde forudsætter godkendelse fysisk besigtigelse eller møder, mens det i andre tilfælde er muligt at foretage godkendelsen på baggrund af relevant dokumentation.

Som eksempler på dokumenter udstedt af Trafikstyrelsen kan nævnes luftdygtighedsbeviser, støjcertifikater og flyvetilladelser.

²¹ Kommissionens forordning (EU) Nr. 1321/2014 af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

6.5.2 Tilsynet med luftfartøjers luftdygtighed

Tilsynsforpligtelsen for Trafikstyrelsen i relation til den initiale luftdygtighed indebærer blandt andet besigtigelse af luftfartøjer, der er stationeret på Færøerne, og som er opført på det danske nationalitetsregister og sikring af, at produktionsorganisationer opfylder de fastsatte krav.

For så vidt angår certificering af luftfartøjer, ETSO- og designgodkendelser er det det Europæiske Luftfartssikkerheds Agentur (EASA), der er kompetent myndighed, hvorfor Trafikstyrelsen ikke fører tilsyn med denne del. Ved færøsk overtagelse, vil den færøske luftfartsmyndighed skulle definere, hvordan håndtering af certificering af luftfartøjer skal ske.

I forhold til den vedvarende luftdygtighed, fører Trafikstyrelsen tilsyn med værksteder, hvor tilsynet primært gennemføres som fysiske tilsyn, der skal sikre, at værkstedet lever op til de fastsatte krav som for eksempel faciliteter, personel, og håndbøger.

Derudover fører Trafikstyrelsen tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer, der sikrer, at luftfartøjerne kontinuerligt er luftdygtige. Opgaven går ud på at sikre, at organisationerne lever op til de fastsatte krav som for eksempel vedrører faciliteter, personel, håndbøger og luftdygtighedseftersynsbevis.

Tilsynene reguleres af forordning nr. 1321/2014.

6.6 Eftersøgning og redning

6.6.1 Regelgrundlaget

I bekendtgørelse nr. 1782 af 7. september 2021, bekendtgørelse for Danmark og Færøerne om eftersøgning og redning på luftfartsområdet er der fastsat regler om eftersøgnings- og redningstjeneste, der bygger på standarderne i ICAO's Annex 12 (Search and Rescue).

Flyveredningstjenesten på Færøerne varetages af de islandske luftfartsmyndigheder, idet Færøerne er beliggende i Reykjavik eftersøgnings- og redningsregion, som blev fastlagt i 1940'erne ved etableringen af Provisional ICAO.

Der er indgået en samarbejdsaftale mellem Joint Rescue Coordination Center (JRCC) Reykjavik og Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) Tórshavn vedr. flyveredningstjeneste.

De islandske luftfartsmyndigheder yder for egen regning den faktiske redningsmæssige indsats, oftest i tæt samarbejde med det danske forsvar.

6.7 Droner

6.7.1 Regelgrundlaget

Droner udgør, i det omfang de anvendes til civilt formål, civile luftfartøjer, og omfattes dermed af den internationale regulering af civil luftfart i det omfang reglerne muliggør dette.

ICAO arbejder for øjeblikket i en teknisk arbejdsgruppe for at indføre nye SARP'er på droneområdet med henblik på, at der globalt set kan udarbejdes nogle ensartede normer for såvel produktion som anvendelse af certificerede droner.

Siden 2019 har droneområdet være reguleret i EU regi med vedtagelsen af følgende forordninger:

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 af 24. maj 2019 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/945 af 12. marts 2019 om ubemandede luftfartøjssystemer og om tredjelandsoperatører af ubemandede

luftfartøjssystemer, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/664 af 22. april 2021 om et regelsæt for U-space.

Den 23. november 2023 vedtog Lagtinget den kongelige anordning, der gennemfører den seneste ændring af luftfartslovens bestemmelser om droner. Den kongelige anordning hjemler samtidig udstedelsen af de nye droneregler svarende til EU-reglerne på området. En ny bekendtgørelse, der sætter regler svarende til EU-forordning nr. 2019/947 i kraft for Færøerne, forventes at træde i kraft d. 1. februar 2024. Tilsvarende forventes det, at regler svarende til EU-forordning 2019/945 sættes i kraft i løbet af 2024, når det er afklaret, hvordan en række direktiver og forordninger, der henvises til i forordningen, men som ikke er trådt i kraft på Færøerne, skal håndteres. Der udstår endnu afklaring af, om regler svarende til EU-forordning 2021/664 skal sættes i kraft.

Med ikrafttrædelsen af de nye droneregler inddeles droneflyvning i tre hovedkategorier:

- *Den åbne kategori*, hvor flyvningen udgør lille risiko bl.a. pga. vægtkrav til dronerne, maksimal højde der må flyves i og afstandskrav til, hvor der må flyves, og hvor tæt på personer og personforsamlinger der må flyves.
- *Den specifikke kategori*, hvor droneflyvningen udgør en højere risiko. Der vil derfor blive stillet krav om håndtering af disse risici baseret på en risikovurdering af typen af flyvning, fx i form af større tekniske krav til dronen eller krav til uddannelse af droneflyveren.
- *Den certificerede kategori*, hvor risikoen er på niveau med bemandet flyvning. Reglerne for flyvning i denne kategori vil derfor svare meget nøje til bemandet flyvning, hvor der stilles krav både til dronen, dennes luftdygtighed m.v. samt til personalet, der flyver dronen.

Hver droneflyvningskategori er underlagt hvert sit operative regelsæt, herunder regler om fjernpilots kompetencer, flyvehøjder, operative regler mv. Reglerne for droneflyvning i den åbne og den specifikke kategori fremgår af gennemførelsesforordningen og den tilhørende beskrivelse af, hvordan det er accepteret, at man lever op til kravene (Acceptable Means of Compliance) og vejledningsmateriale. Regler for den certificerede kategori vil blive udarbejdet særskilt (det første udkast til regler er i efteråret 2023 udarbejdet).

Trafikstyrelsen kan i henhold til forordning 2019/947 fastsætte geografiske dronezoner – dvs. afgrænsede områder – hvori droneflyvning kan ske på skærpede eller lempeligere vilkår i forhold til de generelle regler. Disse kan fastsættes af hensyn til sikkerhed (safety og security), privatlivets fred og miljøet.

6.7.2 Tilsyn med droneområdet

Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at droneoperatørerne overholder, hvad der svarer til reglerne i forordning 2019/947 og forordning 2019/945.

For så vidt angår forordning 2019/947 er kravet er, at der skal føres et risikobaseret tilsyn med de droneoperatører, der udfører droneoperationer i den specifikke kategori for at sikre, at de overholder reglerne og de vilkår, der knytter sig til droneoperationerne. Styrelsen skal desuden føre en vis form for tilsyn med de droneoperatører, der flyver i den åbne kategori, selv om dette oftest vil ske i forbindelse med, at styrelsen får oplysninger om, at de ikke har overholdt reglerne. Endelig fører Trafikstyrelsen tilsyn med de droner, der certificeres, fordi de fx skal flyve med personer eller farligt gods. Dette tilsyn vil ligne det tilsyn, der føres med bemanded luftfart.

For så vidt angår forordning 2019/945 skal der føres tilsyn med de C-mærkede droner, der er på markedet, herunder sikre at dronerne lever op til kravene. Derudover skal der føres tilsyn med, at et overensstemmelsesvurderingsorgan opfylder kravene i forordningen.

6.8 Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)

De luftrumsrelaterede opgaver omfatter de forpligtelser, som påhviler Danmark efter Chicago-konventionen med hensyn til hjælpemidler for luftfarten ved overflyvninger af dansk område og benyttelse af lufthavne.

6.8.1 Regelgrundlaget

Chicago-konventionens artikel 28 indeholder krav rettet mod luftfartshjælpemidler og standardsystemer. Det fremgår af artiklen, at

”Hver af de kontraherende Stater forpligter sig til, i det omfang den anser det for muligt:

(a) Paa sit Territorium at anlægge Lufthavne og sørge for Radiotjeneste, Vejrtjeneste og andre Luftfartshjælpemidler for at lette den internationale Luftfart i Overensstemmelse med de Normer og Metoder, der til enhver tid anbefales eller fastsættes ifølge nærværende Konvention.

(b) At antage og iværksætte passende Standardsystemer for Meddelelsesforanstaltninger, Koder, Markeringer, Signaler, Belysning og andre Trafiknormer og Regler, som til enhver Tid maatte blive anbefalet eller fastsat ifølge nærværende Konvention.

(c) At samarbejde internationalt med Henblik på Udgivelsen af Luftfartskort i Overensstemmelse med de Normer, som til enhver Tid maatte blive anbefalet eller fastsat ifølge nærværende Konvention.”

I Chicago-konventionens Annex 10 er angivet regler om telekommunikation på luftfartsområdet, og i Annex 11 er angivet en række krav med hensyn til lufttrafiktjeneste, herunder flyvekontrolltjeneste, flyveinformationstjeneste og redningstjeneste. I Annex 12 er regler om eftersøgnings- og redningstjeneste, og i Annex 15 er regler om luftfartsinformationstjeneste. Herudover er der ifølge Annex 19 et krav om styring af flyvesikkerheden - safety management – et krav, der gælder på tværs af luftfartsområdet.

På baggrund af kravene i Chicago-konventionen er det i luftfartslovens § 52 bestemt, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om drift og vedligeholdelse af anlæg i luftfartens tjeneste og i § 54, at der til betryggelse og lettelse for luftfarten skal etableres en flyvesikringstjeneste, hvor transportministeren har beføjelsen til at bestemme, i hvilken udstrækning flyvesikringstjenesten kan varetages af andre end statsorganer. De nærmere forskrifter relateret til udøvelsen af luftfartstjenester fastsættes administrativt. Beføjelsen hertil er delegeret til Trafikstyrelsen, der har fastsat bestemmelser herom i BL 7-serien, der indeholder krav til luftveje og sikringsanlæg.

Serien indeholder under hensyn til rækken af ICAO's annekser af relevans for lufttrafikstyring, luftfartshjælpemidler, luftfartstjenester og anlæg i øvrigt, en lang række BL'er af meget teknisk karakter, der vedrører såvel krav til udøvelsen af luftfartstjenester og andre tjenester til brug for luftfarten, som bestemmelser om indskrænkning af retten til luftfart i visse områder, og bestemmelser om lufttrafikregler.

6.8.2 *Driftsopgaver*

På en flyveplads er koncessionshaveren (den, der har fået tilladelse til at drive pladsen) ansvarlig for, at flyvepladsen etableres og drives i overensstemmelse med gældende bestemmelser. Det er således koncessionshaverens ansvar, at der etableres de tjenester og de tekniske anlæg og udstyr, der er nødvendige for at drive flyvepladsen. Koncessionshaver er herunder ansvarlig for, at der tilvejebringes den nødvendige lufttrafiktjeneste og flyvevejrtjeneste på flyvepladsen.

Naviair udfører i øjeblikket flyvepladsflyveinformationstjeneste på Vága Floghavn i henhold til kontrakt mellem Naviair og Vága Floghavn. Beslutningen om, hvem der skal udføre flyvepladsflyveinformationstjeneste, ligger som beskrevet ovenfor hos Vága Floghavn. I det omfang det ikke er et krav, at der indføres flyvekontrolltjeneste, er det også Vága Floghavn, der kan beslutte alligevel at indføre flyvekontrolltjeneste, hvis det konkret vurderes, at det vil være hensigtsmæssigt for flyvepladsen, og med forbehold for myndighedens (Trafikstyrelsens) tilladelse, jf. BL 7-21²².

For så vidt angår hjælpemidler til brug for overflyvning, er Danmark inden for sit territorium ansvarlig for etablering og drift af de tjenester og anlæg, som kan benyttes, dvs. lufttrafiktjeneste (flyvekontrolltjeneste, flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste), luftfartsinformationstjeneste, flyveredningstjeneste og flyvevejrtjeneste. De fysiske grænser for staternes ansvarsområde for tilvejebringelse af disse tjenester, men ikke håndhævelse af den territoriale højhedsret, er fastlagt i de såkaldte FIR (flyveinformationsregioner).

6.8.3 *Fysiske grænser for staters ansvarsområde*

De fysiske grænser for staternes ansvarsområde for tilvejebringelse af tjenesterne er fastlagt i FIR, der er et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der mindst skal ydes flyveinformationstjeneste, alarmeringstjeneste og flyveredningstjeneste.

²² BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste af 16. december 2022.

FIR-grænser aftales på baggrund af regionale ICAO-luftfartsmøder mellem de berørte medlemslande og i samarbejde med brugerne (dvs. primært luftfartsselskaberne). De berørte medlemslande indgår såkaldte ”Regional Air Navigation Agreements”.

FIR-grænserne er som oftest ikke sammenfaldende med territorialgrænser, idet de fastsættes med henblik på den mest hensigtsmæssige afvikling af lufttrafikken. FIR-grænserne er udtryk for en mere eller mindre fast størrelse, der kun vanskeligt og i særlige tilfælde lade sig ændre.

På ICAO’s generalforsamling i 2010 vedtog man resolution A37-15, der omhandlede “Consolidated statement of continuing ICAO policies and associated practices related to air navigation”. I resolutionens appendix M, der vedrører “Delimitation of air traffic services (ATS) airspaces”, fremgår det, at “the limits of ATS airspaces, whether over States’ territories or over high seas, shall be established on the basis of technical and operational considerations with the aim of ensuring safety and optimizing efficiency and economy for both providers and users of the services.”

I tilfælde af ønsker om etablering af eller ændring af grænser på FIR i Nordatlanten, vil de grundlæggende præmisser som udtalt i resolutionen, skulle lægges til grund således, at ændring af FIR-grænser, både ud fra en sikkerhedsmæssig og en økonomisk betragtning, skal være en forbedring i forhold til den bestående FIR-struktur.

Danmark har aftalt en FIR-opdeling for Nordatlanten med USA, Norge, Canada, Storbritannien, Irland, Portugal og Island, hvorved det nordatlantiske luftrum er blevet opdelt i 7 FIR, som alle har en stor geografisk udstrækning, jf. vedlagte kort over FIR-grænser i den nordatlantiske region (bilag 6).

I Nordatlanten er Danmark ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Nuuk FIR, og Island er ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Reykjavik FIR, hvori Færøerne ligger.

Omkring Færøerne er der i forbindelse med etableringen af FIR-inddelingen i Nordatlanten oprettet en flyveinformationszone (FIZ) omkring Færøerne.

FIZ’ens udstrækning er en cirkel med 60 NM radius med centrum i Nolsøe fyr, med en højdemæssig udstrækning fra GND/MSL til 7.500 fod. Dette område serviceres i dag med AFIS fra Vága

Floghavn. Området over 7.500 fod serviceres af Reykjavik ACC i form af flyvekontrolltjeneste. Ved fastlæggelse af udstrækningen for en FIZ spiller luftrumsstrukturen over den pågældende flyveplads en afgørende rolle. Ud fra de særlige topografiske og meteorologiske forhold, der er på Færøerne, er der behov for en relativ stor FIZ. Dette skyldes, at de særlige forhold fordrer kommunikation på et andet niveau end steder med mere flad topografi.

6.8.4 *Delegation*

Efter annekts 11 til Chicago-konventionen kan en medlemsstat delegerer ansvaret for tjenester indenfor en FIR til en anden stat. Da Færøerne geografisk ligger indenfor islandsk FIR, er ansvaret for luftrafik tjenester i det øvre luftrum over Færøerne formentlig allerede ved etableringen af de syv FIR (Nuuk FIR, Reykjavik FIR, Gandar FIR, Shanwich FIR, New York FIR, Santa Maria FIR og Bodø FIR) i Nordatlanten i 1948, af praktiske grunde delegeret til Island.

Det er således Island, der som den stat, der efter aftale har påtaget sig ansvaret for tjenesterne, der skal sørge for, at der etableres og drives de nødvendige anlæg og tjenester i luftrummet over Færøerne.

Delegationen af udøvelse af luftrafikstyringen påvirker ikke retten til at håndhæve den territoriale højhedsret over Færøerne ud til 12 sømil fra kystlinjen eller rette basislinjer trukket mellem kystfremspring eller øer.

6.8.5 *Flyvekontrolltjeneste*

6.8.5.1 Områdekontrolltjeneste

Den flyvesikringstjeneste, der af den ansvarlige stat er udpeget som flyvekontrolltjenesteenhed for den gennemflyvende luftrafik (en route flyvningen) i det relevante FIR, betegnes i den internationale luftfartsterminologi ”områdekontrolltjeneste”.

I Nordatlanten varetages områdekontrolltjenesten i det øvre luftrum over Grønland (Nuuk FIR) efter regeringsaftale af henholdsvis Canada og Island. Områdekontrolltjeneste i luftrummet i Reykjavik

FIR, hvori Færøerne ligger, varetages af Island jf. ovenfor. Det er det islandske selskab ISAVIA, der er ansvarlig for områdekontrolltjeneste.

Områdekontrolltjenesten i de respektive FIR udøves på baggrund af tekniske og operative godkendelser fra den relevante myndighed i den stat, der er ansvarlige for FIR'et. For Færøernes vedkommende vil det sige Island, dog således, at der mellem Island og Danmarks er udarbejdet en delegationsaftale, der sikrer fornøden hensyntagen til den territoriale højhedsret, ved udøvelse af opgaven og det løbende tilsyn.

6.8.5.2 Indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste

På de større lufthavne skal der etableres og drives indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste. Indflyvningskontrolltjeneste betjener den lufttrafik, der er under ind- eller udflyvning til en større lufthavn. Tårnkontrolltjeneste udøves på den enkelte lufthavn og betjener lufttrafikken i forbindelse med start og landing. Tårnkontrolltjeneste skal etableres, når mængde og art af den konkrete trafik betinger det, men i øvrigt har den enkelte lufthavn adgang til at etablere tårnkontrolltjeneste i videre omfang, hvis den ønsker det, dog med forbehold for myndighedens (Trafikstyrelsens) tilladelse. På Vága Floghavn er der hverken indflyvnings- eller tårnkontrolltjeneste, i stedet drives der flyveinformationstjeneste i hele FIZ'en jf. nedenfor.

Indflyvnings- og tårnkontrolltjenesterne drives på grundlag af tekniske og operative godkendelser fra Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med ICAO's regler som fastsat i BL 7-serien samt instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale. Fra og med 1. januar 2024 kræver udøvelse af indflyvnings- og kontrolltjeneste på Færøerne et tjenesteudøvertcertifikat udstedt af Trafikstyrelsen.

6.8.6 *Andre former for lufttrafiktjeneste*

6.8.6.1 Flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste

Island er ansvarlig for flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten i luftrummet i Reykjavik FIR. Flyveinformationstjeneste er en tjeneste, der har til opgave at give råd og oplysninger af betydning for flyvningers sikre effektive udførelse. Alarmeringstjeneste er en tjeneste, der har til opgave

at give underretning om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste, samt i nødvendigt omfang at assistere sådanne organisationer.

Operatøren af AFIS-tjenesten på Vága Floghavn (for øjeblikket Naviair), leverer dog efter aftale med Island disse tjenester i flyveinformationszonen (FIZ) omkring Færøerne (Vága AFIS), jf. "Letter of Agreement" mellem det islandske luftfartsvæsen (CAA Iceland, Air Traffic Management; Reykjavik ACC) og Trafikstyrelsen (CAA Denmark, Air Navigation Services; AFIS) (bilag 7). Vága AFIS har ligeledes, efter ovennævnte aftale med Island, leveret flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste for helikopterflyvninger mellem Vága Floghavn og olieeftersøgningsområderne. Aftalen regulerer kun operationelle/tekniske forhold. Hver part afholder egne omkostninger i forbindelse med udførelsen af de opgaver, der beskrives i aftalen. Aftalen udnyttes ikke i øjeblikket.

Flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten udøves i overensstemmelse med ICAO's regler som implementeret ved BL'er og ATS-instrukser udstedt af Trafikstyrelsen.

6.8.6.2 Flyvepladsflyveinformationstjeneste

Flyvepladsflyveinformationstjeneste (Aerodrome Flight Information Service – AFIS) er flyveinformationstjeneste for flyveplads trafik og udøves til den lokale flyveplads trafik på mindre lufthavne/flyvepladser, der ikke er forpligtet til at etablere tårnkontrolltjeneste.

Naviair leverer efter aftale med Vága Floghavn for øjeblikket flyvepladsflyveinformationstjeneste til Vága Floghavn (Vága AFIS). Denne tjeneste leveres i flyveinformationszonen (FIZ'en), der er oprettet med centrum i lysfyret Nolsø med en radius på 60 NM (sømil) og op til en øvre højde af 7500 fod (2250 m).²³

Naviair yder flyvepladsflyveinformationstjenesten på grundlag af en teknisk/operativ godkendelse fra Trafikstyrelsen og i overensstemmelse med ICAO-regler som fastsat i BL'er såvel som i

²³ Følgende lufthavne med flyvepladsflyveinformationstjeneste varetager selv tjenesten; flyvepladserne i Sindal, Stauning, Esbjerg, Sønderborg, Kolding og Hans Christian Andersen Airport. På de tilsvarende grønlandske flyvepladser, hvor lufttrafikstjenesten udføres i form af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS), varetages tjenesten af Mittarfeqarfiit (Grønlands Lufthavne).

instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale. Pr. 1. januar 2024 ydes tjenesten på grundlag af en certificering efter BL 7-5.

6.8.7 *Lufttrafikmyndighedsopgaver*

Trafikstyrelsen udfører en lang række opgaver, som i praksis betegnes som ”lufttrafikmyndighedsopgaver”. Visse af opgaverne i denne kategori følger af det almindelige over-/underordningsforhold, såsom rådgivning af Transportministeriet i spørgsmål vedrørende lufttrafiktjeneste samt udarbejdelse af forslag til BL’er, der udstedes af Trafikstyrelsen. Andre opgaver er beskrevet i ICAO’s annekser og øvrige bestemmelseskompleks. Sidstnævnte kategori redegøres der kort for i det følgende:

6.8.7.1 Luftfartsinformationstjeneste

Trafikstyrelsen har certificeret Naviair til at udøve luftfartsinformationstjeneste i riget. Naviair står således for udgivelsen af de kort og informationer, der er nødvendige for den civile luftfart. I den del af trafikinformationszonen omkring Vága Floghavn, der er beliggende uden for færøsk territorialfarvand, men i Reykjavik FIR, varetages luftfartsinformationstjenesten dog af Island.

Den luftfartsinformationstjeneste, der er nødvendig for at drive den enkelte lufthavn, udøves almindeligvis af lufthavnen selv.

Luftfartsinformationstjenesten udøves som udgangspunkt i overensstemmelse med ICAO’s regler i Annex 4 (Aeronautical Charts) og Annex 15 (Aeronautical Information Services). Den nationale luftfartslovgivning om luftfartsinformation fremgår af BL 7-5.

6.8.7.2 Luftrumsstruktur og -klassifikation

Trafikstyrelsen er ansvarlig for, at der inden for dansk område etableres en hensigtsmæssig luftrumsstruktur (kontrol/flyveinformationsområder og ruter) og luftrumsklassifikation med tilknyttede bestemmelser for udøvelse af lufttrafiktjeneste. Dette er også gældende for Færøerne, hvor arbejdet udføres i tæt samarbejde med Forsvaret, de islandske luftfartsmyndigheder og øvrige luftrumsbrugere.

6.8.7.3 Frekvensadministration

Færøerne har overtaget frekvensadministrationen, der i dag varetages af Fjarskiftiseftirlitið, der udsteder godkendelser og tilladelser vedrørende frekvenser til brug for luftfarten. De internationale regler om frekvenser fremgår bl.a. af ICAO's Annex 10 og ITU Radio Regulations.

6.8.7.4 Flyvevejtjeneste

Trafikstyrelsen er som civil luftfartsmyndighed også myndighed for flyvemeteorologisk tjeneste (flyvevejtjeneste) for dansk ansvarsområde. Kun ved en overtagelse af hele luftfartsområdet, kan Færøerne selv blive ansvarlig for flyvevejtjenesten, men færøske organisationer kan allerede nu udøve tjenesten.

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) udøver flyvevejtjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne, idet en række flyvepladser dog selv udøver vejrobservationstjeneste. Flyvevejtjenesten udøves som udgangspunkt i overensstemmelse med ICAO's regler i Annex 3 (Meteorological Service for International Air Navigation) som fastsat i BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk vejrobservations- og formidlingstjeneste og Bestemmelser om etablering af meteorologisk udstyr er fastsat i BL 7-18. BL 7-17 og BL 7-18 er under revision, og forventes sammenlagt i løbet af 2024. Endvidere gælder fra 1. januar 2024 BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v., herunder krav til certificering af bl.a. meteorologiske tjenesteudøvere. Vága Floghavn er i overensstemmelse hermed pr. 1. januar 2024 certificeret til at udøve vejrobservationstjeneste

Trafikstyrelsen deltager i det luftfartsmæssige samarbejde om meteorologi i ICAO efter koordinering med DMI. Desuden koordineres løbende det driftsmæssige samspil mellem Flyvesikringstjenesten og DMI.

6.8.8 Tilsyn med lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)

Trafikstyrelsen fører tilsyn med serviceleverandører på ATM/ANS-området, herunder DMI og den godkendte lufttrafiktjenesteenhed (flyvepladsflyveinformationstjeneste, AFIS), der tillige er godkendt som uddannelsesvirksomhed (praktisk uddannelse) på Vága Floghavn.

Det løbende tilsyn (funktionstilsyn) består bl.a. i fysisk inspektion af lufttrafiktjenesteenheden, hvor tilsynet blandt andet omfatter enhedens økonomi, faciliteter og kvalitetsstyringssystem, og i den forbindelse også behandlingen af skriftlige indberetninger, herunder indtrufne hændelser. Omfanget af tilsynsaktiviteterne fastlægges i en tilsynsplan for hver tilsynscyklus.

Ud over det organisatoriske, fører Trafikstyrelsen også tilsyn med teknisk udstyr på landjorden til brug for navigation af luftfartøjer og udøvelse af lufttrafiktjeneste, herunder tilsyn med kontrolflyvning, dvs. flyvninger, hvor der foretages målinger af udstyrets pålidelighed. Ud over inspektioner består tilsynet af bearbejdning af kontrolflyvningsresultaterne og andre skriftlige informationer om anlæggets drift. For så vidt angår kontrolflyvning på Færøerne, er det koncessionshaver selv, som indgår kontrakt med udbydere af kontrolflyvning herom, jf. BL 8-1 og 8-2.

6.9 Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer

6.9.1 Regelgrundlaget

Det følger af Chicagokonventionen kapitel II, at staterne skal føre et nationalt register over luftfartøjer. Luftfartøjerne skal tildeles en registreringsbetegnelse, der indledes med en nationalitetskode, som tildeles de stater, der har tiltrådt Chicago-konventionen. Danmark har fået tildelt OY. Registreringsbetegnelsen (fx OY-ABC) skal anbringes på luftfartøjet (svarende til nummerpladerne på en bil). Registreringen af et luftfartøj i en ICAO-medlemsstat er den grundlæggende forudsætning for, at luftfartøjet kan flyve i andre landes luftrum. Registreringen peger endvidere på, hvilken stat der er ansvarlig for, at der føres tilsyn med det pågældende luftfartøj, nemlig registreringslandet, jf. Chicago-konventionens artikel 12.

Færøerne kan ikke opnå sin egen nationalitetskode, da Færøerne ikke som selvstændig nation har tiltrådt Chicago-konventionen. Der ses dog ikke umiddelbart at være noget til hinder for, at det nationale register opdeles i to administrationer. I forbindelse med en eventuel overtagelse af luftfartsområdet kunne Færøerne fx tildeles et antal registreringsbetegnelser (3-bogstavkombinationer) inden for OY-betegnelserne reserveret for færøske luftfartøjer.

6.9.2 Registrering af rettigheder i luftfartøjer

Registrering af rettigheder (fx panterrettigheder) i et luftfartøj svarer til tinglysning af rettigheder i fast ejendom. Da luftfartøjer i modsætning til fast ejendom ikke er stationære, men kan flyttes fra ét lands nationalitetsregister til et andet lands register, er der i 1948 indgået en konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer (Genevekonventionen). Danmark har ratificeret konventionen i 1962 og implementeret den ved lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 1035 af 28. august 2013. Ved en ændring af loven i 1990 blev registreringen overført fra Københavns Byret til det tidligere Statens Luftfartsvæsen, nu Trafikstyrelsen.

Konventionen indebærer, at rettigheder i luftfartøjer nyder international beskyttelse, hvis rettigheden er registreret i et land, der har tiltrådt Geneve-konventionen, hvilket har betydning, hvis et luftfartøj skifter registreringsland. Konventionen indebærer, at et dansk luftfartøj, hvori der er registreret en panteret, kan flyttes til et andet lands register, uden at panterrettigheden skal registreres igen i det nye registreringsland. I praksis sender Trafikstyrelsen i forbindelse med et luftfartøjs sletning fra det danske nationalitetsregister en kort meddelelse til det nye registreringsland om, at der i Danmark er registreret en panteret af størrelsesordenen X til kreditor Y. Det nye registreringsland indfører så denne meddelelse i deres rettighedsregister. Den internationale anerkendelse af rettigheder har endvidere betydning, hvis der i udlandet bliver gjort udlæg i et dansk luftfartøj, f. eks fordi der skyldes lufthavnsafgifter eller en-route afgifter i det pågældende land. Hvis "udlæglandet" har tiltrådt Geneve-konventionen, skal udlægget respektere de pantehæftelser, der er registreret i Danmark, dvs. at udlægget får prioritet efter pantehæftelserne.

Muligheden for at få registreret rettigheder med beskyttelse efter Geneve-konventionen har især betydning i forbindelse med finansiering af indkøb af nye fly.

Konventionen gælder mellem kontraherende stater, uden at det i den forbindelse beskrives, hvordan de enkelte stater forpligtes til at indrette sig i forhold til muligheden for at etablere et eller flere registre til registrering af rettigheder. I forbindelse med Danmarks tiltræden er der ikke taget forbehold for Færøerne, hvorfor konventionen gælder for hele riget, og dermed også for Færøerne. Der er dog formentlig ikke noget til hinder for, at rettigheder i færøske luftfartøjer registreres i et færøsk rettighedsregister, men det er fortsat den danske stat, der som kontraherende part over for andre lande

må indestå for registreringen og den retsbeskyttelse, som registreringerne opnår på Færøerne i henhold til konventionen.

Forudsætningen for, at en rettighed kan registreres i rettighedsregisteret på Færøerne og opnå international beskyttelse efter Geneve-konventionen, er, at luftfartøjet er registreret i en kontraherende stats nationalitetsregister. Ved etableringen af et færøsk nationalitetsregister, der administreres på Færøerne, vil dette udgøre en separat del af den kontraherende stats (Danmarks) nationalitetsregistre. Dermed vil luftfartøjer med Færøsk nationalitet opfylde kravet om registrering i et nationalitetsregister under den kontraherende stat. Hvis Færøerne overtager luftfartsområdet og dermed nationalitetsregistreringen af luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne, vil overtagelsesopgaven også omfatte registreringen af rettigheder i sådanne luftfartøjer.

Ved etableringen af et færøsk nationalitets- og rettighedsregister bør det overvejes, om der skal gives meddelelse til de øvrige kontraherende stater til Geneve-konventionen, angående Færøernes overtagelse og det forhold, at de til trods for etableringen af egne registre, stadig er en del af Rigsfællesskabet, og dermed fortsat omfattet af konventionen.

Lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer er ved kgl. anordning nr. 1042 af 28. november 2000 blevet sat i kraft for Færøerne.

Danmark har endvidere tiltrådt Cape Town-konventionen af 16. november 2001 om internationale sikkerhedsrettigheder i mobilt udstyr og den tilknyttede flymaterielprotokol om specifikke forhold for flyudstyr. Konventionen indebærer, at sikkerhedsrettigheder i store og mellemstore luftfartøjer (flyskrog, helikoptere og flymotorer med en vis minimumskapacitet) på nærmere betingelser, skal registreres i det internationale Cape Town-register i Dublin i stedet for i det danske Rettighedsregister.

Cape Town-konventionen og protokollen er gennemført i dansk ret ved lov nr. 573 af 4. maj 2015. Loven trådte i kraft den 1. februar 2016 ved bekendtgørelse nr. 1241 af 11. november 2015, og gælder for nuværende ikke for Færøerne. Konsekvensen heraf er, at der ikke, ved registrering af luftfartøjer i det færøske nationalitetsregister, er mulighed for at registrere rettigheder i blandt andet flyskrog og flymotorer under Cape Town-konventionen.

6.10 Trafikrettigheder

6.10.1 Regelgrundlaget

Chicago-konventionens fundament udgøres af en enighed mellem de kontraherende parter om at tilvejebringe de principper og foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå en betryggende og velordnet udvikling af den internationale civile luftfart og oprettelse af internationale luftruter på lige vilkår og med en sund og økonomisk drift.

De internationale forpligtelser relateret til erhvervsmæssig lufttrafik på tværs af landegrænser afspejles primært i luftfartslovens bestemmelser i kapitel 7 og BL 10-serien.

Trafikrettigheder beskriver luftfartsselskabernes overordnede ret til at beflyve en given lufthavn på en rute til og fra et andet land. Trafikrettigheder aftales ved bilaterale aftaler mellem de enkelte lande.²⁴ Luftfartsmyndighederne i de lande, der skal beflyves, skal dog give tilladelse til de konkrete flyvninger i overensstemmelse med, hvad der er aftalt i de pågældende luftfartsaftaler, og de nærmere regler herfor.

Historisk set har alle lande haft restriktive luftfartsaftaler. Som følge af den generelle liberalisering af den globale luftfart og en øget modernisering af aftalerne, er flere aftaler generelt blevet friere, hvilket har medført en række fordele for luftfartsselskaberne, blandt andet ved at flere selskaber kan beflyve en given destination og ved øgede frekvenser. De bilaterale aftaler er beskrevet nedenfor.

Efter den gældende lovgivning, er flyvning internt på Færøerne og mellem Færøerne og Danmark indenrigsflyvning i luftfartslovens forstand på tilsvarende vis som flyvninger internt i Danmark. Flyvning mellem Færøerne og andre lande er international flyvning.

Luftfartslovens kapitel 7 og 8 samt BL 5- og BL 10-serien indeholder de primære bestemmelser om tilladelse til luftfartsvirksomhed.

²⁴ For EU- og EØS-lande sker aftalerne dog i visse tilfælde ved fælles EU-luftfartsaftaler med tredjelande.

Størstedelen af passagertrafikken mellem Færøerne og andre lande foregår ad luftvejen med rutefly, hvorimod størstedelen af fragten transporteres med skib. Al ruteflyvning foregår fra Vága Floghavn, der er Færøernes eneste internationale lufthavn.

Regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed (ruteflyvning) over Danmark, Færøerne og Grønland, der i loven betegnes ”dansk område”, kan i henhold til luftfartslovens § 75, stk. 1, kun udføres på grundlag af en tilladelse fra transportministeren, og under visse nærmere betingelser, herunder, at virksomheden er i besiddelse af et AOC (air operative certificate), jf. bestemmelserne herom EU-forordning 965/2012 og BL 5-50 om luftfartøjsoperatører, som ikke er omfattet af EU-AIR-OPS.

Ved erhvervsmæssig flyvning til, fra og på Færøerne, meddeler transportministeren tilladelse efter forhandling med Færøernes landsstyre²⁵.

Anden erhvervsmæssig luftfart over samme område kræver ligeledes tilladelse, medmindre transportministeren træffer anden bestemmelse. Sådanne bestemmelser er indeholdt i Bestemmelser for Civil Luftfart, der udstedes af Trafikstyrelsen. Som eksempel kan nævnes BL 10-1 om charterflyvning og taxaflyvning til og fra Danmark.

Tilladelse til befordring af passagerer, post og gods mellem steder inden for riget, herunder flyvning internt på Færøerne eller mellem Danmark og Færøerne, kan kun gives til den, der opfylder de i luftfartslovens § 7, stk. 1, opstillede vilkår for registrering af luftfartøj her i landet, jf. luftfartslovens § 77, stk. 1. Det bemærkes herved, at der i dag ikke sondres mellem danske og færøske selskaber, idet alle luftfartsselskaber hjemmehørende i riget i dag registrerer deres luftfartøjer ét sted, nemlig i Trafikstyrelsen.

Efter luftfartslovens § 77, stk. 3, kan transportministeren i særlige tilfælde meddele tilladelse til erhvervsmæssig luftfart, selvom vilkårene efter § 77, stk. 1, ikke er opfyldt.

I henhold til Chicago-konventionens artikel 7 gælder der særlige regler om cabotage, dvs. et luftfartsselskabs transport af passagerer eller gods internt mellem to lufthavne i et andet land. Luftfartslovens § 77, der relaterer sig til Chicago-konventionens artikel 7, giver kun i meget begrænset

²⁵ Denne procedure er fastsat i Bekendtgørelse af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, nr. 1373 af 4. december 2013, § 75, stk. 9.

omfang mulighed for cabotageflyvning indenfor dansk område. Dette understøttes af de internationale regler herom i Chicago-konventionen, hvorefter der ikke må diskrimineres mellem stater eller stateres luftfartsselskaber, det vil sige, at der ikke må gives andre stater eller anden stats luftfartsselskab cabotagerettigheder på eksklusivt grundlag, altså som enerettigheder.

Ønsker et luftfartsselskab at starte en konkret beflyvning mellem Danmark og Færøerne, skal der indgives ansøgning. Tilladelsen skal efter luftfartslovens § 78 gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet. Der vil derfor i forbindelse med en godkendelse bl.a. kunne fastsættes vilkår om godkendelse af priser, fartplaner og trafikprogrammer.

Der er imidlertid ikke nogen internationale forpligtelser til at give et luftfartsselskab fra et land uden for Færøerne/Danmark tilladelse til at foretage ruteflyvning mellem Danmark og Færøerne, men det kan besluttes at imødekomme en ansøgning herom.

6.10.2 Koncessioner til lufttrafik

Atlantic Airways' koncession er udstedt af Trafikstyrelsen og gælder til den 27. juli 2033. Der er tale om en basiskoncession, der umiddelbart giver selskabet adgang til at udføre charterflyvning samt ruteflyvning under forudsætning af, at selskabet har opnået konkrete rutetilladelser. Selskabet udfører for tiden flyvninger til Danmark og en række europæiske lande.

Selskabet har samtidig tilladelse til at udføre taxaflyvning, herunder rutetaxaflyvning. Selskabet har ikke formel eneret på at udføre intern flyvning, men der eksisterer ikke andre selskaber hjemmehørende på Færøerne.

Den teknisk-operative godkendelse af selskabet foretages af Trafikstyrelsen.

6.10.3 Flyvning på Færøerne

Den indenlandske erhvervsmæssige flyvning på Færøerne foregår med helikopter som taxaflyvning eller rutetaxaflyvning efter tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Privatflyvning til og fra Færøerne med dansk registrerede luftfartøjer, der lever op til de tekniske krav, og hvor øvrige relevante krav for flyvningen og certificering af piloten er opfyldt, kan ske uden tilladelse fra myndigheden. Udenlandsk registrerede luftfartøjer, der lever op til de nævnte

krav, kan flyve til og fra Færøerne uden tilladelse, hvorimod intern flyvning på Færøerne med udenlandsk registrerede luftfartøjer kræver tilladelse fra myndigheden.

6.10.4 Bilaterale aftaler mv.

International erhvervsmæssig flyvning til og fra Færøerne foregår enten i henhold til bilaterale aftaler mellem Kongeriget Danmark og andre stater (aftalerne regulerer markedsadgang, evt. billetpriser, sikkerhed m.m.) eller med konkret tilladelse fra luftfartsmyndighederne i hvert enkelt tilfælde.

De bilaterale aftaler giver mulighed for, i det omfang aftalerne specifikt indeholder sådanne trafik- og ruterettigheder, at luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne kan beflyve de destinationer, der er mulige i henhold til de bilaterale aftaler, der er indgået mellem Kongeriget Danmark og det pågældende tredjeland. I praksis er der tale om meget lille antal af de bilaterale luftfartsaftaler med tredjelands, som indeholder ruter til Færøerne, hvorfor store dele af ruteflyvningen mellem Færøerne og tredjelands alene beror på konkrete tilladelser udstedt efter luftfartslovens § 75, stk. 1. Det skønnes dog, at muligheden for at beflyve yderligere destinationer efter behov, evt. ved tilpasninger af de bilaterale aftaler, vil kunne gennemføres ret uproblematisk.

6.11 Havarikommissionen på luftfartsområdet

Havarikommissionen for Civil Luftfart blev efter en lovændring i 1978 etableret som en selvstændig institution under Transportministeriet (dengang Ministeriet for Offentlige Arbejder) med virkning fra 1. januar 1979. Der havde forinden været kritik af, at det var luftfartsvæsenet, der undersøgte flyvehavarier, idet det blev påpeget, at luftfartsvæsenet på den ene eller den anden måde – fx som tilsynsførende med luftfartsselskaberne eller som udøver af flyveledelse – kunne tænkes at have været involveret i omstændigheder omkring et havari, som burde undersøges.

Havarikommissionen etableredes for at sikre fuldstændig uafhængighed af de nationale luftfartsmyndigheder og andre parter med eventuelle interessekonflikter i gennemførelsen af dens formål om at undersøge flyvehavarier og flyvehændelser.

Ved en lovændring i juni 2004 blev Havarikommissionen udvidet til også at omfatte undersøgelser af ulykker og hændelser på jernbaneområdet, og kommissionen ændrede navn til

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane. Havarikommissionen er en institution under Transportministeriet, men ministeren har ikke instruktionsbeføjelse med hensyn til kommissionens opklaringsarbejde mv., idet de undersøgelsesresultater og konklusioner, som kommissionen giver fra sig som sine, ikke kan redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektioner mv.

Havarikommissionens formål er at fremme sikkerheden inden for bl.a. luftfart gennem forebyggelse, og kommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld og ansvar. I den udstrækning Havarikommissionen i gennemførelsen af sine undersøgelser støder på forhold, der er eller kan være en trussel mod flyvesikkerheden, fremsætter kommissionen – om muligt – omgående rekommandationer over for Trafikstyrelsen med henblik på iværksættelse af præventive tiltag.

Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser er på Færøerne reguleret i luftfartslovens §§ 134-144 b. Bestemmelserne gennemfører relevante krav som følge af Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart og Annex 13 hertil, hvori der fastsættes internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende gennemførelsen af undersøgelser.

Det fremgår af § 134, stk. 3, at Havarikommissionen i visse tilfælde skal supplere sig med repræsentanter for fremmede stater og i øvrigt kan supplere sig med særligt sagkyndige i det omfang, hvor det findes hensigtsmæssigt, ligesom Havarikommissionen har mulighed for at stille repræsentanter til rådighed for andre stater i tilfælde, hvor et dansk registreret luftfartøj eller danske statsborgere har været involveret i et flyvehavari eller en flyvehændelse.

Havarikommissionen samarbejder i henhold til § 138 med forsvaret i de tilfælde, hvor også militære luftfartøjer er indblandet eller som indtræffer på militært område i henhold til særlig aftale.

Havarikommissionen må for at dække et meget bredt fly-operativt og -teknisk spektrum nødvendigvis inddrage forskellige sagkyndige og akkrediterede repræsentanter med egne eksperter i sine undersøgelser. I forbindelse med gennemførelsen af sine undersøgelser er det normalt, at der deltager sagkyndige fra fly- og motorfabrikanter og andre eksterne eksperter. De involverede flyselskaber bidrager i nødvendigt omfang med tilvejebringelse af dokumentation og anden baggrundsinformation, der rekvireres af kommissionen.

Havarikommissionen har i perioden fra 1990 behandlet 13 sager vedrørende flyvehændelser/havarier på Færøerne.

ICAO-reglerne indeholder ingen krav til medlemsstaterne om, hvordan de sikrer, at undersøgelserne foranstaltes, ud over at det skal være en uafhængig undersøgelse, og undersøgelsesinstansen skal have fuld myndighed/kontrol over undersøgelsen. Ved en overtagelse af luftfartsområdet vil der således skulle oprettes en færøsk havarikommission-funktion.

Såfremt Færøerne ikke måtte ønske at etablere sin egen havarikommission, ses der ikke umiddelbart at være noget til hinder for i forbindelse med en overtagelse af luftfartsområdet at aftale, at Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane – mod betaling – gennemfører undersøgelserne af flyvehavarier og -hændelser, som indtræffer på Færøerne. Dette vil dog kræve, at havarikommissionen har indgående kendskab til den færøske luftfartslovgivning, som vil kunne afvige fra den danske, når de færøske myndigheder laver nye regler på området.

6.12 Security

6.12.1 Regelgrundlaget

Den overordnede ramme for reglerne om luftfartssecurity fremgår af annekts 17 til Chicago-konventionen. Det fremgår af annekts 17, pkt. 2.1.1, at alle medlemsstater skal have som mål at beskytte passagerer, flybesætninger og offentligheden i øvrigt mod ulovlige handlinger mod den civile luftfart.

Ligeledes fremgår det af pkt. 2.1.1., at alle medlemsstater skal etablere et myndighedsorgan, der har ansvaret for at udvikle og implementere regler og procedurer til beskyttelse af den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Hovedparten af kravene i annekts 17 er i kraft af Danmarks medlemskab af både EU og ICAO implementeret i de europæiske regler om security, jf. nedenfor.

Enkelte regler om f.eks. landsidesecurity udenfor lufthavne er dog ikke implementeret i EU-lovgivningen, men skal efterleves i kraft af Kongeriget Danmarks medlemskab af ICAO.

Udgangspunktet er, at Færøerne ikke er forpligtiget til at efterleve de europæiske regler for security, men udelukkende reglerne i annekts 17, idet Færøerne ikke er medlem af EU.

Imidlertid blev Vága Floghavn efter færøsk ønske optaget i det europæiske One-Stop-Security-samarbejde (OSS) i 2013, hvilket betyder at EU-Kommissionen har vurderet, at lufthavnens eftersyn af passagerer og bagage kan anerkendes i EU som ækvivalent med det eftersyn, der gennemføres i lufthavne inden for EU.

Konkret har Færøerne dermed forpligtet sig til at efterleve reglerne i EU-kommissionens gennemførelsesforordning 2015/1998²⁶, der stiller krav til eftersyn af passagerer og bagage.

I praksis indebærer OSS-udpegningen af Vága Floghavn, at passagerer (og bagage) fra lufthavnen i Vága Floghavn ikke betragtes som ankommende fra et tredjeland. Derfor undgår de et fornyet eftersyn, hvis de f.eks. skal videre til anden EU-lufthavn. Det kan samtidig have betydning for, hvordan selskaber, der ankommer fra Vága Floghavn, prioriteres og håndteres i EU-lufthavne.

Såfremt Trafikstyrelsen vurderer, at en OSS-lufthavn ikke kan opretholde securityforanstaltningerne i forhold til kravene til OSS, er Trafikstyrelsen forpligtet til at meddele EU-Kommissionen dette, hvorefter EU-kommissionen kan træffe afgørelse om en suspendering af OSS-godkendelsen og orientere de øvrige medlemslande om dette.

Den overordnede nationale ramme for security på Færøerne udgøres af bekendtgørelse nr. 1171 af 6. september 2023 om anordning af ikrafttrædelse for Færøerne af lov om luftfart.

Det følger af § 70a, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser for flyvepladsers og luftfartsselskabers udarbejdelse af sikkerhedsplaner og gennemførelse af foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed.

Det fremgår endvidere af § 70b, at der til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, efter nærmere bestemmelser jf. § 70a, kan fastsættes regler for at foretage eftersyn af personer, bagage, gods og forsyninger på flyvepladser.

Bestemmelserne er udmøntet i Det Danske Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP), som er sat i kraft for Færøerne. NASP indeholder en sammenskrivning af ICAO-regler og EU-regler suppleret med supplerende danske regler hertil og egne nationale regler.

NASP indeholder bl.a. detaljerede regler for og krav om visse godkendelser på følgende områder:

- Organisering af arbejdet med security, herunder krav til sikkerhedschefer og sikkerhedsansvarlige

²⁶ [Kommissionens gennemførelsesforordning \(EU\) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed](#)

- Kvalitetsstyringssystem
- Krav til sikkerhedsplaner
- Krav til securitypersonale
- Flysikkerhed
- Eftersyn af passagerer og håndbagage
- Eftersyn af indskrevet bagage
- Eftersyn af fragt og post
- Eftersyn af luftfartsselskabers post og materialer
- Eftersyn af forsyninger til flyvningen
- Eftersyn af leverancer til lufthavnen
- Sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen
- Ansættelse og uddannelse af securitymedarbejdere
- Securityudstyr

Det er Trafikstyrelsen, der udsteder godkendelser, herunder af ændringer, i henhold til NASP'en. Som eksempel kan nævnes ændringer til lufthavnens sikkerhedsplan, fx i forbindelse med byggeprojekter og ved indførelse af nye procedurer mv.

Endelig er personer, der i kraft af deres ansættelse som ansvarlige for security eller som foretager eftersyn af passagerer og bagage og som skal have adgang til klassificerede informationer, underlagt et krav om sikkerhedsgodkendelse. Godkendelsen udstedes i dag af Færøernes Landsstyre efter cirkulære nr. 10338 af 17. december 2014 om sikkerhedsbeskyttelse af informationer af fælles interesse for landene i NATO eller EU, andre klassificerede informationer samt informationer af sikkerhedsmæssig beskyttelsesinteresse i øvrigt (sikkerhedscirkulæret).

Øvrige personer der skal have et lufthavns-id-kort eller som udfører andre former for sikkerhedskontrol end eftersyn skal baggrundskontrolleres af Færøernes Politi efter reglerne i NASP.

Reviderede regler for sikkerhedsgodkendelser og baggrundskontrol forventes at træde i kraft medio 2024.

6.12.2 Tilsyn med security

Trafikstyrelsens tilsyn med efterlevelsen af reglerne om security udføres primært som fysiske tilsyn. Trafikstyrelsens security tilsyn omfatter alene Vága Floghavn, som er den eneste civile lufthavn på Færøerne med fastvinget rutetrafik. Trafikstyrelsen fører på baggrund af en risikovurdering ikke securitytilsyn med helikopterpladser på Færøerne.

Trafikstyrelsens tilsyn omfatter primært lufthavnens efterlevelse af de gennemførte securityforanstaltninger ved regelmæssige tilsyn, men også gennemførelse af hhv. åbne og lukkede test af lufthavnens evne til at finde forbudte genstande placeret i almindelig håndbagage.

I kraft af Vága Floghavn status som OSS-lufthavn har Trafikstyrelsen en særlig forpligtelse til i det almindelige tilsyn at føre tilsyn med, at de specifikke krav som OSS-lufthavn efterleves for at kunne opretholde OSS-udpegningen af lufthavnen, jf. afsnit 6.12.1.

Foruden tilsyn med Vága Floghavn fører Trafikstyrelsen også tilsyn med de gennemførte securityforanstaltninger hos virksomheder på Færøerne, der af Trafikstyrelsen er godkendt som sikkerheds-godkendte fragtagenter.

Udover tilsyn med securityreglerne i lufthavne og hos de tilknyttede virksomheder fører Trafikstyrelsen ligeledes tilsyn med de gennemførte securityforanstaltninger hos luftfartsselskaber, der er hjemmehørende på Færøerne, der på baggrund af en dansk erhvervslicens (AOC) flyver kommerciel rutetrafik.

6.12.3 Uddannelsesaktiviteter

Trafikstyrelsen godkender de personer, der af den enkelte virksomhed er udpeget til at være sikkerhedschef/sikkerhedsansvarlig eller stedfortræder herfor. Styrelsen gennemfører i den forbindelse regelmæssig kursusvirksomhed som indgår i uddannelse og videreuddannelse af disse personer.

Ligeledes certificerer og efteruddanner Trafikstyrelsen de securitymedarbejdere, der udfører eftersynsopgaver eller er udpeget som securityinstruktører.

6.13 Finansiering af forvaltningen af området

Der er i meget vid udstrækning tale om brugerbetaling for de tjenester og hjælpemidler, der stilles til rådighed for luftfarten, samt for den administration, der knytter sig til godkendelse og tilsyn med området.

I henhold til Chicago-konventionens artikel 15 kan der opkræves afgifter for benyttelsen af lufthavne og andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste, forudsat at der er tale om vilkår, der er ens for alle luftfartøjer uanset nationalitet.

Brugerbetalingen fordeler sig som følger:

- Benyttelse af lufthavne (lufthavnsafgifter): Betales af flyselskaberne til lufthavne
- Overflyvninger (en route-afgift). Betales af flyselskaberne til EUROCONTROL. Overflyvning af Færøerne er en del af den islandske FIR og indgår i den islandske costbase. Betales af flyselskaberne via den britiske opkrævningsenhed i NATS.
- Godkendelser (gebyrer). Betales af brugerne til Trafikstyrelsen for konkrete ansøgninger, enten som en styk-pris eller med timebetaling efter timeforbrug.
- Safety-afgift. Opkræves fra flyselskaberne baseret på antallet af afrejsende passagerer.

Hjemlen til finansieringen findes i luftfartslovens²⁷ §§ 71 og 148 med tilhørende administrative forskrifter. Lufthavnsafgifterne, en route afgifterne og godkendelsesgebyrerne er omkostningsrelaterede i den forstand, at indtægterne ikke må overstige udgifterne over tid. I opgørelsen af lufthavns- og en route-afgifter indgår et rimeligt afkast af de foretagne investeringer. Udover dette kan der ikke opnås et overskud ved driften.

Efter luftfartslovens § 71, stk. 6, kan Færøernes landsstyre fastsætte regler om betaling for benyttelse af offentlige flyvepladser på Færøerne.

Efter luftfartslovens § 148, finansieres tilsynet med civil luftfart således af en afgift (safety-bidraget) på 5,00 kr. i 2023-2024 pr. afrejsende passager, der opkræves hos luftfartsselskaberne. Rejsende fra/til Vága Floghavn bidrager årligt med ca. 1 mio.²⁸ kr. til det samlede safety bidrag.

Safety-afgiften betales for passagerer, der rejser fra danske, færøske og grønlandske, flyvepladser, der står åbne for offentligheden til afrejse med luftfartøjer. Herved bidrager også udenlandske selskaber til finansieringen af tilsynet.

²⁷ Bekendtgørelse af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart nr. 1171 af 6. september 2023.

²⁸ Tallet udgør et cirka-gennemsnit for 2019, 2022 og 2023 indtil september. Springet skyldes COVID-pandemien, hvorfor tallene i perioden 2020- 2021 ikke er retvisende.

Endvidere finansieres Trafikstyrelsens øvrige opgaver vedrørende civil luftfart, herunder tiltrædelseskontrol og kursusvirksomhed, af omkostningsbestemte gebyrer fastsat af styrelsen med hjemmel i § 148.

7. Sagsområdets overgang til Færøerne

Ved endelig beslutning om sagsområdets overgang til Færøerne, bør der afsættes tilstrækkelig tid til tilvejebringelse af det nødvendige regelgrundlag for overgangen, samt håndtering af gældende certifikater af enhver art, således at overgangen bliver til mindst mulig gene for det færøske erhvervsliv. Særlig opmærksomhed bør gives til de områder, hvor erhvervslivet vil opleve størst forandring, herunder import af luftfartøjer, etablering og drift af værksteder og vedligeholdelsesorganisationer og i forbindelse med overvejelser om revision af BL 3-serien, der omhandler flyvepladser, hvis ikke en overgang til regler, der svarer til EU-retten, færdiggøres før en overgang. Derudover bør de nødvendige strukturer, systemer og behørigt kompetent og bemyndiget personale i en ny færøsk luftfartsmyndighed eller aftaler om delegation til private eller andre myndigheder, være på plads og klar til drift pr. overtagelsestidspunktet, således at der kan udstedes certifikater mv. på tidspunktet for de eksisterende certifikaters/godkendelsers tilbagekaldelse.

7.1 Etablering af en færøsk luftfartsmyndighed

Når Færøerne overtager luftfartsområdet, skal der, i overensstemmelse med de internationale retningslinjer fastsat af ICAO, etableres en færøsk luftfartsmyndighed. I den forbindelse kan der med fordel tages stilling til, hvilken finansieringsmodel der ønskes anvendt, således at det nødvendige hjemmelsgrundlag kan tilvejebringes.

Luftfartsmyndigheden skal organiseres og bemannes på en måde, der gør den i stand til at varetage de civile luftfartsrelaterede opgaver, som Danmark og Færøerne er forpligtet til at varetage som følge af rigets medlemskab af ICAO, og som i overordnede træk er beskrevet ovenfor.

I det omfang, det ikke er muligt at ansætte medarbejdere med de nødvendige kompetencer i en færøsk myndighed, kan der være behov for at indkøbe bistand fra en anden luftfartsmyndighed, eller delegere visse opgaver til en privat organisation. En sådan organisering stiller visse krav til den nationale luftfartsregulering.

For at sikre den nødvendige faglighed hos den myndighed eller organisation, til hvem der overlades opgaver på luftfartsområdet, kan luftfartsreguleringen med fordel opbygges på samme måde som luftfartslovgivningen hos den myndighed, der købes ydelser af.

Eventuel delegation vil forudsætte fornøden lovhjemmel og tilvejebringelse af en entydig beskrivelse af delegationens omfang og det tilsyn, myndigheden vil skulle føre med udførelse af opgaven.

7.1.1. Bemandingen

Luftfartsmyndigheden skal være bemandet med personale, der har de nødvendige kompetencer på alle områder. Kompetencekrav er i overordnede træk beskrevet under afsnit 3.

Det drejer sig navnlig om følgende hovedområder, hvor luftfartsmyndigheden skal varetage opgaver relateret til såvel regelfastsættelse, udstedelse af godkendelser, certifikater, tilladelser mv., tilsyn med efterlevelse af regler, herunder økonomiske krav og godkendelser, samt håndhævelse:

- Flyvepladser og disses tekniske anlæg
- Luftfartsselskaber
- Kommercielle specialoperationer, privatflyvning og luftsport
- Uddannelsesområdet
- Luftfartøjers initiale og vedvarende luftdygtighed, flyværksteder samt vedligeholdelsesorganisationer
- Eftersøgning og redning
- Droner
- Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)
- Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer
- Trafikrettigheder
- Hændelser og havarier
- Security (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed)

Som beskrevet i afsnit 3, skal luftfartsinspektører som udgangspunkt have et kompetenceniveau, som matcher dem, de skal føre tilsyn med. Ligeledes skal de have indgående viden om regelsættet på det pågældende område og praktisk erfaring med tilsynsarbejdet på det område, der føres tilsyn med.

Dette indebærer, at der skal være en medarbejderstab med højt specialiserede uddannelser og baggrund med erfaring som ingeniør, flymekaniker, pilot, flyveleder/AFIS-operatør, meteorolog og flyvelæge. Hertil kommer medarbejdere med juridisk, økonomisk og administrativ baggrund. Luftfartsområdet har sit ophæng i internationale konventioner, og myndigheden skal sikres en robust organisering, der understøtter løbende efterlevelse af de internationale forpligtelser. Ud over de konkrete inspektørkompetencer, stilles også krav til myndighedens organisering og udarbejdelse af særlige planer, programmer og systemer til at understøtte et ensartet safety-arbejde, hvor fokus er på kontinuerligt at forbedre forudsætningerne for en høj grad af sikkerhed i et globaliseret luftfarts miljø. På samme måde som de organisationer, der skal føres tilsyn med, skal etablere et safety managementsystem, skal også myndighederne udarbejde et program for luftfartssikkerhedsarbejdet og mere konkrete planer til udmøntning heraf. Det betyder et fokuseret safety-arbejde, der tager udgangspunkt i en række tilgængelige sikkerhedsdata (fx hændelses- og tilsynsdata).

En ny færøsk luftfartsmyndighed skal dække over en bred vifte af kompetencer, samtidig med at opgavemængden pr. fagområde er relativt begrænset som følge af den færøske luftfartsbranches størrelse. Aktuelt udgøres luftfartsbranchen på Færøerne af et luftfartsselskab, en lufthavn til fastvingede fly og otte helikopterlandingspladser. Afhængigt af, om der fx etableres luftfartsuddannelser (piloter, flyveledere, mekanikere mv.) på Færøerne, eller om man accepterer personcertifikater udstedt af andre lande (fx EU-certifikater eller amerikanske certifikater) så vil det kunne føre til øget eller mindsket kompleksitet i opgaverne.

Behovet for myndighedsbemanding vil afhænge af, hvilke organisationer der ønsker at etablere sig på Færøerne, hvor mange opgaver der ønskes varetaget af den færøske myndighed, hvor mange opgaver der eventuelt ønskes overladt til tredjepart, og hvilke kompetencer der er hos det personale, der ansættes.

Indenfor de forskellige faglige områder, kan der endvidere være behov for forskellige fagligheder, som fx ingeniører med forskellige tekniske kompetencer, piloter med forskellige certifikattyper, jurister med forskellig juridisk ekspertise, mv.

Regelfastsættelsen omfatter hele luftfartsområdet og kræver ud over juridisk ekspertise også luftfartsfaglig specialviden. En og samme person vil muligvis på visse områder kunne have en uddannelsesmæssig baggrund, der dækker mere end et område. Omfanget af tilsynsopgaver mv. vil

formentlig variere i perioder afhængigt af konjunkturerne i luftfartsbranchen på et givet tidspunkt. I perioder med vækst, vil der eksempelvis kunne opstå nye luftfartsselskaber, der skal godkendes, eller der skal anskaffes nye luftfartøjer, hvilket vil betyde, at luftfartsmyndigheden vil skulle matche dette behov i form af operativ og teknisk godkendelse af sådanne selskaber og luftfartøjer, og dermed måske også nye kompetencebehov i myndigheden.

7.1.2 Tilsyns- og andre systemer og registre.

Med henblik på at efterleve samtlige relevante krav, skal luftfartsmyndigheden etablere et system som sikrer, at ICAO-reglerne samt ændringer hertil bliver håndteret og implementeret rettidigt i den færøske luftfartslovgivning.

Ligeledes skal der etableres et system til styring af tilsynsarbejdet, herunder hvilke tilsyn der skal udføres og efter hvilke retningslinjer, hvornår tilsynene skal udføres, og hvordan der skal følges op samt reageres og sanktioneres (påbud, forbud, straf) i forhold til konstaterede fejl og mangler eller andre afvigelser fra regelsættet.

Med henblik på at identificere sikkerhedsmæssige risiciområder inden for luftfarten, og for at belyse effekten af tilsynsarbejdet, skal der være et system, der kan håndtere obligatoriske og frivillige indberetninger af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder fra luftfartsbranchen og der skal foretages analyser heraf. Systemet kan indrettes, så det også kan håndtere indberetninger vedrørende havarier.

Ovennævnte systemer kan integreres i et eller flere systemer, når blot hensynet til beskyttelsen af hændelsesindberettere ikke kompromitteres. Formålet med et samlet system er blandt andet at samle al relevant sikkerhedsdata ét sted med det formål at skabe det bedst mulige grundlag for fremtidigt sikkerhedsarbejde, herunder så der eventuelt kan gennemføres kampagner omkring væsentlige luftfartssikkerhedsmæssige emner.

Endelig skal der oprettes et regionalt register til registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer (Luftfartøjsregisteret), hvori færøske luftfartøjer kan registreres, samt et rettighedsregister hvori der fx kan registreres panterettigheder i luftfartøjer.

Såfremt der indgås aftaler med andre landes luftfartsmyndigheder om på Færøernes vegne og mod betaling at udføre en del af de ovennævnte tilsyn, vil kravene til bemanning og kompetencer kunne ændre sig. En sådan aftale fritager dog ikke en færøsk luftfartsmyndighed for ansvaret for at opbygge en vis kompetence på området. Selv om tilsynet bliver udført af andre, vil den færøske myndighed stadig have det overordnede ansvar for tilsynet, herunder at planlægning, iværksættelse og opfølgning på tilsynet lever op til de gældende regler.

7.2 Økonomi

Ved færøsk overtagelse af luftfartsområdet, vil det økonomiske ansvar for samtlige myndighedsopgaver relateret til luftfartsområdet overgå til Færøerne. Konkret drejer det sig om følgende områder:

- Flyvepladser og disse tekniske anlæg
- Luftfartsselskaber
- Kommercielle specialoperationer, privatflyvning og luftsport
- Uddannelsesområdet
- Luftfartøjers initiale og vedvarende luftdygtighed, flyværksteder samt vedligeholdelsesorganisationer
- Eftersøgning og redning
- Droner
- Lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS)
- Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer
- Trafikrettigheder
- Hændelser og havarier
- Security (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed)

Trafikstyrelsen er ikke i besiddelse af data, der gør det muligt præcist at angive de forventede omkostninger forbundet med en overtagelse. Følgende beskrivelse er således udtryk for estimer baseret på de data, Trafikstyrelsen er i besiddelse af.

For tilsyns- og godkendelsesområdet baserer estimatet sig på styrelsens nuværende ressourceanvendelse på opgaver på det samlede luftfartsområde, der vedrører Færøerne.

Trafikstyrelsen har for det reguleringsmæssige område ikke datagrundlag til at kunne opdele den nuværende ressourceanvendelse, der vedrører Færøerne. Også her er opgørelserne udtryk for det ressourcetræk, der knytter sig til en overtagelse af hele luftfartsområdet.

Trafikstyrelsen er endvidere ikke i besiddelse af data for omkostningerne til varetagelse af havariundersøgelser på Færøerne, der ikke i dag hører under Trafikstyrelsen, men Havarikommissionen.

Opgavetyperne

Trafikstyrelsens opgaveløsning er opdelt i tre overordnede opgavetyper: tilsyn, godkendelse og regulering.

For *tilsyns- og godkendelsesområdet*, vil der være tale om en begrænset og forholdsmæssig mængde opgaver, som vil relatere sig til organisationer og personer på Færøerne, som måtte ønske en godkendelse, som der efterfølgende vil skulle føres tilsyn med.

For *reguleringsopgavernes* vedkommende, vil hovedparten af de opgaver, Trafikstyrelsen i dag varetager for hele luftfartsområdet, skulle udføres tilsvarende for Færøerne, ved en overtagelse. Det skyldes, at reguleringsområdet vedrører overordnede politiske og reguleringsmæssige opgaver, som en luftfartsmyndighed vil skulle løfte for hele området, uanset der fx kun måtte være én luftfartsvirksomhed, én uddannelsesinstitution, én lufthavn, én lufttrafiktjenesteenhed osv.

Vedligeholdelsen af regelporteføljen vil således på tværs af luftfartsområdet forudsætte tilnærmelsesvist samme ressourcetræk som i Trafikstyrelsen. Det regelarbejde, der i dag udføres i Trafikstyrelsen, baserer sig som udgangspunkt på internationale regler vedtaget i ICAO-regi.

I Danmark står EU for gennemførelsen af langt hovedparten af reglerne, hvorfor arbejdet i Trafikstyrelsen på dette område i vidt omfang består i at administrere reglerne på baggrund af de af EU udstedte regler på området.

For de øvrige områder, hvor der enten ikke findes EU-regler eller hvor der er tale om regler på områder, hvor det er nødvendigt at opretholde nationale regler, idet området, der reguleres, ikke

omfattes af EU-regler, består Trafikstyrelsens arbejde dels i at udarbejde grundlaget for at kunne gennemføre ICAO-reglerne i national ret og dels i administration af reglerne.

Færøerne vil i tilfælde af overtagelse af luftfartsområdet fremover selv skulle stå for gennemførelsen af alle ændringer i ICAO's annekser. Færøerne vil i den forbindelse ikke skulle bruge ressourcer på at deltage i EU-arbejdet om implementeringen, som Trafikstyrelsen gør i dag. Som led i implementeringen vil Færøerne skulle udfylde de fortolkningsrammer, ICAO's regler lægger op til (herunder nogle af de opgaver, som EASA i dag varetager ifm. implementeringen af ICAO's annekser). Det vurderes på den baggrund, at der for så vidt angår selve regelvaretagelsen ikke vil være en væsentlig forskel i de samlede ressourcer, der anvendes i Trafikstyrelsen, og de ressourcer, der vil skulle anvendes på Færøerne.

Ressourcetrækket i Trafikstyrelsen som angivet nedenfor under punktet "reguleringsopgaver" indeholder ud over de reguleringsopgaver, der er nævnt ovenfor, også deltagelse i internationale møder og konferencer, ministerbetjening, besvarelse af folketingssspørgsmål og lignende. Omfanget af opgaver relateret til fx ministerbetjening og lignende vil antageligt være mindre for en færøsk myndighed end for Trafikstyrelsen, da antallet af tilsynsobjekter ikke har samme omfang. Afhængigt af hvor stort et engagement Færøerne ønsker at lægge i deltagelsen i internationale møder, vil denne post også kunne variere.

Der er ved opgørelsen ikke medtaget tidsforbrug for reguleringsopgaver, det på baggrund af tidsregistreringskategorierne vurderes, at Færøerne ikke vil skulle varetage.

Nedenfor beskrives i overordnede termer det forholdsmæssige ressourcetræk, der er i Trafikstyrelsen på baggrund af det antal organisationer og personer på Færøerne, som Trafikstyrelsen i dag godkender og fører tilsyn med, samt det ressourcetræk, der er i Trafikstyrelsen vedrørende reguleringsopgaven.

Tilsynsopgaver: Trafikstyrelsen estimerer, at der i alt er brugt ca. 2-2,5 årsværk årligt på tilsyn vedrørende Færøerne. Estimaterne baserer sig på data for de faktiske timer anvendt på tilsyn på Færøerne og en andel, der udgøres af indirekte tid (baseret på forholdet mellem direkte tilsynstid og indirekte tid for alle Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter på luftfartsområdet).

Godkendelsesopgaver: Godkendelser er efterspørgselsdrevet, og aktivitetsniveauet afhænger derfor af, om der i et givet år skal foretages godkendelser af fx infrastruktur eller et nyt luftfartsselskab. Trafikstyrelsen har på den baggrund ikke opgjort ressourceanvendelsen relateret til Færøerne, idet der alene skønnes anvendt begrænsede ressourcer i de seneste år.

Reguleringsopgaver: Trafikstyrelsen har i 2022-2023 brugt ca. 25-28 årsværk årligt på opgaver vedrørende dialog om og indførelse af nye regler, ministerbetjening, internationale møder mv., som Færøerne forventeligt vil skulle løse fremover, hvis hele luftfartsområdet overgår til Færøerne.