



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 9. november 2009

Dok.id

J. nr. 120-29

Internationalt Kontor

Nærhedsnotat

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om undersøgelse og forebyggelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart KOM (2009) 611

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat den 29. oktober 2009 under henvisning til traktatens artikel 80, stk. 2 og skal vedtages efter proceduren i artikel 251 om fælles beslutningstagen.

Under de nuværende forhold reguleres området af direktiv 94/56/EF der forpligter medlemsstaterne til at sikre, at ethvert flyvehavari eller enhver alvorlig flyvehændelse inden for civil luftfart gøres til genstand for en undersøgelse af et uafhængigt organ, idet undersøgelsens eneste formål er at forebygge fremtidige havarier, og den benyttes derfor ikke til at fastslå skyld eller erstatningsansvar.

Kommissionens forslag har til hensigt at ajourføre og modernisere de væsentligste bestemmelser i det tidligere direktiv 94/56/EF.

Kommissionen ønsker med det forelagte forslag, at der fastsættes nærmere bestemmelser for tilskyndelsen til frivilligt samarbejde, og målene for dette samarbejde lovfæstes i en retlig bindende ramme. Det bygger på de ressourcer, som medlemsstaterne allerede råder over, og erfaringerne fra det eksisterende uformelle samarbejde mellem de nationale sikkerhedsundersørgelsesorganer. Ifølge den foreslåede forordning vil dette uformelle samarbejde blive omlagt til et europæisk netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersørgelsesorganer (netværket).

Netværket vil bidrage til større ensartethed, bedre gennemførelse og håndhævelse af Fællesskabets lovgivning angående undersøgelse af havarier inden for civil luftfart. Det vil ligeledes styrke EU's undersøgelseskapacitet og den forebyggende funktion, der opnås ved at undersøge havarier, idet der tilskyndes til et mere struktureret samarbejde mellem de nationale sikkerhedsundersørgel-



sesorganer, Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, alt imens det bibeholder sin uafhængighed.

For at undgå at oprette et nyt fællesskabsorgan vil netværket ikke få status som juridisk person, og dets mandat, der er klart beskrevet i forslaget til forordning, vil blive afgrænset til rådgivende og koordinerende opgaver. Netværket vil udgøre et organ, der arbejder for virkeliggørelsen af et mål af generel europæisk interesse i henhold til den såkaldte finansforordning, og dermed får Fællesskabet mulighed for at støtte dets aktiviteter med et årligt tilskud på grundlag af et arbejdsprogram, som aftales hvert år.

2. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at dette forslag ikke ændrer ved den nuværende ansvarsfordeling for undersøgelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart, idet ansvaret fortsat påhviler medlemsstaternes kompetente myndigheder.

Kommissionen anfører endvidere, at sammenlignet med de øvrige politiske valgmuligheder, der er analyseret i den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag, har den foreslåede forordning den største merværdi set ud fra et fællesskabsperspektiv. Ud fra en proportionalitetsbetragtning er forordningen den bedste politiske valgmulighed, idet den under fuld overholdelse af sikkerhedsundersøgelsens uafhængighed i kraft af sin støtte til frivilligt samarbejde, og uden at oprette nye strukturer på fællesskabsniveau, vil gøre det muligt i betydelig grad at forbedre effektiviteten generelt i den nugældende lovramme for undersøgelse og forebyggelse af havarier inden for civil luftfart i EU.

Derfor opfylder forslaget ifølge Kommissionen nærhedsprincippet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt idet ansvaret for undersøgelser af havarier og hændelser inden for civil luftfart fortsat påhviler medlemsstaternes kompetente myndigheder. Samtidig vurderes der at være et europæisk behov for koordination af de begrænsede ressourcer til undersøgelser og strømmen af sikkerhedsoplysninger, som kun kan ske på fællesskabsniveau.

Den nugældende lovramme, direktiv 94/56/EF, er nu 15 år gammel, og der er således behov for at ajourføre og modernisere de væsentligste bestemmelser i dette direktiv. Medlemsstaternes undersøgelseskapaciteter er bl.a. mere uensartet end det var tilfældet i 1994, særligt efter EU-udvidelserne i 2004 og 2007, og undersøgelseskapaciteten er således koncentreret i ganske få medlemsstater. For eksempel kan sikkerhedsanbefalinger, der kommer fra en undersøgelse i ét EU-land, være til gavn for andre lande. Forordningsforslaget kan bidrage til at fastlægge roller og kompetence blandt medlemslandene og bidrage til, at EU's borgere får samme beskyttelse i hele EU i tilfælde af flyulykker.