

Per Strand

Fra: Søren E. Olufsen <seo@dmi.dk>
Sendt: 3. oktober 2012 16:10
Til: Per Strand; Hanne Skovsted
Cc: 'mhm@trm.dk'
Emne: Hørings svar lov om ændring af lov om luftfart

docId: <http://trs.fsd.csc.dk/trskoncp/DOK1630891>
SJ: -1

DMI har en enkelt bemærkning til udkast til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Jævnfør udkastet omfatter den nye model finansiering af Trafikstyrelsens tilsyn med civil luftfart.

Idet DMI er udpeget og certificeret som meteorologisk service provider i Danmark jævnfør EU forordning EU 550/2004 og Europakommissionens forordning 2096/2005, omfatter styrelsens tilsyn også en del af DMIs aktiviteter. Ligesom afgiften for tilsynet med flyvekontrolltjeneste fremgår gebyret for tilsyn med meteorologisk tjeneste af BL 9-10 kapitel 8 henholdsvis tabel 8G og tabel 8F.

I udkastet formuleres §148 sådan, at safety bidraget betales for Trafikstyrelsens tilsyn med civil luftfart. DMI bemærker at dette omfatter tilsynet med DMIs tjenester til civil luftfart, selv om dette i dag er gebyrfinansieret.

Med venlig hilsen

Søren E. Olufsen

Søren E. Olufsen
Deputy Director
Forecasting Services Department

Danmarks Meteorologiske Institut
Lyngbyvej 100
DK 2100 København Ø

Phone direct +45 3915 7270 Phone DMI +45 3915 7500
seo@dmi.dk epost@dmi.dk www.dmi.dk

Per Strand

Fra: Johan Nielsen, JON. <jon@regioner.dk>
Sendt: 5. oktober 2012 10:47
Til: Per Strand; Hanne Skovsted
Cc: mhm@trm.dk; Anders Andersen, AA
Emne: ØKONOMISK HØRING over forslag til lov om ændring af lov om luftfart
Vedhæftede filer: Notat Forhandling af DUT på Luftfartsområdet - notat til KL.DOCX; Lovforslag 2012 - Safetybidrag mm 190912 (høringsudkast).pdf

docId: <http://trs.fsd.csc.dk/trskoncp/DOK1632300>
SJ: -1

Til Trafikstyrelsen

Danske Regioner har ingen bemærkninger og ingen DUT krav i forbindelse med høringen af forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Med venlig hilsen

Johan Nielsen
Seniorkonsulent

Regional Udvikling & EU

Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35 29 81 74
F 35 29 83 00
E jon@regioner.dk

Officiel post bedes sendt til
regioner@regioner.dk

www.regioner.dk

Fra: Per Strand [<mailto:pers@trafikstyrelsen.dk>]
Sendt: 1. oktober 2012 13:33
Til: 'kl@kl.dk'; Regioner@regioner.dk
Cc: Bente Hammer; Anders Andersen, AA; Kim Kistrup Therkildsen; Dorthe Laursen; Anne Heckscher Niebuhr; Per Jensen; Hanne Skovsted; Theo Rabenberg
Emne: ØKONOMISK HØRING over forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Vedlagt følger i økonomisk høring notat vedrørende DUT-besparelser i forbindelse med lovforslag om ændring af Luftfartsloven. Endvidere vedlægges lovforslaget.

Høringsfrist er 22. oktober 2012.

Venlig hilsen

Per Strand
Specialkonsulent, Center for Luftfart
Senior Legal Adviser, Aviation Center



Danmarks Rejsebureau Forening

INDGÅET

- 9 OKT. 2012

TRAFIKSTYRELSEN

**Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Att.: Per Strand**

Danmarks Rejsebureau Forening
Lars Thykier
Adm. Direktør
Telefon: 35 30 12 55
E-mail: lth@travelassoc.dk

Association of Danish Travel Agents and Tour Operators

Frederiksberg, 4. oktober 2012

Danmarks Rejsebureau Forenings hørings svar vedr. Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Indledningsvis skal Danmarks Rejsebureau Forening (DRF) takke for muligheden for at kommentere ovennævnte forslag.

Danmarks Rejsebureau Forening mener, at forslaget om at indføre et safety-bidrag til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved tilsynet med civil luftfart er velafbalanceret og fremover, såfremt det vedtages, fordeler byrderne ved sikkerhedskontrollen i danske lufthavne mere ligeligt end tidligere på alle flyselskaber der beflyver Danmark. DRF har derfor ingen yderligere kommentarer til lovforslaget.

Såfremt der måtte ønskes en uddybning af ovenstående kan undertegnede kontaktes.

Med venlig hilsen
DANMARKS REJSEBUREAU FORENING

Lars Thykier
Adm. Direktør



KONGELIG DANSK AEROKLUB
Danmarks Luftsports-Forbund

Protector:
H. K. H. Prinsgemalen

Roskilde, den 12. oktober 2012

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsensvej 14
2300 København S

Sendt pr. e-mail til: info@trafikstyrelsen.dk

Emne: Høringssvar til Forslag om ændringer til lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Vi har modtaget forslag til ændring af lov om luftfart, hvortil vi har opdelt vore bemærkninger i to forhold:

1. Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed
2. Ændring i havarikommissionens kommissorium

Ad 1)

Vi hilser dette forslag velkomment. KDA m.fl. har i gebyrudvalget ved flere lejligheder påpeget at den nuværende model for beregning af gebyrer er uigennemskuelig og svær at forstå for menigmand. Vi må jævnligt bruge tid på forklaringer om beregningsmetoden overfor vore medlemmer, uden dette har hjulpet synderligt på forståelsen. KDA's repræsentanter i gebyrudvalget har sammen med andre medlemmer i udvalget tidligere gentagne gange foreslået en sådan opkrævningsmetode, og vi har følgelig ingen indsigelser imod dette. Vi synes faktisk det er rimeligt, at også udenlandske selskaber er med til at bære omkostningerne.

Ad 2)

Det er med nogen betænkelighed vi noterer os, at de hændelser og i visse tilfælde havarier, der uvægerligt sker også med en stor del af de fly der opereres af vore medlemmer, ikke længere skal have havarikommissionens bevågenhed. Det finder vi er et alvorligt tilbageskridt for flyvesikkerheden med mindre luftfartøjer. Vi har ikke fantasi til at forestille os, at Trafikstyrelsen (TRS) ikke vil kræve en eller anden form for udredning af sådanne havarier og hændelser, og da ændringen i havarikommissionens opgaver formentlig bunder i besparelser, anser vi det ikke for sandsynligt at TRS selv vil gå ind i sådanne udredninger.

Vi frygter derfor at sådanne udredninger kan blive foretaget af politiet, hvilket giver os anledning til at frygte to forhold.

- 1) Politiet har os bekendt ikke kvalificeret personale til at forestå udredning af flyvehavarier og flyvehændelser. Vi har tværtimod erfaring for, at politifolk fra tid til anden har udtalt sig til pressen med fuldstændig absurde forklaringer. Det gør de næppe af ond vilje, men simpelthen fordi de ikke véd bedre. I anden sammenhæng (faldskærmsporten), har vi også konstateret, at politiet har inddraget al materiel, uagtet dette end ikke har haft indflydelse på et uheld, hvor f.eks. en springer har brækket et ben, hvorefter en klub uden påviselig grund har måttet undvære dyrt materiel i lang tid, indtil politiet har afsluttet deres undersøgelser. Vi formoder at politifolk har en stående anvisning om at



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale FAI

Lufthavnsvej 28 4000 Roskilde Telefon: 46 14 15 00 Telefax: 46 19 13 16 E-mail: kda@kda.dk www.kda.dk

sikre sig alt relevant bevismateriale i sådanne forhold, men de har ikke den fornødne indsigt i at vurdere hvad der er relevant. I værste fald kunne man frygte, at et helt fly uden grund blev beslaglagt i længere tid, uagtet det ikke er relevant i det påkommende tilfælde.

- 2) Det andet forhold, som vi anser for meget betænkelig, er at i modsætning til havarikommissionen, er politiet ikke en uvildig organisation der alene har til formål at afdække de omstændigheder der har ført til et havari. En sådan er havarikommissionen, og piloter véd, at de uden at frygte for repressalier i næsten alle tilfælde trygt kan oplyse havarikommissionen om alle relevante forhold ved et havari, uden de derved efterfølgende risikerer at blive retsforfulgt.

Politiet er anklagemyndighedens forlængede arm, hvilket kunne forlede en pilot til at undlade at oplyse om relevante forhold, der kan have været medvirkende til et havari, og som piloten kan frygte vil afstedkomme en anklage af den ene eller anden art. Derved kan essentiel viden gå tabt, idet den egentlige årsag til havariet måske ikke kommer frem – og dermed kan vi ikke drage nogen lære heraf.

KDA skal derfor kraftigt anbefale, at havarikommissionens kommissorium forbliver uændret.

Såfremt dette ikke er tilfældet, er KDA's medlemsorganisationer enige om, at tilbyde, at KDA nedsætter et uvildigt "havariberedskab" bestående af en bred vifte af personer fra medlemsorganisationerne, til udredning af sådanne havarier. I flere af organisationerne sidder der personer med indgående kendskab til udredning af havarier, og derved kunne den form for flyvning vore medlemmer dyrker, fortsat blive tilgodeset med informationer om havarier. Et sådant tiltag forudsætter naturligvis en nærmere dialog med afgrænsning af ansvarsområder og kompetencer – men tilbuddet står ved magt.

Vi har ikke andre kommentarer til lovforslagene.

Med venlig hilsen

Kongelig Dansk Aeroklub



Helge Hald
Formand

Medlem af *Fédération Aéronautique Internationale*  FAI

Lufthavnsvej 28 4000 Roskilde Telefon: 46 14 15 00 Telefax: 46 19 13 16 E-mail: kda@kda.dk www.kda.dk

Kastrup, 15. oktober 2012

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Jet Time A/S
Skøjtevej 27-31
DK-2770 Kastrup
Denmark

Phone: +45 32 46 73 00
Fax: +45 32 46 73 01

www.jet-time.dk

Høring over udkast til ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer



Jet Time har, ved henvendelse til Trafikstyrelsen, modtaget materialet vedrørende ovennævnte høring, og fik i den forbindelse Trafikstyrelsens tilsagn om, at vi kunne afgive høringssvar, selvom vi ikke er omfattet af høringen.

Indledningsvis finder vi anledning til at gøre opmærksom på, at Jet Time ikke er medlem af nogle af de foreninger eller sammenslutninger i dansk luftfart der, efter Trafikstyrelsens praksis, sædvanligvis omfattes af høringer, indgår i udvalgsarbejder eller tilsvarende. Vi finder det imidlertid rimeligt, at Jet Time tilføjes Trafikstyrelsens liste over relevante aktører på luftfartens område, således at vi fremover modtager høringer og andre tilsvarende henvendelser fra Trafikstyrelsen af interesse for danske luftfartsselskaber. Vi beder venligst om Trafikstyrelsens bekræftelse herpå.

Med hensyn til den udsendte høring har Jet Time vurderet effekten for vort selskab af forslagene til ændring af safetybidraget, og finder anledning til at afgive nærværende høringssvar.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det bl.a. at ændringen af safetybidraget medfører en forbedring af dansk luftfarts rammebetingelser, og at alle, der har gavn af Trafikstyrelsens safety tilsyn, fremover vil bidrage til finansieringen heraf, samtidig med, at de danske luftfartsselskabers konkurrenceevne forbedres.

Ræsonnementet beror angiveligt på, at også udenlandske luftfartsselskaber fremover vil blive opkrævet den nye safety afgift på 6 kr. pr. passager, der anvender danske lufthavne til afrejse.

Jet Time har beregnet effekten af lovforslaget for vores selskab, og må desværre konstatere, at ændringen vil medføre en stigning af vores safetybidrag på ca. 46 %.

Lovforslaget om omlægning af safetyafgiften vil altså ikke bidrage til en forbedring af Jet Times konkurrenceevne – tværtimod.

Ifølge bl.a. pressens omtale af lovforslaget vil flere danske luftfartsselskaber opleve reduktioner i bidraget, hvilket stemmer overens med Trafikstyrelsens bemærkninger til lovforslaget.

I den forbindelse undrer det os, at afgiften for Jet Time vil stige, samtidig med, at flere udenlandske selskaber, kommer til at bidrage, uden at de samlede bidrag til Trafikstyrelsen øges væsentligt. Det må nødvendigvis være fordi de danske selskaber, der tjener på lovforslaget, vil opleve meget væsentlige omkostningsreduktioner, hvilket betyder, at lovforslaget vil medføre en betydelige konkurrenceforvridning mellem de danske luftfartsselskaber.

De selskaber, der slipper billigere er selskaber, der opererer med små passagerbelægningsprocenter, ligesom i øvrigt selskaber der slet ikke transporterer passagerer, f.eks. cargoselskaber, vil blive fritaget for at betale safetybidrag. Luftfartsselskaber som Jet Time, der flyver med fulde, eller næsten fulde fly, vil blive ramt af øgede omkostninger, og må, sammen med et antal udenlandske selskaber, bære omkostningerne ved en forbedring af konkurrenternes konkurrenceevne.

Ud over at bidragsomlægningen således påfører Jet Time, og sandsynligvis enkelte andre danske luftfartsselskaber, konkurrenceforvridende ekstraomkostninger, vil vi ikke undlade at påpege, at afgiftsomlægningen trækker i den forkerte retning i relation til en af de store udfordringer for international luftfart, nemlig miljøet.

Vi må derfor opfordre til at lovforslaget ændres, således at ingen danske luftfartsselskaber oplever en omkostningsstigning som følge af omlægning af bidraget, og således at der ikke sker en forvridning af konkurrencen mellem danske luftfartsselskaber, hvilket bør være muligt, når omkostningerne fremover skal fordeles på flere bidragsydere, end i dag.

Med venlig hilsen



Peter Schlütter
Chef for juridisk afdeling



Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
DK-2300 København S

Arnborg den 15. oktober 2012

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, Havarikommissionen, beredskab samt registreringsmyndighed)

Dansk Svæveflyver Union (DSvU) har modtaget Trafikstyrelsens (TRS) høring af 19. september 2012 om ovennævnte.

Generelt er DSvU enige i ændringsforslagene og har derfor kun få ændringsforslag.

1. Ændring af gebyrerne.

Vi kan konstatere, at gebyrerne i forbindelse med tiltrædelseskontrol ikke er fritaget for særskilte gebyrer. Vi er enige i, at tiltrædelseskontrol principielt skal betales af dem som anmoder om en ydelse, men finder dog, at de nuværende satser nøje bør gennemgås. Vi finder stadig at udgifterne til udstedelse af radiobeviser, certifikater, førstegangsmédicals er for store, og at de ikke afspejler det reelle tidsforbrug i forbindelse med udstedelsen af beviserne.

F.eks. synes prøvegebyret for et bevis som luftfartsradiotelefonist på kr. 2.115 for at være urimeligt højt i en flyveskole med f.eks. 10 deltagere. Den fysiske prøve kan ikke koste TRS kr. 21.150.

2. Ændring i havarikommissionens kommissorium


Vi er med baggrund i den udvikling der foregår indenfor svæveflyvning bekymret for forslaget. Vi er naturligvis enige i, at banale små hændelser ikke behøver involvering af havarikommissionen, men vi er bekymrede over, at der ikke længere skal foregå udredninger omkring UL-fly. Som udviklinger sker i dag, så er der flere og flere UL-svævefly i Danmark, og en ændring som foreslået, vil derfor kunne betyde, at ens havarityper med svævefly med hhv. standardluftdygtighedsbevis eller UL-svævefly skal behandles forskelligt.

Det vil i sidste ende gå ud over flyvesikkerheden.

Vi anser det endvidere for problematisk, at det kan betyde, at det fremover kan være enten TRS eller politiet som er involveret i sagen. Vi anser det for problematisk, da det så senere kan være samme myndighed som rejser tiltale.

Vi kan se en konflikt i relation til en ellers fortrolig udredning overfor en uafhængig havarikommission.

Med venlig hilsen
Dansk Svæveflyver Union


Poul B. Hørup
Formand

Per Strand

Fra: ES <es@es-daa.dk>
Sendt: 15. oktober 2012 13:24
Til: Per Strand; Hanne Skovsted
Cc: mhm@trm.dk; 'ES-DAA'
Emne: SV: Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart: ES 202-12

docId: <http://trs.fsd.csc.dk/trskoncp/DOK1643115>
SJ: -1

ES 202-12

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring.

SAFETY BIDRAG

ES er meget tilfreds med forslaget om et safety bidrag, og støtter derfor forslaget om at indføre safety bidrag, som skal anvendes til at dække Trafikstyrelsens omkostninger til tilsyn.

De høje gebyrer for ES medlemmer, som omfatter alle kategorier indenfor den erhvervmæssige luftfart, har altid været et emne, som ES har fremført i Gebyrudvalget.

Derfor kan ES anbefale forslaget om safety bidrag og tilslutter sig bemærkningerne til lovforslaget.

HAVARIKOMMISSIONEN

Sikkerhed (safety) indenfor luftfarten er meget vigtig for ES.

Forslaget om at ændre opgaveportefølje for Havarikommissionen og Trafikstyrelsen giver derfor anledning til følgende kommentarer:

Principielt skulle det være i orden, at nogle opgaver flyttes fra Havarikommissionen til Trafikstyrelsen, da begge myndigheder er kompetente indenfor luftfarten. Det må imidlertid ikke være på grund af en "spare øvelse", hvorfor ES må insistere på, at sparede årsværk i Havarikommissionen tildeles Trafikstyrelsen.

Specifikke bemærkninger til forslaget:

Side 15: Forslaget forstås således, at alvorlige hændelser med luftfartøjer under 2250 kg. i fremtiden skal behandles af Trafikstyrelsen. Det kan efter ES mening kun lade sig gøre med den rigtige kompetence og de nødvendige ressourcer, hvorfor dette må tilføres Trafikstyrelsen.

Side 33 § 89: I den nye lov foreslås en præcisering af indberetning og behandling af hændelser til Trafikstyrelsen. En definition på en hændelse anbefales. Igen må ES insistere på, at det sparede årsværk i Havarikommissionen overflyttes til Trafikstyrelsen i forbindelse med den nye opgave portefølje.

Side 38, pkt. 10 § 149: Det konstateres, at "hændelse" tilsyneladende ikke er medtaget. Man kunne således stille spørgsmålet, om man bliver straffet her og ikke for de to anførte? (Næppe) En verifikation anbefales.

BEREDSKAB

ES har ikke bemærkninger til beredskabspunkterne i forslaget og kan derfor tiltræde disse.

Med venlig hilsen / Best Regards
Dan Banja
Oberstløjtnant / Lt. Colonel
Generalsekretær / Secretary-General
Mobil +45 2480 2256
www.es-daa.dk

Fra: Per Strand [mailto:pers@trafikstyrelsen.dk]

Sendt: 19. september 2012 11:19

Til: 'info@airgreenland.gl' (info@airgreenland.gl); info@motorflyvning.dk; Henrik Sandum; magni@atlantic.fo; jgl@bll.dk; 'info@dansk-luftfart.dk'; cud@mail.dk; info@cimber.dk; info@dalpa.dk; dbta@dbta.dk; epost@dmi.dk;



Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S.
Att.: Per Strand

Telefon +45 32 32 30 31

Telefax +45 32 32 66 07

Mobil +45 32 32 30 31

e-mail lars-w.andersen@sas.dk

CPHAZ/LWA

16. oktober 2012

Forslag til ændring af luftfartsloven – safety-bidrag.

Der henvises til mail af 19. september d.å., hvormed Trafikstyrelsen anmoder om SAS' bemærkninger til ovennævnte lovforslag, herunder forslaget til indførelsen af et safety-bidrag, som nærværende hørings svar omhandler.

Forslaget vedr. indførelsen af et safety-bidrag har følgende hovedkonsekvenser; at udenlandske luftfartsselskaber bidrager til finansieringen af Trafikstyrelsens omkostninger, at bidragene opkræves direkte af passagererne via luftfartsselskabernes billetter, at betaling af årsgebyrer afskaffes, og at de kommercielle luftfartsselskaber, herunder de danske, i større omfang end hidtil bidrager til finansieringen af Trafikstyrelsens omkostninger til tilsynet med det øvrige luftfartserhverv.

SAS støtter forslaget ud fra en samlet omkostningsbetragtning. SAS skal dog knytte følgende supplerende bemærkninger hertil.

De større kommercielle luftfartsvirksomheder, herunder primært Naviair, CPH og SAS, har historisk været med til at finansiere de mindre erhvervsvirksomheder inden for luftfartsbranchen såvel som private udøvere af luftfart. De senere år er dette sket gennem en overbetaling via de afgifter, som har været opkrævet i henhold til luftfartslovens § 148, som vedtoges den 9. juni 2004. Overskuddet herfra er herefter blevet anvendt til at finansiere Trafikstyrelsens omkostninger for herved at kunne nedsætte diverse gebyrer for øvrige mindre operatører.

Baggrunden var, at de mindre luftfartsvirksomheder og private udøvere angiveligt ikke var i stand til at betale de omkostninger, som Trafikstyrelsen (dåværende SLV) genererer ved tilsynet med disse. Med begrundelsen, at de bredeste skuldre skal bære de største byrder, pålagde man herefter den større kommercielle luftfart at bære en del af Trafikstyrelsens omkostninger ved tilsynet med de øvrige operatører. SAS argumenterede imod dette i sin tid ved lovforslagets fremsættelse.

Det nu fremsatte lovforslag fortsætter denne praksis, idet det dog nu er de kommercielle luftfartsselskabers passagerer, hovedsageligt SAS', der ved opkrævning via billetterne direkte kommer til at bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens omkostninger til tilsynet med de mindre operatører. I tillæg vil luftfartsselskaberne også næsten fuldt ud finansiere Trafikstyrelsens omkostninger til tilsynet med Naviair med MDKK 10 og de større lufthavne med MDKK 11.

Finansieringen af de øvrige operatører sker i hovedsagen gennem afskaffelse af alle årsgebyrer, som opkræves for det løbende tilsyn med alle brugere. Det betyder, at de

kommercielle luftfartsselskaber i videre omfang end hidtil kommer til at finansiere Trafikstyrelsens omkostninger til øvrige brugere.

SAS er af den opfattelse, at alle operatører må bære egne omkostninger. Det er SAS og vores passagerer uvedkommende, at visse operatører er ude af stand til at betale Trafikstyrelsens omkostninger. Som ved fremsættelsen af forslaget om indførelse af afgifter som nu er der bestemt heller ikke tale om, at de kommercielle luftfartsselskaber har bredere skuldre end den øvrige del af erhvervet – tværtimod. Konkurrencen har aldrig været hårdere, og der har været flere konkurser i de senere år, ligesom eksempelvis SAS har haft vanskeligheder med indtjeningen de sidste mange år.

Konsekvensen af, at de mindre selskaber ser sig ude af stand til at bære Trafikstyrelsens omkostninger, må derfor enten være, at Trafikstyrelsen reducerer omkostningerne eller reducerer gebyrerne via egne midler.

Til trods for disse åbenbart urimelige virkninger af lovforslaget, finder SAS imidlertid de overordnede omkostningsmæssige konsekvenser af forslaget så positive, at krydssubsidieringen ikke bør være til hinder for lovforslagets vedtagelse. Imidlertid forudsætter SAS, at Trafikstyrelsen inden for de herefter gældende rammer arbejder for, at krydssubsidieringen afvikles.

I henhold til gældende regulering og praksis betaler den kommercielle luftfart via afgifter for Naviairs og de større lufthavnes omkostninger. Lovforslaget indebærer, at de kommercielle luftfartsselskaber overtager betydelige omkostningsposter fra Naviair og de større lufthavne. En forudsætning må derfor være, at de af Naviair og de større lufthavne realiserede omkostningsbesparelser umiddelbart reflekteres i reducerede afgifter for den kommercielle luftfart. Hvis dette ikke er tilfældet, går SAS ud fra, at årsgebyrerne for Naviair og lufthavnene opretholdes.

SAS noterer i øvrigt, at Trafikstyrelsen gennem den senere tid har været i stand til at reducere det samlede omkostningsniveau for tilsynet med luftfarten, og at der vil ske yderligere omkostningsreduktioner i de kommende år. Det finder SAS særdeles positivt.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System

Public Affairs & Infrastructure


Lars Wigelstorp Andersen
Direktør

Trafikstyrelsen

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Att.: Per Strand

17. oktober 2012

Høringssvar

Vedr. udkast til forslag om lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, Havarikommission, beredskab samt registreringsvirksomhed), herunder om indførelse af safety-bidrag med virkning fra 1.7.2013

Indledning

I henhold til Trafikstyrelsens (TS) skrivelse af 19. september 2012 skal Københavns Lufthavne A/S (CPH) hermed fremkomme med høringssvar til ovennævnte lovforslag.

Havarikommissionen

Lovforslagets § 135 introducerer begrebet "alvorlig hændelse" – som i BL 5-40 i dag refereres til som "flyvehændelser". Samtidig introduceres en definition af begrebet "hændelse". Det foreslås, at det tydeliggøres, hvilken sammenhæng der er mellem "hændelser" og "flyvesikkerhedsmæssige begivenheder", som i dag anvendes i gældende BL8-10.

Indskrænkning af undersøgelsespligten, hvorefter Havarikommissionen ikke længere skal foretage undersøgelser af alvorlige hændelser, der involverer luftfartøjer med en startvægt under 2.250 kg, medfører, at alvorlige hændelser, der involverer privatflyvningen i Danmark ikke længere belyses, og derved går meget vigtig læring tabt. Dette må betragtes som en forringelse af flyvesikkerhedsniveauet.

De hændelser, som ikke er alvorlige hændelser, men som hidtil har været indberettet og undersøgt af Havarikommissionen, skal iht. lovforslaget fremover indberettes til Trafikstyrelsen, i lighed med driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden. En sådan ændring må forudsætte, at Trafikstyrelsen fremover skal foretage de samme analyser og undersøgelser, som Havarikommissionen gør det i dag for ikke alvorlige hændelser (luftfartøjer med en startvægt over 2.250 kg) og alvorlige hændelser, der involverer luftfartøjer med en startvægt under 2.250 kg. Det må derfor samtidig være en forudsætning, at Trafikstyrelsen tilføres relevante og tilstrækkelige ressourcer til at

kunne opfylde denne opgave, og at Trafikstyrelsen får samme mandat som Havarikommissionen har i dag på disse områder.

Ændring af struktur for gebyrer/afgifter

CPH har noteret sig TS' ønske om at overgå fra den nuværende struktur med cirka 2/3 gebyrer og 1/3 afgifter pålagt danske luftfartsselskaber, danske lufthavne, Naviair, certifikatindehavere og øvrige betalere til en struktur med cirka ¼ gebyrer primært pålagt øvrige betalere og danske luftfartsselskaber og cirka ¾ pålagt passagerer, der flyver såvel med danske som udenlandske luftfartsselskaber, jf. side 5 i notat af 19. september 2012 fra TS (i det følgende benævnt "Notatet").

Den foreslåede fremtidige struktur kommer derved i højere grad til at ligne en struktur, med kombination af gebyrer og passagerafgifter, som man ser i en række lande i Europa, jf. side 10 i bemærkninger til lovforslaget.

Forslagets betydning for CPH

Ifølge forslaget vil CPH's betaling af gebyrer/afgifter til TS blive reduceret med knap DKK 6 mio. om året. Denne reduktion vil med næstkommende takstafte (pr. 1.4.2015) indgå som en besparelse ved opgørelsen af de aeronautiske omkostninger, og derved komme luftfartsselskaberne til gode. I henhold til den overordnede takstafte 2009-2015, der er indgået mellem luftfartsselskaberne og CPH, er det aftalt, at CPH i den periode, hvor takstafte gælder, bærer risikoen for myndighedsafledte mer- eller mindre omkostninger, indenfor en nærmere aftalt grænse. Besparelsen ved TS omlægning af gebyrer/afgifter frem til 1.4.2015 opvejes af andre myndighedsafledte omkostninger, som er pålagt CPH i perioden siden takstafte fra 2009 (f.eks. etablering af SRA (security) i Cargo-området, ændring af ind-/udkørsel til CSRA området, CPH's overtagelse af Nordvagten, udvidelse af rulleveje mv., certificering af teknisk personale, forbedring af grænsesikring mv.).

For CPH vil omlægningen af strukturen på sigt være neutral. Det samme gør sig gældende for Naviair, idet Naviair efter det oplyste vil skulle indregne de reducerede TS afgifter i fremtidige afgifter overfor luftfartsselskaberne.

Ifølge forslaget skal danske lufthavne fremover på vegne af TS opkræve safety-bidrag fra luftfartsselskaberne, mens TS fortsat selv opkræver gebyrer. Lufthavnens omkostninger til opkrævning af safety-bidrag vil indgå i de aeronautiske omkostninger, som for CPH's vedkommende fra den næstkommende takstafte pr. 1.4.2015 vil blive dækket af trafiktaksterne.

Det bør af lovtæksten fremgå, at lufthavnene efter sædvanlig rykkeprocedure kan overdrage ikke betalte safety-bidrag til opkrævning hos TS, således at lufthavnene ikke belastes med debitorstab som følge af luftfartsselskabernes manglende betaling af safety-bidrag.

Ændring af struktur for opkrævning af gebyrer/afgifter betyder en meromkostning for den kommercielle luftfart i Danmark

Omfordeling medfører (i) en generel meromkostning for den kommercielle luftfartstrafik i Danmark og (ii) i særdeleshed en meromkostning for en række udenlandske luftfartsselskaber, som i de forløbne år har bidraget betydeligt til trafikvæksten og turismen i Danmark, og som forventes at bidrage yderligere i de kommende år, hvis rammevilkårene fortsat opfattes som attraktive af de pågældende luftfartsselskaber.

Det skal bemærkes, at de udenlandske luftfartsselskaber hidtil har bidraget med en mindre andel til TS gebyrer og afgifter, dels via betaling af trafiktakster til lufthavne, dels via betaling af Naviairs afgifter. Ifølge lovforslaget skal udenlandske og danske luftfartsselskaber fremover ligestilles i relation til safety-afgiften.

På side 3 i Notatet anfører TS, at finansieringen af tilsynsindsatsen i andre europæiske lande sker helt eller delvist enten ved passagerafgifter m.v. (herunder gebyrer) eller ved offentlige bevillinger. På side 1 i Notatet anfører TS endvidere, at der ikke længere skal opkræves årsgebyrer fra luftfartsskolerne med henblik på at fremme uddannelser indenfor luftfarten.

Hvis man overordnet ser på omfordelingen af gebyrer/afgifter, jf. den opstillede tabel på side 5 i Notatet, får man det indtryk, at "Certifikatindehavere" (ekskl. luftfartsselskaber, lufthavne og Naviair) og "Øvrige betalere" (værksteder, skoler, DMI, privat personer med eget fly m.v.) fremover skal betale DKK 21,5 mio. mindre end under den nuværende struktur, mens den kommercielle luftfart skal betale et tilsvarende beløb mere. Heri er ikke taget i betragtning, at TS fremover forventer at spare DKK 6,9 mio. p.a. (eller 7,5 %) på de samlede omkostninger til tilsyn m.v. som følge af effektiviseringer.

Det kan være hensigtsmæssigt at "lette" afgiftstrykket for udvalgte dele af den ikke kommercielle luftfart i Danmark, herunder for aeronautiske skoler, uddannelse af piloter m.v. men man kan stille spørgsmål ved, om det er hensigtsmæssigt at blande dette sammen med fastsættelse af gebyrer og afgifter for den kommercielle del af luftfarten i Danmark.

Det bør overvejes at opdele omlægningen af gebyrer/afgifter i en (a) kommerciel luftfartsdel og en (b) ikke kommerciel luftfartsdel, og endvidere at vurdere, om der - som i visse andre lande - bør inddrages offentlige bevillinger i forbindelse med fastsættelse af afgifter/gebyrer for den ikke kommercielle del.

En sådan fremgangsmåde vil også stemme overens med det generelle princip om, at fastsættelse af luftfartsmæssige afgifter skal være omkostningsrelaterede, transparente og ikke diskriminerende.

Beredskab

Til lovforslagets § 1, pkt. 9 har CPH følgende bemærkninger:

Formuleringen af den foreslåede § 148 b er meget vid: " nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer". Det fremgår ikke klart, hvilken planlægning der er tale om; handler det om at sikre kontinuiteten i luftfarten, jf. beredskabslovens § 24, stk. 1, om indsatsplaner eller begge dele.

Bestemmelsens i den foreslåede § 148 b, stk. 4 angiver, at Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn. I henhold til beredskabsloven er det Beredskabsstyrelsen (efter bemyndigelse fra Forsvarsministeren), der overordnet koordinerer planlægningen vedrørende den civile sektors beredskab og fastsætter regler for den tekniske indsatsledelse, mens det er politiet, der forestår koordineringen i forbindelse med en større indsats, og det kommunale beredskab der har den tekniske ledelse af indsatsen på skadesstedet.

For at undgå uoverensstemmelser mellem de to lovgivninger anbefales det, at en ny § 148 b i Luftfartsloven alene henviser til de relevante bestemmelser i Beredskabslovens kapitel 5 og eventuelt kapitel 6.

Henset til Luftfartslovens § 60 stk. 2 og til hjemlen i bekendtgørelse nr. 839 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser mv., § 2 nr. 2 og § 18, stk. 1, er det CPHs opfattelse, at der ikke er behov for en hjemmel til at fastsætte generelle, administrative regler på beredskabsområdet, der går videre end den hjemmel, der allerede følger af beredskabslovens § 24 og § 28.

Til lovforslagets øvrige ændringsforslag har CPH ikke bemærkninger.

Med venlig hilsen



Henrik Peter Jørgensen
Kommunikationsdirektør
Københavns Lufthavne A/S

Per Strand

Fra: Mia Hartzbech <m.hartzbech@dpf.info>
Sendt: 17. oktober 2012 09:39
Til: Per Strand; Hanne Skovsted
Cc: dpf; mhm@trm.dk; hso
Emne: Bemærkninger til forslag om ændring af lov om luftfart

docId: <http://trs.fsd.csc.dk/trskoncp/DOK1643129>
SJ: -1

Kære Per Strand med flere,

Danish Airline Pilots Association - DALPA har følgende kommentarer til den del af lovforslaget, der foreslår at lægge beføjelser fra Havarikommissionen over til Trafikstyrelsen:

- Vi er bekymrede for om Trafikstyrelsen har og får de ressourcer og kompetencer tilført, der skal til for at tage sig af de sager, der før har ligget hos Havarikommissionen. I stedet for at dele "emnet" op i 2 finder vi det i stedet relevant, at Havarikommissionen får tilført flere ressourcer.
- Vi finder, at der kan blive et problem i forhold til uafhængighed og neutralitet i forholdet til årsagen til incidenten og de anbefalinger Havarikommissionen/Trafikstyrelsen efterfølgende kommer med. Det kan blive et stort problem, hvis de involverede parter ikke har tillid til konklusionen.
- Vi mener generelt set, at vi for flyvesikkerhedens skyld skal værne om, at den institution der er fuldstændig uafhængig fortsat tager sig af alle incidents – med andre ord at bevare kompetencen og beføjelserne hos Havarikommissionen for at sikre brugernes tillid til systemet.

På vegne af DALPA

Mia Hartzbech
Sekretariatschef

Per Strand

Fra: Pia Saxild <PS@fbr.dk>
Sendt: 17. oktober 2012 09:51
Til: Per Strand; Hanne Skovsted
Cc: mhm@trm.dk
Emne: SV: Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart

docId: http://trs.fsd.csc.dk/trskoncp/DOK1643133
SJ: -1

Forbrugerrådet opfatter den fremsendte høring som en udmøntning af anbefalingerne fra Luftfartsudvalget, som vi selv deltog i. Forbrugerrådet har derfor ikke yderligere bemærkninger til den fremsendte høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, Havarikommissionen, beredskab samt registreringsmyndighed).

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø
Afdelingschef

Mads Mølgaard Braüner
Jurist
Forbrugerrådet
Tlf. direkte: +45 7741 7725
E-mail: mmb@fbr.dk

TÆNK FORBRUGERRÅDET

Danish Consumer Council
Fiolstræde 17, Postboks 2188, 1017 København K, Danmark

Fra: Per Strand [<mailto:pers@trafikstyrelsen.dk>]

Sendt: 19. september 2012 11:19

Til: 'info@airgreenland.gl' (info@airgreenland.gl); info@motorflyvning.dk; Henrik Sandum; magni@atlantic.fo; jgl@bll.dk; 'info@dansk-luftfart.dk'; cud@mail.dk; info@cimber.dk; info@dalpa.dk; dbta@dbta.dk; epost@dmi.dk; drf@travelassoc.dk; ptb@esbkomm.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; 'df@naviair.dk'; transport@di.dk; Per Henriksen; regioner@regioner.dk; dsvu@dsvu.net; es@es-daa.dk; info@esbjerg-lufthavn.dk; fpu@forbundet.dk; ftk@mil.dk; Forbrugerrådets Reception; 'info@rejsearrangorer.dk'; 'fko@mil.dk' (fko@mil.dk); 'vmr@vmr.fo' (vmr@vmr.fo); 'info@nanoq.gl'; 'greenland.airports@glv.gl'; 'aib@aib.dk' (aib@aib.dk); 'mail@krp.dk'; 'kl@kl.dk'; 'kda@kda.dk' (kda@kda.dk); 'marianne.bauer@cph.dk'; besbensen@gmail.com; Naviar; 'to-info@primeraair.com'; Lars Andersen; 'eva.stahlemar@sas.se'; 'am.office@sas.se'; 'info@starair.dk'; 'info@sunair.dk'; 'post@sonderborg-lufthavn.dk'; 'thomascookairlines@thomascook.dk'; 'info@aal.dk'; 'info@aar.dk'

Emne: Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, Havarikommissionen, beredskab samt registreringsmyndighed)

Trafikstyrelsen skal hermed anmode om eventuelle bemærkninger til vedlagte udkast til forslag om ændring af lov om luftfart mm.

Med forslaget fastsættes en ny og mere hensigtsmæssig model for betalingen af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart. Med den nye model afskaffes Trafikstyrelsens nuværende afgifter fastsat i luftfartsloven. Disse opkræves hos de danske luftfartsselskaber, lufthavne og flyvesikringstjenesten Naviair. Tilsynsområdet vil fremadrettet blive finansieret af et safety-bidrag på 6,00 kr., der opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske lufthavne til afrejse, uanset om passagererne flyver med danske eller udenlandske selskaber.

DANSAM

c/o Esbjerg Lufthavn, John Tranums Vej, DK-6705 Esbjerg Ø
telefon/*phone*: + 45 76 12 14 00 fax: +45 75 16 09 07
e-mail: ptb@esbkomm.dk

17. oktober 2012

Trafikstyrelsen

Høringssvar vedr. safety-afgift

Vi anbefaler, at principperne omkring inddrivelsen af afgiften ikke indebærer, at lufthavnene kommer til at lægge ud for evt. dårlige betalere. Dette ville være ganske uacceptabelt for lufthavnene.

Heri ligger også, at vi ikke på statens vegne kan påtage os at bruge ressourcer på at forfølge sådanne debitorer.

Lufthavnene vil desuden få en ny administrativ opgave, hvilket vi finder vi bør kompenseres for.

I øvrigt kan vi gå helt ind for de foreslåede nye principper, som vi finder helt rimelige, ikke mindst når vi drager sammenligning til visse andre lande.

Med venlig hilsen
DANSAM

Peter Bay
formand

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Danish Aviation

Att.: Per Strand

E-mail til:

pers@trafikstyrelsen.dk,
hask@trafikstyrelsen.dk,
mhn@trm.dk

17. oktober 2012

Høring af forslag til ændring af Lov om Luftfart (safety bidrag, beredskab mm.) og Lov om Registrering af Rettigheder over Luftfartøjer.

Brancheforeningen Dansk Luftfart takker for muligheden for at afgive kommentarer til ovennævnte forslag.

Ændringerne i luftfartsloven vedrører først og fremmest en omlægning af principperne for betalingen af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart, idet de nuværende afgifter, der opkræves hos danske luftfartsselskaber, lufthavne og Naviair, foreslås erstattet af et såkaldt safety bidrag på 6,00 kr. per afrejsende passager fra danske lufthavne (ekskl. transit, transfer, personale og børn under 2 år). Ændringen medfører blandt andet, at de hidtidige årsgebyrer bortfalder, hvorimod den hidtidige gebyrdækning (eller timebetaling) af Trafikstyrelsens omkostninger til godkendelser, licenser, tilladelser mv. fortsætter uændret.

BDL kan tilslutte sig den foreslåede ændring, der i øvrigt er i fuld overensstemmelse med Luftfartsudvalgets anbefalinger. Ændringen vil overordnet set medvirke til en forbedring af det danske luftfartserhvervs konkurrencebillede. Vi finder det i øvrigt positivt, at Trafikstyrelsen i den seneste tid har været i stand til at reducere de samlede omkostninger, herunder også at denne positive udvikling ser ud til at fortsætte.

Indførelsen af safety bidraget løser dog ikke den grundlæggende problemstilling, der har været knyttet til den hidtidige finansieringsmodel, nemlig at aktørerne i den erhvervsmæssige del af luftfartens passagersegment subsidierer tilsynsaktiviteterne for den ikke-erhvervsmæssige del og for andre segmenter end de passagervendte. Reelt set betyder den foreslåede ændring, hvor årsgebyrerne bortfalder, at denne krydssubsidiering øges. Vi er af den opfattelse, at enhver modtager af Trafikstyrelsens ydelser må afholde egne omkostninger, og vi henstiller derfor til, at denne skævvridning fjernes i en efterfølgende revision af reglerne.

Det fremgår af § 148, stk. 3 i forslaget, at lufthavnene skal stå for opkrævningen af safety bidraget hos luftfartsselskaberne. Der er i den forbindelse tale om en admi-

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 info@dansk-luftfart.dk
Danmark www.dansk-luftfart.dk

Besøgsadresse/Visiting address

Hannemanns Allé 25
København S

CVR: 32 96 16 73

nistrativ service, som lufthavnene skal udføre på vegne af myndigheden. Det er i den forbindelse vigtigt, at det entydigt klarlægges at ansvaret for inddrivelse af restancer mv. ikke pålægges lufthavnene. Vi forudsætter, at dette sikres gennem henvisningen til restanceinddrivelsesmyndigheden i forslaget § 148, stk. 8.

Der indføres med forslaget en ny § 148b om beredskab. Bestemmelsen pålægger lufthavne og luftfartsselskaber en generel forpligtelse til at "foretage nødvendig planlægning for at sikre luftfarten i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer." Vi har fuld forståelse for bestemmelsen som sådan, men er bekymrede for, at en for bred generel fortolkning vil kunne pålægge lufthavne og luftfartsselskaber unødigt store byrder.

BDL har ingen bemærkninger til forslaget om ændring af Lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Ovennævnte bemærkninger afgives også på vegne af DI Transport. Dansk Luftfart står naturligvis til rådighed for den videre proces.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
Brancheforeningen Dansk Luftfart
33 77 46 72

Motorflyvningens Fællessekretariat

DMU Dansk Motorflyver Union



Trafikstyrelsen
Edward Thomsens Vej 14
2300 København S
Att. Per Strand

Sendt pr. e-mail til: pers@trafikstyrelsen.dk

Den 17. oktober 2012

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (Betaling for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed, Havarikommissionen, beredskab samt registreringsmyndighed)

Motorflyvningens Fællessekretariat støtter forslaget om den nye model for betalingen af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart.

I forhold til forslag om reduktion af Havarikommissionen undersøgelsespligt er vi meget betænkelige. Vi frygter at det medfører en alvorlig tilbagegang for flyvesikkerheden for vores medlemmer.

Vi støtter op om det af KDA indsendte høringssvar, dateret 12. oktober 2012.

Med venlig hilsen
f. Jacob Pedersen, AOPA
Knud Nielsen, DMU


Merete Strandberg
Sekretær

Per Strand

Fra: Jesper Højte Stenbæk <jhs@danskerhverv.dk>
Sendt: 17. oktober 2012 15:00
Til: Per Strand; Hanne Skovsted
Cc: mhm@trm.dk; Anja Skibsted Thomsen; Jakob Hahn (jha@travelassoc.dk)
Emne: Høring over forslag til lov om ændring af lov om luftfart

docId: <http://trs.fsd.csc.dk/trskoncp/DOK1643556>
SJ: -1

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 19. september 2012 vedrørende forslag om fastsættelse af en ny model for betalingen af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart.

Med den nye model afskaffes Trafikstyrelsens nuværende afgifter fastsat i luftfartsloven således at tilsynsområdet fremadrettet finansieres af et safety-bidrag på 6,00 kr., der opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske lufthavne til afrejse, uanset om passagererne flyver med danske eller udenlandske selskaber.

Vi finder forslaget afbalanceret og kan således støtte det.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Chefkonsulent

MOBIL: +454033 8877
DIREKTE: +45 3374 6723
JHS@DANSKERHVERV.DK

**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 17.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T. +45 3374 6000
F. +453374 6530
CVR NR. 43232010
INFO@DANSKERHVERV.DK

Har du læst vores
spændende
efterårsprogram?



**KURSUS-
KATALOG**

Efterår 2012

Læs her!

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
info@trafikstyrelsen.dk

Peter Meilhede Hansen
Bøgomvej 35
7100 Vejle
peter@meilhede.dk

Angående : UDKAST 19/9-2012 (høringsudkast)

Hermed en kommentar og forslag til præcisering af Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Forslagene er sidst i denne kommentar.

I forbindelse med ændringen AIC B 24/11 af luftrumsstrukturen omkring Billund blev vi opmærksomme på nogle mangler ved proceduren af ændringen og Naviairs udkast/dokumentation og Trafikstyrelsens (TS) tilsyn med ændringen og tilsyn generelt.

Naviairs manglende kendskab til risikovurdering og TS's manglende opfølgning af Naviairs sikkerhedsforbedrende arbejde medfører unødvendige stramninger af luftrummet omkring Billund ved indførelse af luftrum C i TMA og den medfølgende udvidelse af TMA'et i det midtjyske luftrum. Ændringerne giver desuden ikke en ønsket dokumenteret forbedring af sikkerheden i luftrummet over Billund. I mine øjne ville udarbejdelse af STAR/CDA ruter medføre en forøget sikkerhed og forbedring af fleksibiliteten i Luftrummet over Billund til gavn for alle parter. Samtidig vil det medføre en reduktion af forureningen fra luftfartøjerne til gavn for miljøet.

Aktindsigt i TS's tilsyn med Naviair i Billund viser at TS ikke følger op på hændelsesrapporter fra HCL i tilsynene. I forbindelse med HCLJ510-000536 er det desuden betænkeligt at en fartøjschef i et kommercielt fly ikke følger ATC's instruktioner og derved bringer sine passagerer og en svæveflyvepilot i fare.

Anden aktindsigt viser at hverken Naviar eller TS har kendskab til trafikmønstret og trafikfrekvenserne i luftrummet over Billund.

Det vil desuden være ønskeligt at AIC B 70/04 bliver fjernet og BL 7-25 opdateret. TS bør have proaktive mål for sikkerheden i luftrummet over Danmark.

Det er ovenstående der medfører jeg har ønsker til ændringen af Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

Jeg bad om aktindsigt i:

1. Risikovurderinger i Billunds oprindelige luftrum.
2. Risikovurdering af ændringen af luftrummet jf. AIC B 24/11
3. Naviairs Safety Management System
4. TS's tilsyn med Naviair i Billund Lufthavn fra 2006 - 2010.
5. TS's tilsyn med Cimbersterling A/S 2006 - 2011.
6. TS's tilsyn med Billund Lufthavn.
7. BL 8-10 rapporter for luftrummet over Billund.

1) Naviairs svar:

Kære Peter Meilhede

Med henvisning til din seneste mail vedrørende aktindsigt i gældende risikovurdering af luftrummet omkring Billund og Midtjylland kan Naviair oplyse, at Naviair kun skal foretage risikovurderinger, når der foretages

ændringer af den eksisterende luftrumsstruktur, jf. EU's regler herom (Common Requirements). Naviair er derfor ikke i besiddelse af sådanne risikovurderinger.

Med venlig hilsen

Charlotte Perch Hellinghus

Senior Legal Adviser, Corporate Services

Naviairs svar viser at Naviair ikke lever op til kravene jf. (EU) 2096/2005 samt at Naviair ikke har det fornødne kendskab til kravene for udstedelse af certifikat jf. (EU) 2096/2005. Naviair er certificeret jf. (EU) 2096/2005. (EU) 2096/2005 er ændret til (EU) 1035/2011.

Det at Naviair ikke lever op til kravene jf. (EU) 2096/2005 og (EU) 11035/2011 gør, at i tilfælde af et haveri i luftrummet over Billund hvor ATM er indblandet, så vil det ud over at være dybt tragisk for passagere og andre indblandede også medføre at forsikringselskaber ikke vil udbetale erstatning.

Naviairs svar er begrundelse for min tilføjelse til § 54.

- 2) En risikovurdering af en ændring af et luftrum skal afspejle alle ændringens konsekvenser jf. (EU) 2096/2005 og (EU) 1035/2011. Naviairs risikovurdering afspejler ikke de faktuelle ændringer af luftrummet over Billund. Når der ikke i forvejen forefindes en risikovurdering af et luftrum, så er det umuligt at dokumentere en forbedring af flyvesikkerheden. Derfor ønsket om ændring af § 54.
- 3) Naviair ville ikke give aktindsigt i sit SMS. Det medfører ønsket om ændringen af § 54. Naviair skal føre en mere åben politik og dialog med interessenterne/brugerne af sit tildelte luftrum.
- 4) TS's tilsyn af Naviair skal være i overensstemmelse med (EU) 1317/2007. Aktindsigt i tilsynsrapporter med Naviair fra 2006 - 2010 viser at TS ikke fører tilsyn jf. (EU) 1317/2007. Eks. i forbindelse med hændelsesrapport HCLJ510-000536 burde det fremgå af tilsynsrapporten at Naviair har udført en korrigerende handling og opdateret sit SMS. Derfor ønsket om ændringen til § 54.
- 5) Aktindsigt i TS's tilsyn med Cimpersterling viser de samme problemer som i punkt 4) med Naviair. Når et luftfartsforetagende er indblandet i en hændelsesrapport, så bør der forefindes en korrigerende handling og en medfølgende ændring af driftshåndbogen. Det er interessant at HCLJ510-000536 udvirker at Cimpersterling beder Billund Lufthavn ændre sit luftrum over Billund. De burde sikre sig at deres luftkaptajner ikke bringer sine passagerer i fare.
- 6) Aktindsigt i TS's tilsyn med Billund Lufthavn. Billund Lufthavn skal sikre sig at deres undeleverandører fører risikoreducerende tiltag. I forbindelse med HCLJ510-000536 burde TS sikre sig at Billund Lufthavn har fulgt op på Naviairs SMS. Derfor ønsket om ændring af § 52 og § 60.
- 7) I forbindelse med AIC B 24/11 har jeg bedt om aktindsigt i sikkerheds arbejdet omkring luftrummet over Billund. Naviair og TS har ikke givet en sikkerhedsmæssig begrundelse for ønsket om ændringen af luftrummet omkring Billund. Det medførte jeg fik et ønske om at uddybe de sikkerhedsmæssige problemer i luftrummet omkring Billund. Der er ingen af HCL's hændelsesrapporter der udviser en handling hvor svævefly har udført en handling der nødvendiggør en ændring af luftrummet. Det er udelukkende kommercielle fly der udfører sådanne handlinger. Det medførte at jeg ønskede aktindsigt i anonymiserede BL 8-10 indrapporteringer for luftrummet omkring Billund. Det fik jeg afslag på, selvom jeg lever op til betingelserne for aktindsigt jf. (EU) Nr. 1330/2007. Derfor ønsket om ændringen af § 89 stk. 2. a. I mine øjne er BL 8-10 ikke fyldestgørende mht. indrapporteringer af flyvesikkerhedsmæssige tildragelser derfor ønsket tilføjelsen § 89 stk. 1. a.

Generelt vil det være ønskeligt med en mere åben tilgang til forbedringen af flyvesikkerheden i luftrummet omkring Billund og Danmark generelt.

Jeg står gerne til rådighed med råd til forbedringer af flyvesikkerheden i luftrummet.

Mvh

Peter Meilhede

§ 52. Flyvepladser og andre anlæg i luftfartens tjeneste skal tilfredsstillende de krav, transportministeren fastsætter og være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr 1108/2009.
Stk. 2. Ministeren giver forskrifter om drift og vedligeholdelse af sådanne anlæg og om tilsyn.

§ 54. Til betryggelse og lettelse for luftfarten anordnes en flyvesikringstjeneste. Transportministeren fastsætter de fornødne forskrifter for denne og bestemmer, i hvilken udstrækning den kan varetages af andre end statsorganer.

Stk. 2. Flyvesikringstjenesten skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1035/2011.

Stk. 3. Tilsynet med flyvesikringstjenesten skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1034/2011.

Godkendelse

§ 60. Flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, skal være godkendt af transportministeren.

Også ændring af sådanne flyvepladser kræver godkendelse. Ministeren fastsætter, i hvilket omfang der kræves godkendelse af andre flyvepladser og andre anlæg.

Stk. 2. Til ministerens godkendelse knyttes de betingelser, som findes påkrævet.

Stk. 3. Tilsynet med flyvepladserne skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1034/2011.

§ 89 b. Transportministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer skal gives indberetning til Trafikstyrelsen om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. § 135. Ministeren fastsætter, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Stk. 1. a. Til styrkelse af Trafikstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde skal ATM indberette i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 691/2010

Stk. 2. Trafikstyrelsens personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. a. berørte personer kan få aktindsigt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 1330/2007.

Stk. 3. Oplysninger kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det

- 1) følger af international aftale eller forpligtelse eller

- 2) er af væsentlig betydning for den udenlandske myndigheds eller internationale organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i mindst samme omfang som Trafikstyrelsen.

Stk. 4. Trafikstyrelsen offentliggør rapporter om oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.