

Til lovforslag nr. L 62. Tillægsbetænkning afgivet af Trafikudvalget den 13. april 2000

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart

(Firmaflyvning, flyvepladser i Grønland m.v.)

Udvalget har, efter at lovforslaget ved 2. behandling blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i et møde og har herunder stillet 2 spørgsmål til trafikministeren. Ministeren har givet udvalget en foreløbig mundtlig besvarelse af spørgsmålene og har i den forbindelse tilkendegivet: »at såfremt Danmark tilslutter sig de nye JAR-regler for firmaflyvning, vil de danske regler blive ændret, således at de svarer til de internationale regler.« Udvalget forventer at modtage ministerens skriftlige svar på spørgsmålene umiddelbart efter afgivelsen af tillægsbetænkningen, hvorefter udvalgets spørgsmål til ministeren og dennes svar herpå optrykkes som bilag til tillægsbetænkningen.

Udvalget har endvidere modtaget en skriftlig og en mundtlig henvendelse fra Aircraft Owners and Pilots Association, AOPA Danmark og en skriftlig henvendelse fra Pharma Nord.

Herefter indstiller *udvalget* lovforslaget til *vedtagelse* i den affattelse, hvori det foreligger efter 2. behandling.

Et mindretal (Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget) støtter de nye regler for firmaflyvning m.v., der er indeholdt i lovforslaget. Dansk Folkeparti finder dog, at det i forbindelse med udvalgsbehandlingen er gået meget stærkt. Selv om der i forhold til fremsættelsen af et tilsvarende lovforslag (L 218) i Folketingsåret 1998-99 er sket klare forbedringer, er der stadig enkelte knaster tilbage.

Dansk Folkeparti mener således ikke, at der efter det for udvalget oplyste er fundet belæg for skærpede helbredskrav for personer, der ønsker at udføre firmaflyvning. Derfor havde Dansk

Folkeparti gerne set de eksisterende helbredskrav bibeholdt således, at den foreslåede affattelse af § 76 ikke skal anvendes til at stille skærpede helbredskrav for personer, der erhverver A-certifikat efter den 1. maj 2001, og som ønsker at udføre firmaflyvning.

Udvalget har spurgt trafikministeren, om ministeren vil være med til, at de skærpede helbredskrav for firmaflyvning i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen i lovforslaget samt øvrige nationale regler for firmaflyvning harmoniseres med de kommende JAR-regler (JAR-OPS 2). Hvis ministeren lovede dette, kunne der ikke forefindes særlige nationale regler på området for firmaflyvning, efter at de nye JAR-regler er trådt i kraft, hvilket efter trafikministerens egne oplysninger sker om to år.

Trafikministeren har mundtligt over for udvalget oplyst, at ministeren vil sikre, at der ikke er særlige nationale regler på området for firmaflyvning i det øjeblik, de kommende JAR-regler træder i kraft. Da udvalget ikke havde fået skriftligt svar på de skriftligt stillede spørgsmål på udvalgs mødet og heller ikke har fået denne eksakte bekræftelse på, at man under alle omstændigheder vil følge JAR-reglerne, når de kommer, har Dansk Folkeparti fundet det rigtigst særskilt at opstille disse forudsætninger, som er nævnt ovenfor vedrørende de skærpede helbredskrav.

Dansk Folkeparti skal således anerkende, at ministeren mundtligt og forhåbentligt også skriftligt i det svar, som trykkes i et bilag til tillægsbetænkningen, har tilkendegivet, at regeringen ikke vil gå efter at have særlige nationale regler på området, når JAR-reglerne træder i

kraft. Imidlertid har Dansk Folkeparti fundet det enegang på dette område i forhold til de øvrige
rigtigt klart at påpege, at Danmark ikke bør gå JAR-lande.

*Poul Andersen (S) nfm. Holger Graversen (S) Søren Hansen (S) Helge Mortensen (S)
Jytte Wittrock (S) Margrete Auken (SF) Arne Melchior (CD) fmd. Vibeke Peschardt (RV)
Søren Kolstrup (EL) Svend Heiselberg (V) Kristian Jensen (V) Svend Erik Hovmand (V)
Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF) Aase D. Madsen (DF) Klaus Kjær (DF)*

Frihed 2000 og Kristeligt Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå Optrykt efter ønske fra udvalget

Spørgsmål 56:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. april 2000 fra AOPA Danmark, jf. L 62 – bilag 71.

Svar:

Indledningsvis bemærkes, at forslaget om skærpede helbredskrav ikke er begrundet i statistik, men i et ønske om at øge flyvesikkerheden ved at *begrænse risikoen* for flyvehavarier af helbredsmæssige grunde ved at stille samme krav til firmaflyvning som til eksempelvis taxaflyvning. Der henvises herved til besvarelsen af spørgsmål 21.

AOPA har i henvendelsen af 10. april 2000 anmodet om foretræde for Folketingets Trafikudvalg på baggrund af, at jeg ikke i besvarelsen af spørgsmål 55 har kommenteret AOPA's tidligere henvendelse, hvorved der nu foreligger »dokumentation for, at risikoen for helbredsrelaterede ulykker er yderst minimal, uanset om helbredskrav klasse 1 eller 2 er gældende.«

Jeg skal hertil bemærke, at AOPA i den tidligere henvendelse (L 62 – bilag 65) bl.a. anførte følgende:

»Antallet af uheld er imidlertid – og heldigvis – så få, at det for nærværende vil være urealistisk at anvende ressourcer på yderligere udredning.«

Dette synspunkt har jeg ikke bemærkninger til.

Det begrænsede antal ulykker kan imidlertid ikke, som det nu hævdes, anvendes som »dokumentation for, at risikoen for helbredsrelaterede ulykker er yderst minimal, uanset om helbredskrav klasse 1 eller 2 er gældende.«

Dette skyldes, at det statistiske materiale dels som nævnt er yderst begrænset, dels intet dokumenterer med hensyn til, hvilke ulykker der ikke er opstået som følge af, at helbredskrav i class 1 har været gældende for den erhvervmæssige flyvning.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 4, 15, 17, 23, 25 og 26 om begrundelsen for de helbredsmæssige krav.

For så vidt angår AOPA's bemærkninger om, at det vil stride mod intentionerne og hele ideen med JAA-samarbejdet, hvis de enkelte deltagerlande indfører eller opretholder nationale bestemmelser i strid med kommende eller eksisterende JAR-regler, er der, som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 6, 43, 45, 46 og 57, ikke tale om indførelse af nationale regler, der strider mod eksisterende JAR-bestemmelser.

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 23, har JAA påbegyndt arbejdet med udarbejdelse af et fælleseuropæisk regelsæt for bl.a. firmaflyvning (JAR OPS 2).

JAA har på forespørgsel fra Statens Luftfartsvæsen telefonisk oplyst, at tidshorizonten for færdiggørelse af sådanne regler som det tidligste vil være medio 2002. For så vidt angår spørgsmålet om, hvilke helbredskrav - Class 1 eller 2 - der vil blive stillet til udførelse af firmaflyvning, har dette endnu ikke været drøftet.

Spørgsmål 57:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. april 2000 fra Pharma Nord, jf. L 62 – bilag 72.

Svar:

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 6 og 8, er der i JAR-FCL angivet betingelserne for opnåelse af et pilotcertifikat samt de grundlæggende rettigheder, der er knyttet hertil.

JAR-FCL udelukker ikke, at der i andre JAA-bestemmelser eller – hvis sådanne ikke findes – i national lovgivning stilles supplerende krav for særlige former for operationer.

Det fremgår endvidere af besvarelsen, at der ikke findes operationelle JAA-bestemmelser for udførelse af privatflyvning, herunder firmaflyvning, hvorfor der kan fastsættes nationale regler herfor.

Da der således ikke er fastsat bestemmelser om firmaflyvning på JAA-området, er der med lovforslag nr. L 62 ikke tale om afvigelser fra

JAR-bestemmelser, og Danmark skal derfor ikke påberåbe sig nogen *national variant*.

Der henvises endvidere til besvarelsen af spørgsmål 43, 45 og 46.

I forbindelse med samråd d. 13. april 2000 har jeg tilkendegivet, at såfremt Danmark tilslutter sig de nye JAR-regler for firmaflyvning, vil de danske regler blive ændret, således at de svarer til de internationale regler.