



# Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne

November 2013

## **Baggrunden for denne rapport**

Der har igennem længere tid været et ønske om at belyse luftfartsområdet på Færøerne og i den forbindelse at søge afklaret, hvad der er muligt i forhold til luftrummet over Færøerne.

En arbejdsgruppe bestående af færøske og danske embedsfolk har siden efteråret 2012 arbejdet intenst for at tage alle forhold under behandling, og resultatet er samlet og vurderes belyst i nærværende rapport.

Arbejdsgruppen bag rapporten har bestået af:

### **Fra færøsk side**

Bjartur Dalsgarð, Vinnumálaráðið  
Niels Winther, Vinnumálaráðið  
Gunnar Holm Jacobsen, Lagmandens kontor  
Herálvur Joensen, Lagmandens kontor

### **Fra dansk side**

Lisa Pontoppidan Chahil, Transportministeriet  
Mona H. Møller, Transportministeriet  
Hanne Skovsted, Trafikstyrelsen  
Alex Klug, Trafikstyrelsen  
Søren Klit, Statsministeriet

## Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne

### Indhold

|  |    |
|--|----|
| 1. Indledning.....   | 3  |
| 1.1. Om arbejdsgruppen og dens opgave .....  | 3  |
| 1.2. Sammenfatning.....  | 4  |
| 1.3. Rapportens rammer – overtagelsesloven og fuldmagtsloven.....                      | 5  |
| 2. Generelt om det internationale grundlag, luftfartslovgivningen og tilsynet .....    | 7  |
| 3. Luftfartsområdet – konkrete aspekter og opgaver.....                                | 8  |
| 3.1. Trafikrettigheder - reglerne og forvaltningen af området .....                    | 8  |
| 3.1.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....                    | 11 |
| 3.2. Lufthavne - reglerne og forvaltningen af området .....                            | 11 |
| 3.2.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....                    | 15 |
| 3.3. Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed - reglerne og forvaltningen af området..... | 16 |
| 3.3.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....                    | 20 |
| 3.4. Luftrumsrelaterede opgaver - reglerne og forvaltningen af området .....           | 21 |
| 3.4.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....                    | 30 |
| 3.5. Gebyrer - reglerne og forvaltningen af området.....                               | 31 |

|  |    |
|--|----|
|  | 2  |
| 3.5.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....                | 33 |
| 3.6. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane - HCLJ.....                 | 34 |
| 3.6.1. Vurdering af ressource- og kompetencemæssige behov ved en overtagelse ..... | 37 |
| 3.7. Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer .....              | 38 |
| 3.7.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....                | 40 |
| 3.8. Regelfastsættelsen og det internationale grundlag .....                       | 40 |
| 3.8.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....                | 47 |
| 4. Færøsk luftfartsmyndighed.....  | 48 |
| 5. Mulig overgangsordning .....  | 50 |
| 6. Konklusioner på baggrund af ovennævnte beskrivelse af luftfartsområdet .....    | 51 |

## 1. Indledning

### 1.1. Om arbejdsgruppen og dens opgave

Med baggrund i beslutningsforslag nr. 179/2011 om overtagelse af luftrummet over Færøerne samt etablering af færøsk lufttrafikkontrol, der blev enstemmigt vedtaget af Færøernes Lagting den 2. maj 2012, rejste Lagmandskontoret spørgsmålet om overtagelse af lufttrafikkontrollen over og omkring Færøerne på et møde i Det permanente kontaktudvalg mellem Statsministeriet og Lagmandens Kontor den 20. juni 2012.

Konklusionen på mødet blev, at der skulle etableres en arbejdsgruppe med henblik på at udarbejde en beskrivelse og analyse af mulighederne for færøsk overtagelse af administrationen af lufttrafikkontrollen over og omkring Færøerne, herunder etablering af en ny og særskilt færøsk FIR. Formålet med beskrivelsen og analysen er, at den skal kunne danne grundlag for en færøsk stillingtagen til en evt. overtagelse af sagsområdet luftfart i henhold til overtagelseslovens § 2, stk. 2, jf. liste I, nr. 6.

Der blev endvidere aftalt, at arbejdet fra dansk side skulle forestås af Transportministeriet med deltagelse fra Statsministeriet, mens arbejdet fra færøsk side blev forestået af Vinnumálaráðið med deltagelse fra Lagmandskontoret.

Arbejdsgruppen har haft to møder. Det første i Danmark den 29. august 2012 og det næste på Færøerne den 28. februar 2013. Herudover har arbejdsgruppen udvekslet information, tekstbidrag og rapportudkast via e-mail.

De færøske deltagere i arbejdsgruppen har henledt opmærksomheden på, at selv om det vedtagne beslutningsforslag omhandler luftrummet i territorial forstand, så er Færøernes reelle interesse at kunne udøve lufttrafikkontrol med et område (FIR), der går ud over territorialgrænsen i både sydlig og nordlig retning. I konsekvens heraf enedes arbejdsgruppen om at underkaste dette spørgsmål en nærmere undersøgelse, jf. bilag 3.

Medlemmer af arbejdsgruppens har sideløbende med udarbejdelsen af nærværende redegørelse deltaget i arbejdet med at ajourføre den på Færøerne gældende luftfartslovgivning samt arbejdet med at sikre, at Færøerne kan blive omfattet af aftalen om det fælleseuropæiske luftfartsområde, FELO.

## 1.2. Sammenfatning

I denne rapport beskrives forhold af betydning for en evt. færøsk overtagelse af sagsområdet luftfart. Det vurderes ikke at være muligt at overtage dele af luftfartsområdet (f.eks. udelukkende lufttrafikkontrollen), da sagsområder optaget på listen i bilaget til overtagelsesloven kun kan overtages samlet.

Derimod kan de færøske myndigheder beslutte at overtage hele luftfartsområdet. Tidspunktet for en sådan overtagelse skal fastsættes efter forhandling mellem færøske og danske myndigheder. En overtagelse vil dog kræve, at der på Færøerne opbygges kompetence på flere områder, herunder vedr. trafikrettigheder, lufthavne, luftfartsselskaber/flyvevirksomhed, luftrumsrelaterede opgaver, gebyrer, havarikommission, registrering af luftfartøjer og rettigheder, og regelfastsættelse på luftfartsområdet. Ansvar for disse opgaver vil ved en overtagelse af sagsområdet overgå til færøske myndigheder. Det vil være nødvendigt at opbygge kompetence på alle disse områder, men hvor praktiske forhold tilsiger det, vil visse opgaver mod betaling kunne udføres af andre landes luftfartsmyndigheder.

Det skønnes på nuværende tidspunkt, at det i en færøsk luftfartsmyndighed vil være nødvendigt at ansætte i størrelsesordenen ca. 10-15 medarbejdere med de fornødne kvalifikationer til at dække de nævnte områder. Kravene til bemanning vil kunne ændres noget, såfremt der indgås aftaler med andre luftfartsmyndigheder om udførelse af visse opgaver. En del af de hermed forbundne udgifter vil kunne dækkes af brugerbetaling for tilsyn mv.

I rapporten vurderes også mulighederne for oprettelse af en selvstændig færøsk FIR (Flight Information Region). En FIR er et område, hvori et land har ansvaret for ydelserne til luftfarten i det respektive område, så som lufttrafikinformationstjeneste, meteorologi og redningstjeneste.

Ifølge Chicago-konventionen har enhver stat fuldstændig og eksklusiv ret over luftrummet over sit territorium. Territoriet over Færøerne kan i denne forbindelse defineres som øerne og en omkreds omkring øerne på 12 sømil fra basislinjerne. Dette betyder, at der i princippet vil kunne oprettes en selvstændig færøsk FIR, der omfatter luftsøjlen over 12 sømileområdet. I praksis ville en sådan FIR dog ikke have den store betydning, da luftfartsselskaberne efter al sandsynlighed ville vælge at flyve udenom den færøske FIR, såfremt dette ville medføre en økonomisk besparelse for selskaberne.

Såfremt en større færøsk FIR skulle etableres, ville det kræve en beslutning i ICAO-regi og en ændring af de særlige aftaler om Nordatlantregionen. På denne baggrund er der indhentet en udtalelse fra NORDICAO<sup>1</sup> om muligheden for oprettelse af en større færøsk FIR. Efter konsultationer med ICAO har NORDICAO bl.a. oplyst, at det ville være nødvendigt at fremlægge et forslag, der skal indeholde en detaljeret teknisk, operationel og økonomisk begrundelse for forslaget. Dette forslag ville så i første omgang gennemgå en første administrativ behandling, og såfremt der var grundlag for det, en videre behandling i ICAO-Council.

Sekretariatet har oplyst, at det er de færreste ansøgninger om ændringer i FIR, der bliver fremmet til behandling i Council, da det ofte viser sig, at baggrunden for forslaget er at generere merindtægter for den pågældende stat snarere end tekniske, operative eller økonomiske fordele for luftfarten som helhed.

### **1.3. Rapportens rammer – overtagelsesloven og fuldmagtsloven**

Rammerne for Færøernes overtagelse af sager og sagsområder, herunder for en overtagelse af luftfartsområdet, fremgår af overtagelsesloven fra 2005.

Loven indebærer generelt, at de færøske myndigheder selv bestemmer, om de vil overtage sagsområder og som udgangspunkt også tidpunktet for overtagelsen. For visse sagsområders vedkommende, herunder luftfartsområdet, gælder dog, at tidspunktet fastsættes efter forhandling med de danske myndigheder. Disse områder fremgår af bilaget til loven (Liste I).

---

<sup>1</sup> ICAO's organisation består af bl.a. en Forsamling og et Råd. De fem nordiske lande har sluttet sig sammen i et fælles samarbejde i NORDICAO og har hidtil på rotationsbasis opnået en af pladserne i Rådet.

Hvis Færøerne beslutter at overtage et bestemt område på listen, er det hele området, der overtages, og det kan ikke besluttes kun at overtage en del af et område. Luftfartsområdet skal således overtages samlet.

Når et område er overtaget, har de færøske myndigheder den lovgivende og den udøvende magt på området.

Færøernes indgåelse af folkeretlige aftaler på rigets vegne på de områder, der er overtaget, er reguleret i fuldmagtsloven fra 2005.

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, som det fremgår nedenfor, meget tæt reguleret af internationale regler, der bl.a. fastsættes af den internationale civile luftfartsorganisation ICAO. Danmark er medlem af ICAO, og også 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 er forpligtet over for ICAO-landene – også i relation til Færøerne.

### *Rapportens indhold*

Denne rapport beskriver i hovedtræk de enkelte opgaver på luftfartsområdet og konsekvenserne af en færøsk overtagelse, herunder en vurdering af de krav, der bl.a. på baggrund af internationale forpligtelser vil blive stillet til en færøsk luftfartsmyndighed og administration (bemanding og kompetencer). For så vidt angår bemanding, er der lavet en generel beskrivelse og vurdering heraf i afsnit 4.

Endvidere er der i afsnit 5 beskrevet en model for en mulig overgangsordning.



## 2. Generelt om det internationale grundlag, luftfartslovgivningen og tilsynet

Luftfartsområdet er meget tæt reguleret af internationale regler, der dels omfatter regler som fastsættes af dels den internationale civile luftfartsorganisation ICAO, dels EU-regler.

Den danske luftfartslovgivning og administrationen heraf baserer sig bl.a. på Chicago-konventionen og en lang række detaljerede regler af primært teknisk og operativ karakter. Disse regler (Annexer til Chicago-konventionen) er gennemført i den danske luftfartslov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, og i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL). Luftfartsloven er sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning nr. 130 fra 30. marts 1989 som ændret ved kongelig anordning nr. 573 af 9. august 1990 og anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart..

Der er udstedt ca. 160 BL'er fordelt på 11 hovedområder (bilag 1).

Endvidere er de krav, der stilles til en luftfartsmyndighed (tilsynsmyndighed), herunder kompetence- og kvalifikationskrav til medarbejdere og tilsynsinspektører, i vidt omfang reguleret af internationale bestemmelser fastsat af ICAO og EU. ICAO har således udstedt en række manualer (Docs) inden for de forskellige tilsynsområder, hvori kompetencekravene på de enkelte områder beskrives nærmere. Det drejer sig om såvel fagspecifikke kompetencekrav (uddannelse, praktisk erfaring, efteruddannelse mm.), som krav til personlige egenskaber (integritet, ansvarlighed, loyalitet mm.).

Afsnit 3.8 indeholder en mere detaljeret beskrivelse af det internationale grundlag, herunder Danmarks folkeretlige forpligtelser og den danske luftfartslovgivning samt dets forhold til Færøerne.

For så vidt angår de krav, der vil blive stillet til en færøsk luftfartsmyndighed, beskrives disse nærmere i afsnit 4, mens kompetencekravene til medarbejdere og tilsynsinspektører beskrives i umiddelbar tilslutning til beskrivelsen af de enkelte områder og opgaver.

### 3. Luftfartsområdet – konkrete aspekter og opgaver

#### 3.1. Trafikrettigheder - reglerne og forvaltningen af området

##### *Luftfartsloven og Chicago-konventionen*

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

Luftfartslovens kapitel 7 (§§ 75-81) indeholder nærmere bestemmelser om tilladelse til luftfartsvirksomhed.

Regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed (ruteflyvning) over dansk område kan i henhold til luftfartslovens § 75, stk. 1, kun udføres på grundlag af en tilladelse fra transportministeren, såfremt andet ikke følger af EU-forordninger.

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

Tilladelse til befordring af passagerer, post og gods kan, når befordringen sker mellem steder inden for riget, herunder flyvning internt på Færøerne eller mellem Danmark og Færøerne, 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. Efter luftfartslovens § 77, stk. 3, kan transportministeren dog i særlige tilfælde meddele tilladelse til erhvervsmæssig luftfart, selv om 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.

Det følger heraf, at de danske regler kun i meget begrænset omfang giver mulighed for cabotageflyvning (uden for EU), og at de internationale regler herom i Chicago-konventionen indebærer, at der ikke må diskrimineres, således forstået, at der ikke må gives andre stater eller

anden stats luftfartsselskab cabotagerettigheder på eksklusivt grundlag, dvs. som enerettigheder.

Det betyder, at i henhold til luftfartslovgivningen kræver ruteflyvning og anden form for erhvervsmæssig flyvning således tilladelse, og den særlige bestemmelse om flyvninger mellem steder inden for riget gælder også færøske selskaber. Det bemærkes herved, at der ikke sondres mellem danske og færøske selskaber, idet alle luftfartsselskaber hjemmehørende i riget i dag registreres ét sted, nemlig i Trafikstyrelsen. Med færøske luftfartsselskaber menes således selskaber, der har hjemsted på Færøerne.

Såfremt et luftfartsselskab ønsker at starte en konkret beflyvning mellem Danmark og Færøerne, skal der derfor 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.

De i dette afsnit beskrevne regler vil ændres, hvis og når Færøerne bliver omfattet af aftalen om det Fælles Europæiske Luftfartsområde (FELO), jf. beskrivelsen nedenfor i dette afsnit.

### ***Koncessioner til lufttrafik***

Atlantic Airways` koncession er udstedt af Trafikstyrelsen og gælder til den 30. november 2017. 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 ruteflyvning til Danmark (København, Billund og Aalborg), Island, Norge og Storbritannien samt en del charteroperationer i Europa i øvrigt.

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

Den teknisk-operative godkendelse af selskabet foretages af Trafikstyrelsen.

### ***Atlantflyvningen (ruterne til Danmark, Island, Norge og Storbritannien)***

Størstedelen af passagertrafikken mellem Færøerne og andre lande foregår ad luftvejen med rute-fly, hvorimod størstedelen af fragten transporteres med skib. For så vidt angår flyvning mellem Færøerne og EU/EØS-lande (andre end Danmark), foregår flyvningen i henhold til bilaterale luftfartsaftaler – se nærmere neden for, da Færøerne ikke er med i EU eller er associeret hermed.

Al rute-flyvning foregår fra Vágar Lufthavn, der er Færøernes eneste internationale lufthavn.

### ***Flyvning på Færøerne***

Den indenlandske flyvning på Færøerne foregår med helikopter som taxa-flyvning eller rutetaxa-flyvning. Helikopterlandingspladserne, hvoraf Trafikstyrelsen har godkendt 8, er godkendt efter bestemmelserne i BL 3-8 om etablering af drift af helikopterlandingspladser.

Herudover foregår der for tiden taxa-flyvning til heliports på skibe i forbindelse med olieeftersøgning. Heliports på skibe og på boreplatforme godkendes af Trafikstyrelsen efter BL 3-5 om helikopterdek på havanlæg.

### ***Bilaterale aftaler mv.***

International erhvervsmæssig flyvning til og fra Færøerne foregår enten i henhold til bilaterale aftaler mellem Danmark og andre stater (aftalerne regulerer markedsadgang, evt. billetpriser, sikkerhed m.m.) eller med tilladelse fra luftfartsmyndighederne i hvert enkelt tilfælde. Inden for EU/EØS foregår sådan flyvning dog på et indre marked for luftfart i henhold til EU-forordninger. Der er desuden visse samlede aftaler mellem EU og tredjelande, der dermed er gældende for Danmark, men ikke for Færøerne. Færøerne har ønsket en nærmere tilknytning til det indre marked for luftfart, og der arbejdes med dette i form af en inkorporering af Færøerne i den såkaldte FELO-aftale af 9. juni 2006 (Fælles Europæiske Luftfartsområde), der omfatter EU-landene, Norge, Island og et antal lande på Vestbalkan. Danmark har den 27. marts 2013 ratificeret aftalen, men der mangler fortsat to EU-landes ratifikation af aftalen, før den kan træde i kraft, og man dermed kan gå videre med at få Færøerne omfattet af aftalen. Kommissionen har tilkendegivet, at den ikke vil arbejde videre med en protokol, før aftalen er på plads, hvilket bl.a. skyldes, at de rettigheder og pligter, der følger af en sådan protokol, først får virkning, når aftalen er trådt i kraft,

Det er Kongeriget Danmark, der indgår de bilaterale luftfartsaftaler, som også gælder for Færøerne.

Der er reelt tre bilaterale relationer, der har betydning for Færøerne: Flyvning til/fra Island, UK og Norge. Danmark har indgået bilaterale luftfartsaftaler med de to førstnævnte lande. Som følge af det indre marked for luftfart i EU er disse aftaler alene gældende for flyvning mellem Færøerne/Grønland og henholdsvis Island og UK.

Ved en færøsk overtagelse af luftfartsområdet vil rigets bilaterale luftfartsaftaler fortsat være gældende for Færøerne. Ved indgåelse af nye aftaler om international flyvning til/fra Færøerne må fremgangsmåden afklares i det enkelte tilfælde. FELO-aftalen vil i praksis erstatte de danske bilaterale luftfartsaftaler med de fleste resterende europæiske (dvs. ikke-EU/EØS) lande og give fri adgang for alle FELO-luftfartsselskaber til flyvning mellem Færøerne og disse lande, såfremt Færøerne kommer med i aftalen. Færøske luftfartsselskaber vil tilsvarende få ret til at operere i EU/EØS-landene på lige fod med EU/EØS-selskaber.

### **3.1.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse**

Hvis luftfartsområdet overtages af Færøerne, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *trafikrettigheder*:

#### **Kompetencer**

Området kræver ikke nødvendigvis medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, men kan varetages af medarbejdere med en generalist eller en administrativ baggrund, som har indsigt i luftfartsforhold samt indgående viden om økonomi og regelsættet på området.

## **3.2. Lufthavne - reglerne og forvaltningen af området**

### ***Chicago-konventionen***

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.

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

Det tilføjes, at der ikke er ICAO-krav om åbningstiden for lufthavne, der er åbne for international trafik.

Danmark har således alene ved tilslutning til Chicago-konventionen forpligtet sig til at opfylde forpligtelserne i denne, for så vidt angår den internationale luftfart – eller meddele "notification of differences", jf. Chicago-konventionens artikel 38, vedrørende de internationale standarder, der fremgår af Annexerne.

Danmark har hidtil fulgt standarder og normalt også rekommandationer, medmindre særlige forhold har gjort sig gældende. Trafikstyrelsen har skønnet, at ca. halvdelen af BL-bestemmelserne baserer sig på standarder og halvdelen på rekommandationer.

### *Tilladelse til at drive en flyveplads*

#### Generelt

Efter luftfartslovens § 55 kræves der særlig tilladelse af transportministeren til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

Ved "flyveplads" i luftfartslovens § 55 forstås ethvert område, hvorfra der starter og lander luftfartøjer, det være sig på land-, sø- eller isområder. Flyvepladsbegrebet dækker således såvel de mindste evt. privatejede pladser, f.eks. en mark eller strandbred, der benyttes som landingsplads, som de største lufthavne, og uanset om benyttelsen er varig eller midlertidig.

Ved en flyveplads, der er "åben for offentligheden", jf. luftfartslovens § 55, forstås en plads, hvis beflyvning under ensartede vilkår står åben for alle luftfartøjer.

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).

Efter BL 3-1 og 3-2, jf. pkt. 3.5.3 henholdsvis 3.5.4, gælder endvidere, at en ansøgning om teknisk godkendelse skal være vedlagt (bl.a.) udkast til flyvepladsreglement, jf. bekendtgørelse nr. 173 af 13. marts 1991 om ordensreglement for flyvepladser på Færøerne.

Efter BL 3-1 og 3-2 gælder endvidere, at der forud for påbegyndelse af anlægsaktiviteter skal foreligge en projektkodkendelse fra Trafikstyrelsen, jf. pkt. 3.4 i de nævnte BL'er.

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 erhvervmæssig luftfart, skal disse etableres og drives efter bestemmelserne i BL 3-8 af 12. december 2008 om etablering og drift af helikopterflyvepladser.

#### Særregler for flyvepladser på Færøerne

Der gælder følgende regler for flyvepladser, der særligt er indrettet efter de færøske forhold:

BL 3-2 A om ændring af BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, indeholder regler, der på grund af de særlige topografiske forhold på Færøerne

(og i Grønland) gør det muligt at fravige ICAO-reglerne, for så vidt angår sikkerhedszoners længde, bredde og beskaffenhed samt sikkerhedszonen ved baneenden.

### *Tilsyn med flyvepladser*

Trafikstyrelsen fører tilsyn med samtlige godkendte flyvepladser, herunder helikopterlandingspladser i Danmark og på Færøerne, jf. luftfartslovens § 52.

På Færøerne findes én godkendt lufthavn, nemlig Vágur Lufthavn, der drives af det færøske selskab P/F Vága Floghavn. Endvidere har Trafikstyrelsen godkendt 8 helikopterlandingspladser, som anvendes til den interne flyvning på Færøerne. Endelig er der godkendt 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.

Tilsynet er tilrettelagt som en tiltrædelseskontrol, der udføres, inden anlægget tages i brug, og derefter som et funktionstilsyn, der udføres periodevis.

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 kontrolbesøg/-besigtigelser.

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. herved bekendtgørelse nr.17315 af 1. juni 1994 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (security).



### 3.2.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *lufthavne*:

#### Kompetencer

Tilladelser til at drive flyvepladser samt tilsynsføring (både tiltrædelseskontrol og funktionskontrol) med godkendte flyvepladser varetages af luftfartsinspektører. Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal have et kompetenceniveau, som matcher det, de skal føre tilsyn med. Ligeledes skal de have indgående viden om regelsættet på det pågældende område og praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med.

Lufthavnsområdet er teknisk komplekst med avancerede luftfartstekniske anlæg og udstyr, der i vidt omfang er særligt tilpasset den pågældende lufthavn. Der er derfor krav om, at medarbejdere, der skal godkende lufthavne og flyvepladser og ændringer hertil, foruden en indgående viden om regelsættet bør have en ingeniørmæssig eller anden tilsvarende baggrund med flere års praktisk erfaring fra lufthavnsområdet.

For så vidt angår det security-mæssige tilsyn med lufthavne og leverancer hertil (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed), er der krav om, at vedkommende tilsynsinspektør ud over at have indgående viden om regelsættet på området skal have gennemført en række bestemte kurser om security og have praktisk erfaring fra luftfartsbranchen.

Såfremt færøske myndigheder selv skal udføre tilsynet med flyvepladserne, vil det være nødvendigt at ansætte personale med de oven for nævnte kompetencer og at vedligeholde disse. En anden mulighed er, at færøske myndigheder indgår aftale med et andet lands luftfartsmyndighed om på Færøernes vegne og mod betaling at føre tilsyn med flyvepladserne på Færøerne.

### **3.3. Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed - reglerne og forvaltningen af området**

#### *Chicago-konventionen*

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

Det fremgår således 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.

Det følger endvidere bl.a. af Chicago-konventionens Annex 6, pkt. 4.2.1.3 og 4.2.1.4., 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.

#### *EU-regler*

I Rådets forordning (EØS) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet er fastsat 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. Som omtalt oven for arbejdes der med, at Færøerne omfattes af FELO-aftalen, og da vil færøske luftfartsselskaber også skulle opfylde kravene i forordningen.

## ***Luftfartslovgivningen***

### Flyvevirksomheden

Der har hidtil, for så vidt angår den færøske *rute- og charterflyvning*, været etableret et system med en basiskoncession 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 (BL 10-1). Basiskoncessionen kan i store træk sidestilles med det indhold, der er i EU-licensen. *Taxaflyvning* foregår, hvis selskabet ikke har en basiskoncession, i henhold til en generel 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 vedrørende Færøerne er:

- at ejeren af virksomheden er dansk (herunder 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. luftfartslovens § 82.

Med henblik på bedømmelse af koncessionshavers økonomiske stilling kan Trafikstyrelsen kræve at få selskabets regnskaber til gennemsyn. Luftfartsloven indeholder endvidere i § 82 en rammebestemmelse, hvorefter luftfart skal finde sted i overensstemmelse med de forskrifter, som transportministeren udfærdiger til undgåelse af 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 proce-

durer for den virksomhed, som selskabet udøver. Endvidere skal selskabet have en flyvechef, som over for tilsynet er ansvarlig for den operative drift. Flyvechefen skal have visse kvalifikationer og skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Reglerne om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervmæssig lufttransport fremgår af BL 5-50 af 23. juni 2009. For så vidt angår flyvemaskiner, implementerer BL 5-50 de operationelle EU-regler (EU-OPS) for luftfartsforetagender hjemmehørende på Færøerne og i Grønland. Endvidere implementerer BL 5-50 de operationelle regler for helikoptere, de såkaldte JAR-OPS 3 regler. Dette indebærer således, at sikkerhedsniveauet er det samme på Færøerne som i Danmark. Samtidig er det nemmere for færøske selskaber at få tilladelse til at flyve i EU-lande, som ikke skal have besværet med at vurdere, hvilket sikkerhedsniveau der opereres på.

Ud over krav til de forskellige typer af luftfartsselskaber indeholder EU-OPS bl.a. bestemmelser om, at luftfartsselskaberne skal etablere et kvalitetsstyringssystem. P/F Atlantic Airways er godkendt efter BL 5-50, dvs. regler svarende til EU-OPS.

Den 5. oktober 2012 har EU- Kommissionen efter rammeforordning nr. 216/2008 udstedt nye regler om flyveoperationer, jf. forordning nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer. De nye regler vedrører både flyvemaskiner og helikoptere – den såkaldte EASA-OPS – og trådte formelt i kraft 28. oktober 2012. Medlemslandene har dog mulighed for at udskyde anvendelsen af forordningen i 2 år fra ikrafttrædelsesdatoen, den såkaldte opt-out mulighed, hvis de giver Kommissionen meddelelse herom.

Danmark har benyttet sig af denne opt-out mulighed med henblik på at få tilstrækkelig tid til forberedelse og implementering af forordningen. EASA-OPS finder derfor først anvendelse i relation til danske operatører den 28. oktober 2014. Dette indebærer, at de nugældende regler finder anvendelse indtil denne dato. Det vil for danske luftfartsselskaber, der opererer flyvemaskiner, sige EU-OPS, jf. bilag III til Rådets forordning 3922/1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, som ændret ved bl.a. forordning 859/2008 af 20. august 2008. For helikopteroperationer gælder fortsat BL 5-50.

### Tilsynet

Tilsynet består af tiltrædelseskontrol, dvs. godkendelse af ethvert nyt luftfartsselskab, hvorved der altid foretages en fysisk besigtigelse og et funktionstilsyn, dvs. et løbende tilsyn med regelmæssige inspektioner.

Trafikstyrelsen fører således som tilsynsmyndighed tilsyn med luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne, dvs. Atlantic Airways. Tilsynet består i inspektion af luftfartsselskabet efter gældende regler samt godkendelse af rettelser til driftshåndbogen, accept af nøglepersoner i organisationen, optagelse af nye luftfartøjer på AOC'en, indgåelse af aftaler med andre lande om foretagelse af tilsyn her, hvis selskabet skal operere udenlandsk registrerede luftfartøjer, samt opfølgning på eventuelle overtrædelser af gældende regler.

Tilsynet består endvidere af tilsyn med de luftfartøjer, der er stationeret på Færøerne, først og fremmest i form af udstedelse eller fornyelse af luftfartøjets luftdygtighedsbevis, herunder besigtigelse af luftfartøjet. P/F Atlantic Airways opererer 6 luftfartøjer, heraf 4 flyvemaskiner og 2 helikoptere. Herudover er der i det danske nationalitetsregister registreret ét privat luftfartøj, hvis ejer er bosiddende på Færøerne. Der føres endvidere tilsyn med værksteder, dvs. udstedelse eller fornyelse af værkstedsautorisationer og inspektioner på stedet. Atlantic Airways har fået udstedt en værkstedsautorisation efter BL 2-4, dvs., regler svarende til forordning 2042/2003 af 20. november 2003, Part 145, om bl.a. vedligeholdelse af luftfartøjer.

Der er én godkendt flyveskole på Færøerne, idet Atlantic Airways har fået godkendt en såkaldt TRTO (flyveskole) til varetagelse af uddannelse på selskabets egne flytyper. Aflæggelse af prøver foregår på flysimulatorer i det land, hvor simulatoren er placeret, f.eks. i Storbritannien, men det er Trafikstyrelsen, som afholder den praktiske flyveprøve det pågældende sted.

Der føres endelig tilsyn med det certificerede personale, herunder om helbredsforhold, dvs. piloter, andre besætningsmedlemmer, flyveledere mv. og mekanikere.

### 3.3.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *luftfartsselskaber og flyvevirksomhed*:

#### Kompetencer

Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal 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, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med.

#### *Luftfartsselskaber*

Operativ godkendelse og tilsyn med luftfartsselskaber, der udfører transport af passagerer og gods, er både i operativ og organisatorisk henseende et komplekst område. Medarbejdere, der skal føre tilsyn med luftfartsselskaber og deres luftfartøjer, skal derfor være uddannet som piloter (trafikflyver) på relevante flyvemaskiner og helikoptere i forhold til de typer, som selskabet opererer.

For så vidt angår det security-mæssige tilsyn med luftfartsselskaberne, er der krav om, at vedkommende tilsynsinspektør ud over at have indgående viden om regelsættet på området, skal have gennemført en række kurser om security og have praktisk erfaring fra luftfartsbranchen.

#### *Luftfartøjer mv.*

I relation til den tekniske godkendelse og tilsyn med luftfartøjerne og luftfartøjsmateriel samt selskabets tekniske organisation er det et krav, at medarbejdere har en flyteknisk baggrund f.eks. som ingeniør eller flymekaniker med flere års erfaring fra en teknisk afdeling i et luftfartsselskab eller en vedligeholdelsesorganisation (flyværksted).

#### *Uddannelsesvirksomheder*

For så vidt angår godkendelse af og tilsyn med uddannelsesvirksomheder, er det grundlæggende kompetencekrav, at vedkommende skal have et uddannelsesniveau svarende til dem, der skal føres tilsyn med. For flyveskoler (TRTO) er kompetencekravene trafikflyvecertifikat med flere års praktisk piloterfaring fra et luftfartsselskab. Endvidere skal vedkommende være

uddannet som instruktør og kontrollant (praktiske flyveprøver). I relation til tilsynet med uddannelse af flyveledere/AFIS-operatører og flymekanikere kræves en baggrund som henholdsvis flyveleder/AFIS-operatør og flymekaniker samt en instruktøruddannelse.

#### *Personcertifikater*

Der er ikke krav om særlig teknisk eller operativ baggrund til de medarbejdere, der skal administrere udstedelsen af personcertifikater til piloter, kabinebesætningsmedlemmer, flyveledere/AFIS-operatører og flymekanikere, hvis chefen for certifikatenheden har en sådan baggrund. Endvidere skal der være etableret et system, der kan udstede helbredsmæssige godkendelser til bl.a. piloter. Der er således krav om at luftfartsmyndigheden skal have en læge med en flyvemedicinsk baggrund, som også vil skulle kunne føre tilsyn med de praktiserende flyvelæger som foretager helbredsundersøgelser mv.

#### *Vedligeholdelsesorganisationer*

Medarbejdere, der skal godkende og føre tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer (værksteder), skal have en flyteknisk baggrund som ingeniør eller flymekaniker med flere års praktisk erfaring fra et flyværksted.

Såfremt færøske myndigheder selv skal udføre det oven for nævnte tilsyn, vil det være nødvendigt at ansætte personale med de ovenfor nævnte kompetencer og at vedligeholde disse. En anden mulighed er, at færøske myndigheder indgår aftale med et andet lands luftfartsmyndighed om på Færøernes vegne og mod betaling at føre tilsyn indenfor de nævnte områder.

### **3.4. Luftrumsrelaterede opgaver - reglerne og forvaltningen af området**

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.

#### *Chicago-konventionen*

Det følger af Chicago-konventionens artikel 28 om luftfartshjælpemidler og standardsystemer, at medlemslandene forpligter sig til på sit territorium i det omfang, medlemslandet anser det for muligt, at anlægge lufthavne og oprette radiotjeneste, vejrtjeneste og andre luftfarts-

hjælpemidler for at lette den internationale luftfart i overensstemmelse med de normer og metoder, der til enhver tid anbefales eller fastsættes ifølge konventionen, jf. i øvrigt neden for under luftfartslovgivningen.

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 et helt nyt Annex 19 om safety management (flyvesikkerhedsstyringssystem) trådt i kraft i november 2013.

### *Luftfartslovgivningen*

Ifølge luftfartslovens § 54 skal der til betryggelse og lettelse for luftfarten etableres en flyvesikringstjeneste. De nærmere forskrifter herfor fastsættes administrativt. Beføjelsen hertil er delegeret til Trafikstyrelsen, der har fastsat bestemmelser i BL-regi. Hertil kommer, at transportministeren bestemmer, i hvilken udstrækning flyvesikringstjenesten kan varetages af andre end statsorganer.

Endvidere er området inden for EU reguleret af de såkaldte Single European Sky forordninger, der består af fire grundforordninger udstedt af Europa-Parlamentet og Rådet og ændret ved forordning nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 samt en række gennemførelsesforordninger udstedt af Kommissionen. Grundforordningerne er udstedt den 10. marts 2004 og omfatter: Nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordning"), nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen"), nr. 551/2004 om organisering af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen") og nr. 552/2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen").

Flyvesikringstjenesten (Naviair) blev med virkning fra 1. januar 2001 udskilt fra det tidligere Statens Luftfartsvæsen (nu Trafikstyrelsen). Naviair er designeret (udpeget) til at udføre flyvesikringstjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne, jf. dog nedenfor om ansvaret for driftsopgaver.



### *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.

For så vidt angår hjælpemidler til brug for overflyvninger, 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 er fastlagt i de såkaldte FIR'er (flyveinformationsregioner), jf. nærmere nedenfor.

I BL 7-serien er angivet meget omfattende regler på området.

I Chicago-konventionens artikel 28 er anført følgende om luftfartshjælpemidler:

Artikel 28:

"Luftfartshjælpemidler og Standardsystemer

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 Meddelellesforanstaltninger, 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."

Herudover er der i Annex'erne fastsat nærmere regler for luftfartshjælpemidler.

### *Delegation*

Efter Chicago-konventionen kan en medlemsstat delegere ansvaret for disse tjenester til en anden stat. Af praktiske grunde har Danmark delegeret ansvaret for lufttrafiktjenester over et større område i Nordatlanten, herunder over Færøerne, til Island.

Den stat, som har påtaget sig ansvaret for tjenesterne, skal sørge for, at der etableres og drives de nødvendige anlæg og tjenester. Island er som følge af delegationen ansvarlig for, at der tilvejebringes de nødvendige tjenester over bl.a. luftrummet over Færøerne.

### *Fysiske grænser for staters ansvarsområde (FIR)*

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

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.

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'er, som alle har en stor geografisk udstrækning, jf. vedlagte kort over FIR-grænser i den nordatlantiske region (bilag 2).

I Nordatlanten er Danmark ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Søndrestrøm FIR, og Island er ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Reykjavik FIR, hvori Færøerne befinder sig.

Der er endvidere foretaget en nærmere undersøgelse vedrørende muligheden for etablering af et færøsk FIR og en færøsk lufttrafikkontrol, jf. bilag 3.

I det følgende beskrives kort de forskellige typer tjenester, der leveres til luftfarten.

### *Flyvekontrolltjeneste*

#### Områdekontrolltjeneste

Flyvesikringstjenesten (Naviair) er som udgangspunkt ansvarlig for udøvelse af den lufttrafik-tjeneste, der består af flyvekontrolltjeneste til den gennemflyvende lufttrafik (en route flyvningen) inden for dansk område (København FIR og Søndrestrøm FIR). I den internationale luftfartsterminologi betegnes denne tjeneste som områdekontrolltjeneste.

Områdekontrolltjeneste i det øvre luftrum over Grønland (Søndrestrøm FIR) varetages dog efter regeringsaftale af henholdsvis Canada og Island. Tilsvarende varetager Island områdekontrolltjeneste i luftrummet i Reykjavik FIR, hvori Færøerne er beliggende, jf. ovenfor.

Områdekontrolltjeneste drives på grundlag af teknisk/operative godkendelser fra Trafikstyrelsen og i overensstemmelse med ICAO-regler som fastsat i BL 7-serien samt interne instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale.

#### 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. På Vágar Lufthavn er der hverken indflyvnings- eller tårnkontrolltjeneste.

Indflyvnings- og tårnkontrolltjenesterne drives på grundlag af teknisk/operative godkendelser fra Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med ICAO's regler som fastsat i BL 7-serien samt interne instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale.

### *Andre former for lufttrafiktjeneste*

#### Flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste

Naviair er som udgangspunkt ansvarlig for udøvelse af flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste til al lufttrafik i København FIR og til lufttrafikken i den nedre del af Søndrestrøm FIR (Island og Canada varetager disse tjenester i den øvre del af Søndrestrøm FIR). 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.

Naviair leverer dog efter aftale med Island disse tjenester i en såkaldt trafikinformationszone (TIZ) omkring Færøerne (Vágar AFIS), jf. "Letter of Agreement" mellem det islandske luftfartsvæsen (CAA Iceland, Air Traffic Management, Reykjavik OACC) og Statens Luftfartsvæsen (nu Trafikstyrelsen) (CAA Denmark, Air Navigation Services, AFIS) (bilag 4), når der er etableret såkaldt AFIS-tjeneste på Vágar lufthavn, jf. neden for om flyvepladsflyveinformationstjeneste. Vágar AFIS leverer ligeledes efter ovennævnte aftale med Island flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste for helikopterflyvninger mellem Vágar Lufthavn og olieefterforskningsområderne.

Flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten udøves i overensstemmelse med ICAO's regler som implementeret ved BL'er og interne instrukser (ATS instrukser).

#### Flyvepladsflyveinformationstjeneste

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

Naviair leverer efter aftale med Vágar Lufthavn flyvepladsflyveinformationstjeneste til Vágar Lufthavn (Vágar AFIS). Denne tjeneste leveres i en trafikinformationszone, 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). Øvrige lufthavne med flyvepladsflyveinformationstjeneste varetager selv tjenesten; det gælder flyvepladserne i Sindal, Stauning, Esbjerg, Sønderborg, Vamdrup og Odense. På de tilsvarende grønlandske flyvepladser, hvor lufttrafiktjenesten udføres i form af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS), varetages tjenesten af Grønlands Lufthavne.

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 interne instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale.

### *Lufttrafikmyndighedsopgaver*

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

### *Luftfartsinformationstjeneste*

Trafikstyrelsen er ansvarlig for udøvelse af luftfartsinformationstjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne og dermed ansvarlig for udgivelsen af de kort og informationer, der er nødvendige for den civile luftfart. I den del af trafikinformationszonen omkring Vágar Lufthavn, 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 7-2.

### *Eftersøgnings- og redningstjeneste*

Transportministeriet har bemyndiget Trafikstyrelsen til at indgå samarbejdsaftaler om eftersøgnings- og redningstjeneste med tilstødende lande samt til at etablere og drive flyveredningscentralen i Grønland.

I BL 7-4 er der fastsat regler om eftersøgnings- og redningstjeneste, der bygger på standarderne i ICAO's Annex 12 (Search and Rescue).

Flyveredningstjeneste på Færøerne varetages af de islandske luftfartsmyndigheder, idet Færøerne er beliggende i Reykjavik eftersøgnings- og redningsregion. Der foreligger ingen bilateral aftale mellem Danmark og Island vedrørende flyveredningstjeneste, idet opdelingen af ansvarsområder for bl.a. eftersøgnings- og redningstjeneste blev fastsat internationalt medio 1940'erne ved etableringen af Provisional ICAO.

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

### Luftrumsstruktur og -klassifikation

Trafikstyrelsen er ansvarlig for, at der inden for dansk område etableres en hensigtsmæssig luftrumsstruktur (kontrolområder og ruter) og luftrumsklassifikation med tilknyttede bestemmelser for udøvelse af lufttrafiktjeneste. Dette er også gældende for Færøerne. Arbejdet udføres i tæt samarbejde med forsvar, de islandske luftfartsmyndigheder, for så vidt angår Færøerne, og øvrige luftrumsbrugere.

Udøvelse af lufttrafiktjeneste foretages med udgangspunkt i ICAO's regler i Annex 11 (Air Traffic Services), der danner grundlag for nationale bestemmelser som fastsat i BL 7-6, Bestemmelser om udøvelse af lufttrafiktjeneste.

### Frekvensadministration

Trafikstyrelsen varetager koordineringen med luftfartssiden vedrørende den del af frekvensspektret, der er tildelt luftfarten af ITU (International Telecommunication Union). Endelige godkendelser og tilladelser udstedes af Erhvervsstyrelsen, der er ansvarlig myndighed i Danmark. Der er fastsat internationale regler i bl.a. ICAO's Annex 10 og ITU Radio Regulations. De nationale regler er fastsat af Erhvervsstyrelsen.

### Flyvevejrtjeneste

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) er ansvarlig for driften af flyvevejrtjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne. Vejrtjenesten 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. Bestemmelser om etablering af meteorologisk udstyr er fastsat i BL 7-18.

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

### *Tilsyn*

Trafikstyrelsen fører tilsyn med én lufttrafiktjenesteenhed (flyvepladsflyveinformationstjeneste, AFIS), der tillige er godkendt som uddannelsesvirksomhed (praktisk uddannelse) på Vágar Lufthavn.

Det løbende tilsyn (funktionstilsyn) består bl.a. i inspektion af lufttrafiktjenesteenheden, p.t. hvert år. Endvidere består tilsynet i behandling af skriftlige indberetninger, herunder indtrufne hændelser, resultaterne af kvalitetsstyringssystemet mv.

Trafikstyrelsen fører endvidere 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 må indgå kontrakt med udbydere af kontrolflyvning herom, jf. BL 8-1 og 8-2.

### 3.4.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *luftrumsrelaterede opgaver*:

#### Kompetencer

Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal 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, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med.

Det luftrumsrelaterede område er både organisatorisk og teknisk-operativt et meget komplekst område, der kræver medarbejdere med høj faglig specialviden.

#### *Flyvekontrolltjeneste*

I relation til de medarbejdere, som skal godkende og føre tilsyn med flyvekontrolltjenester (områdekontrol, indflyvnings- og tårnkontrol) kræves, at disse har en flyvelederuddannelse eller tilsvarende baggrund samt har flere års erfaring som flyveleder eller lignende hos en lufttrafiktjenesteudøver.

#### *AFIS-tjeneste*

Medarbejdere, der skal godkende AFIS-tjenester og føre tilsyn hermed, skal have en baggrund som AFIS-operatør med flere års praktisk erfaring med AFIS-tjeneste

#### *Tekniske anlæg og udstyr*

I forhold til godkendelse af og tilsyn med de tekniske luftfartssystemer, teletekniske anlæg og det kommunikations- og navigationsudstyr, der anvendes af luftfartøjerne, er kompetencekravene en teknisk baggrund som ingeniør eller tilsvarende med flere års praktisk erfaring fra luftfartsbranchen.



### *Flyvevejrtjeneste*

For så vidt angår tilsyn med flyvevejrtjeneste, kræves som udgangspunkt en baggrund som meteorolog.

### *Luftfartsinformationstjeneste*

Udøvelsen af luftfartsinformationstjeneste og tilsynet hermed kræver ikke nødvendigvis medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, man kan varetages af medarbejdere med en administrativ baggrund, som har indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

## **3.5. Gebyrer - reglerne og forvaltningen af området**

Der er i meget vid udstrækning tale om brugerbetaling for de tjenester og hjælpemidler, der stilles til rådighed for luftfarten.

### *Chicago-konventionen*

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.

### *Luftfartslovgivningen*

Der betales af brugerne for benyttelsen af lufthavne (lufthavnsafgifter), for overflyvninger (en-route afgifter) og for det tilsyn, der udøves af Trafikstyrelsen.

Hjemlen hertil findes i luftfartslovens §§ 71 og 148 med tilhørende administrative forskrifter. Hverken lufthavnsafgifterne eller en-route afgifterne indeholder fiskale elementer, men er omkostningsrelaterede i den forstand, at indtægterne ikke må overstige udgifterne. Med hensyn til betalingen for tilsynet efter § 148 er der dels tale om egentlige afgifter dels om omkostningsrelaterede gebyrer.

Efter luftfartslovens § 71 kan der efter regler, der fastsættes af transportministeren, opkræves betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads. For så vidt angår benyttelse af lufthavne med mere end 5 mio. passagerbevægelser om året (Københavns Lufthavne A/S), skal betalingen fastsættes efter bestemmelserne i BL 9-15 om betaling for benyttelse af lufthavne. For så vidt angår betaling for benyttelse af øvrige flyvepladser, er der ikke fastsat nogen BL eller anden administrativ forskrift herom, hvilket indebærer, at flyvepladserne selv fastsætter betalingens størrelse i deres takstregulativ i overensstemmelse med de almindelige konkurrenceretlige regler og luftfartslovens § 72 om ikke-diskrimination på baggrund af luftfartøjernes nationalitet.

For så vidt angår Vágar Lufthavn, kan betalingen for benyttelse af lufthavnen fastsættes af Færøernes Landsstyre, jf. § 71, stk. 5, i den for Færøerne gældende luftfartslov.

Der kan endvidere ligeledes efter luftfartslovens § 71 opkræves betaling til dækning af omkostningerne ved anlæg og drift af andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste (en-route afgifter). For så vidt angår overflyvninger i Reykjavik FIR og Søndre Strøm FIR, betales en del af Danmarks og Islands omkostninger af brugerne og visse medlemslande via en særlig aftale i ICAO-regi (Joint Finance Aftalen). Opkrævningen forestås på Danmarks og Islands vegne af Storbritannien. Ordningen er nærmere beskrevet i bilag 3.

Opkrævning af en-route afgifter inden for de områder, der er reguleret af EU, sker efter forordning nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester som ændret ved forordning nr. 1191/2010.

Afgifterne til finansiering af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart er fastsat direkte i luftfartslovens § 148 og berører primært den store kommercielle luftfart. Afgifterne genererer et provenu, der overstiger Trafikstyrelsens samlede omkostninger ved tilsynet på disse områder. Dette overskud anvendes til at nedsætte gebyrbetalingen for Trafikstyrelsens resterende opgaver på området. Gebyrerne fastsættes i BL 9-10 (Gebyrreglementet) om Trafikstyrelsens gebyrer på luftfartsområdet mv. Reglementet er udstedt med hjemmel i luftfartslovens § 148, stk. 8, gælder for et år ad gangen og revideres derfor hvert år. Gebyrerne fastsættes på grundlag af en vurdering af omkostningerne ved tilsynsarbejde. Stort set alle tilsynsaktiviteter på luftfartsområdet er gebyrbelagt, f.eks. luftfartsselskaber, licenser, luftfartøjer, lufthavne, secu-

rity, luftfartstjenester og tekniske anlæg. For tilsyn, der udføres på Færøerne, skal ejeren/brugeren betale for Trafikstyrelsens opholds- og rejseudgifter.

Denne ordning til finansiering af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter er blevet afløst af en ny og mere hensigtsmæssig model, som indebærer, at de nuværende afgifter i luftfartslovens § 148 med virkning fra den 1. juli 2013 blev afløst af et såkaldt safety-bidrag på 6 kr., som opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden til afrejse, uanset om passagererne flyver med danske eller udenlandske luftfartsselskaber. Det betyder, at de udenlandske selskaber i modsætning til i dag fremadrettet ligeledes kommer til at bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn.

Modellen ændrer ikke ved, at Trafikstyrelsens tilsyn fuldt ud skal brugerfinansieres, og der vil heller ikke ske nogen samlet forøgelse af betalingen for tilsynet. Overskuddet fra safety-bidraget kan endvidere, som det i dag er tilfældet med afgifterne, anvendes til at nedsætte betalingen på det gebyrfinansierede område.

Den nye model indebærer, at luftfartslovens § 148 er blevet ændret med virkning fra 1. juli 2013. Loven skal ikke gælde for Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger. Nu, hvor loven er blevet vedtaget, skal der igangsættes en proces med henblik på afklaring af, om Færøerne ønsker, at loven også skal gælde for Færøerne, og den vil i givet fald efterfølgende blive sat i kraft ved en kongelig anordning.

### **3.5.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse**

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til *gebyrområdet*:

#### **Kompetencer**

Området kræver medarbejdere med økonomisk og regnskabsmæssig baggrund med indgående viden om til regelsættet på området.

### 3.6. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane - HCLJ

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 – f.eks. 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 jernbaneanrådet, og kommissionen ændrede navn til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane – HCLJ. HCLJ 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.

HCLJ's 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, HCLJ 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 reguleret i luftfartslovens §§ 134-144 b, Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for den civile luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF samt i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart

og i Annex 13 hertil, hvori der fastsættes internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende gennemførelsen af undersøgelser.

Forordning 996/2010 finder kun anvendelse på undersøgelse af havarier og alvorlige hændelser inden for EU bortset fra de såkaldte bilag II-fly, der er nævnt i EASA grundforordningen 216/2008 af 20. februar 2008, som bl.a. omfatter historiske fly, fly opereret på national flyvetilladelse og visse mindre privatfly, herunder ultralette fly.

Havarier og hændelser, der ikke er omfattet af forordningen, herunder havarier og hændelser på Færøerne, er i stedet omfattet af luftfartslovens bestemmelser.

Det fremgår af § 134, stk. 3, at HCLJ 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 HCLJ 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.

I henhold til luftfartsloven § 141 skal HCLJ løbende holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder, der skønnes af væsentlig betydning for flyvesikkerheden. Derudover samarbejder HCLJ 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.

HCLJ 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 HCLJ.

Det er HCLJ, der bestemmer omfanget af undersøgelserne, ligesom det er HCLJ, der udarbejder en rapport, evt. en kort foreløbig redegørelse, eller beslutter – i tilfælde, hvor det findes hensigtsmæssigt med en afrapportering i kort form – om der i stedet for en rapport skal udarbejdes en redegørelse, jf. luftfartsloven §§ 142 og 143.

Undersøgelsens resultat skal indeholde en udtalelse om eventuelle forholdsregler til forebyggelse af havarier eller hændelser af samme eller lignende art

HCLJ behandler årligt ca. 100 indberetninger, der resulterer i offentliggørelse af henholdsvis redegørelser og rapporter.

Kommissionen har i henhold til lovens § 140, stk. 1, adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser af flyvehavarier og -hændelser, også på privat grund.

I henhold til luftfartslovens § 144 a er HCLJ forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad kommissionen måtte blive vidende om i forbindelse med sine undersøgelser.

Bestemmelser i luftfartslovgivningen om Havarikommissionens undersøgelsespligt er ved en ændring af luftfartsloven i juni 2013 (lov nr. 654 af 12. juni 2013) ændret således, at undersøgelsespligten tilpasses international lovgivning på området.

Det betyder, at HCLJ med virkning fra 1. juli 2013 skal undersøge havarier med luftfartøjer, der er nationalt registreret, og undersøge alvorlige hændelser med luftfartøjer, der vejer over 2.250 kg. Det betyder, at HCLJ ikke som hidtil skal undersøge havarier med ultralette luftfartøjer og alvorlige hændelser for de såkaldte bilag II-fly, hvis disse vejer 2.250 kg eller derunder. HCLJ skal heller ikke længere undersøge ikke-alvorlige hændelser.

De hændelser, der ikke er alvorlige, og som hidtil har været indberettet til og undersøgt af HCLJ, skal nu indberettes til Trafikstyrelsen efter luftfartslovens § 89 b i lighed med driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, jf. BL 8-10.

Loven gælder ikke for Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger. Der vil der blive igangsat en proces med henblik på afklaring af, om Færøerne ønsker, at loven også skal gælde for Færøerne, og den vil i givet fald efterfølgende blive sat i kraft ved en kongelig anordning.

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

I henhold til Chicago-konventionens artikel 26 og Annex 13 påhviler det medlemsstaten, dvs. Kongeriget Danmark, at foranstalte undersøgelse af alle havarier eller hændelser, der finder sted inden for dansk territorium, og af havarier og hændelser med dansk registrerede luftfartøjer, der finder sted uden for noget lands territorium. Færøske luftfartøjer vil som neden for nævnt stadig skulle registreres med landekoden OY og dermed i internationale sammenhænge blive betragtet som danske, selv om luftfartsområdet overtages af Færøerne.

ICAO-reglerne indeholder ingen krav til medlemsstaterne om, hvordan de sikrer, at undersøgelserne foranstalles ud over, at det skal være en uafhængig undersøgelse, og undersøgelsesinstansen skal have fuld myndighed/kontrol over undersøgelsen. Der kan derfor som udgangspunkt godt oprettes en særlig færøsk havarikommission.

### **3.6.1. Vurdering af ressource- og kompetencemæssige behov ved en overtagelse**

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende ressourcer og kompetencer i relation til området *Havarikommissionen*:

Ressourcer: Hvis Færøerne ønsker at etablere en havarikommission, skal der i henhold til ICAO reglerne være en lille beredskabsenhed med de beskrevne kompetencer, som vil kunne rykke ud, hvis der indtræffer et flyvehavari mv.

#### Kompetencer

De medarbejdere, der skal arbejde i en havarikommission, der skal undersøge havarier og hændelser på luftfartsområdet, skal have en luftfartsmæssig uddannelse, eksempelvis som flyingeniør, flymekaniker eller erhvervspilot med flere 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.

Såfremt hjemmestyret 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.

### **3.7. Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer**

#### Registrering af luftfartøjer

Efter Chicagokonventionen skal medlemsstaterne føre et nationalt register over luftfartøjer, som samtidig skal tildeles en registreringsbetegnelse, der indledes med en nationalitetskode, som tildeles internationalt, for Danmarks vedkommende OY. Registreringsbetegnelsen (f. eks. OY-ABC) skal anbringes på luftfartøjet (svarende til nummerplader 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 afgør desuden, hvilken stat der fører tilsyn med det pågældende luftfartøj, nemlig registreringslandet, jf. Chicago-konventionens artikel 12.

Færøerne kan ikke opnå sin egen nationalitetskode, men der ses 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 f.eks. tildeles et antal registreringsbetegnelser (3-bogstavskombinationer) inden for OY-betegnelse reserveret for færøske luftfartøjer.

#### Registrering af rettigheder i luftfartøjer

Registrering af rettigheder (f.eks. 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 konvention 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, og da der ikke er taget forbehold for Færøerne, gælder konventionen 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 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 Danmark og opnå international beskyttelse efter Geneve-konventionen, er, at luftfartøjet er registreret i det danske nationalitetsregister. Hvis Færøerne overtager luftfartsområdet og dermed nationalitetsregistreringen af luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne, omfatter dette også registreringen af rettigheder i sådanne luftfartøjer.

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

### 3.7.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer*:

#### Kompetencer

Registrering af luftfartøjer i den del af registeret, der betegnes Nationalitetsregisteret, kræver ikke nødvendigvis medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, men kan varetages af medarbejdere med en administrativ baggrund med indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

For så vidt angår den del af registeret, der betegnes Rettighedsregisteret, kræver dette en medarbejder med juridisk baggrund, da der er tale om en domstolsfunktion (tinglysning). Den daglige registrering (tinglysning) af eksempelvis panterrettigheder vil imidlertid kunne varetages af en administrativ medarbejder.

### **3.8. Regelfastsættelsen og det internationale grundlag**

Det er i folkeretten almindeligt antaget, at en stats geografiske territorium 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 (bilaterale luftfartsaftaler).

#### *Chicago-konventionen*

I 1944 blev der udarbejdet en konvention – Chicago-konventionen af 1944 (bilag 5) – der indeholder en række centrale bestemmelser om etablering og regulering af samarbejdet på en lang række områder inden for 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.

#### 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. 191 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.

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).

#### 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 har sluttet sig sammen i et fælles samarbejde i NORDICAO og har 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. Danmark har fra efteråret 2009 til efteråret 2013 været valgt ind i Rådet og har dermed repræsenteret de nordiske lande. Rådspladsen er med virkning fra efteråret 2013 og til 2016 overgået til Norge, som på den seneste generalforsamling i 2013 blev valgt ind i Rådet.

#### 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 Chicago-konventionen indgået tillægsaftaler, bl.a. transitoverenskomsten og transportoverenskomsten, jf. henholdsvis Overenskomst af 7. december 1944 om transitrettigheder 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 Annexer til Chicago-konventionen ajour indeholdende omfattende internationale standarder og rekommandationer – de såkaldte SARPs (Standards and Recommended Practices). Annexerne skal omfatte følgende områder, jf. artikel 37 i Chicago-konventionen:

- kommunikationssystemer og lufttrafikhjælpemidler, herunder landingshjælpemidler,
- lufthavne og landingspladser,
- luftfartsregler og lufttrafikpraksis,
- certificering af operativt 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 Annexer, der indeholder standarder og rekommandationer, jf. bilag 6.

Det er ICAO's Råd, der fastsætter SARPs, hvilket normalt sker efter indstilling fra den permanente kommission, Air Navigation Commission (ANC), der består af 19 medlemmer udpeget af Rådet. De nordiske lande har et medlem i ANC. Antallet af SARPs er ca. 10.000.

I forbindelse med behandlingen af forslag til ændringer i Annexer gennemføres en høringsproces, der omfatter alle medlemsstater, hvorved disse får mulighed for at fremføre synspunkter, der således indgår i den endelige behandling.

Trafikstyrelsen deltager altid i høringsprocessen ved at udtale sig om forslag om ændringer til Annexerne, når reglerne sendes i høring i medlemsstaterne.

Såfremt luftfartsområdet overtages af Færøerne, kan disse høringer videresendes til landsstyret, som sender sine bemærkninger til Transportministeriet med henblik på, at landsstyrets synspunkter kan indgå i den danske besvarelse.

Gennem fastsættelse af standarder er der således fastsat et minimum sikkerhedsniveau for den civile luftfart på global basis.

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, f.eks. EU-retsakter, eller andre landes praksis kan konsekvensen af ikke at følge en rekommandation være, at andre lande træffer deres forholdsregler herimod, f.eks. hvis safety-standarder ikke er tilstrækkeligt tilgodeset.

Som eksempel kan nævnes, at ICAO-landene tidligere havde så meget tillid til hinanden, at man ikke foretog kontrol eller check af andre ICAO-landes sikkerhedsstandard, f.eks. 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 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 medlemsstaterne med mellemrum gennemgås for at kunne konstatere, i hvilket omfang de lever op til det internationale regelsæt, der er forudsætningen for, at den internationale luftfart kan fastholde det høje sikkerhedsniveau. Som led i dette program blev det tidligere Statens Luftfartsvæsen (nu Trafikstyrelsen) auditeret i 2008, hvor det blev konkluderet, at resultatet heraf generelt set var særdeles tilfredsstillende.

#### Danmarks deltagelse i ICAO

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

Trafikstyrelsen deltager ikke p.t. i ICAO-arbejdsgrupper med *globale* arbejdsopgaver, der tager sigte på det globale luftfartsområde.

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.

#### ***JAA-samarbejdet***

I 1990 indledte de europæiske luftfartsmyndigheder et frivilligt samarbejde – Joint Aviation Authorities, det såkaldte JAA – om at udarbejde fælles normer om udformning, fabrikation og vedligeholdelse af luftfartøjer, operation af luftfartøjer samt certificering af flyvebesætningsmedlemmer, de såkaldte JAR'er (Joint Aviation Requirements). Formålet med JAA-samarbejdet har bl.a. været at opnå et højere sikkerhedsniveau end det, der kan opnås globalt

under ICAO-samarbejdet, hvor alle verdens lande skal være enige. JAA-samarbejdet ophørte formelt den 30. juni 2009, hvor områderne omfattet af regelsættet i de kommende år gradvist vil blive omfattet af EU-regler, de såkaldte EASA-regler, der udarbejdes under Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA. JAA-reglerne og de danske regler, der gennemfører disse, er fortsat gældende inden for områderne personcertificering af flyvende personale, flyveskoler, simulatorer og luftfartsselskabers operationelle godkendelse, for så vidt angår helikoptere. Reglerne, der også gælder for Færøerne, finder således anvendelse, indtil der i EU-regi indføres detaljerede regler på disse områder.

### ***EU-regler og EASA***

Inden for EU er der gennemført en gradvis liberalisering af luftfartsområdet, hvilket har medført etablering af et frit indre marked i EU-landene, for så vidt angår flyvning i eller mellem EU-landene, suppleret med EØS-landene Norge og Island. På det flyvesikkerhedsmæssige område er det Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA, som er grundstenen i EU's strategi. Agenturets opgave er at arbejde for, at den civile luftfart bliver så sikker og miljøvenlig som muligt, herunder at der etableres et ensartet sikkerhedsniveau. EASA er oprettet på grundlag af forordning nr. 1592/2002 af 15. juli 2002, som også udgør grundforordningen om de fælles regler for civil luftfart. Forordningen er i dag afløst af forordning nr. 216/2008 af 20. februar 2008. Hermed udvides ansvarsområdet til ud over luftdygtighed også at omfatte fælles overordnede regler for operation af luftfartøjer (OPS), herunder tredjelandes operatører samt personcertifikater. Ved en ændring i 2009 af forordning 216/2008 (forordning 1108/2009) blev flyvepladser og lufttrafikstyring også omfattet af EASA's overordnede regler. Inden for de enkelte områder er der i varieret omfang fastsat detaljerede tekniske regler (gennemførelsesbestemmelser). Herudover er der udstedt EU-regler på security området (forordning 300/2008 af 11. marts 2008), regler om miljø (støj), arbejdsmiljø, passagerrettigheder, lufthavnstakster mv.

Færøerne er ikke medlem af EU, og der eksisterer ikke for Færøerne en associeringsordning på luftfartsområdet. Færøerne indgår således ikke i fællesskabernes indre marked for luftfart, ligesom forordningerne på området heller ikke gælder flyvning på Færøerne eller mellem Færøerne og de europæiske fællesskabers område.

Som led i EU's luftfartspolitik over for tredjelande søges bl.a. indgået luftfartsaftaler mellem EU og nabolandene, hvorved luftfartsmarkedet udvides til at omfatte disse lande, så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser for luftfart (acquis'et). En af disse luftfartsaftaler er den såkaldte FELO-aftale, som er nærmere beskrevet i afsnit 3.1 ovenfor.

### *Luftfartsloven og forholdet til Færøerne*

Luftfartslovgivningen går tilbage til 1919, hvor den første luftfartslov blev vedtaget. Loven var oprindeligt 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, de såkaldte BL'er. Senest ved bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 er en række af transportministerens beføjelser i luftfartsloven 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 nr. 130 af 3. marts 1989 sat i kraft pr. 1. maj 1989 for Færøerne på baggrund af luftfartsloven, som den fremgår af lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985. Ved anordning nr. 573 af 9. august 1990 er tillige lovens kapitel 9 (befordring med luftfartøj), jf. lov nr. 111 af 11. marts 1987 om ændring af lov om luftfart, sat i kraft for Færøerne.

Der er i 2013 i tilslutning hertil udstedt en ny anordning, som sætter alle senere ændringer af luftfartsloven til og med lov nr. 470 af 18. maj 2011 (Kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning i register af luftfartøjer og udstedelse af forbud og



påbud mv.) i kraft for Færøerne. Der henvises til anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart.

For så vidt angår de færøske myndigheders overtagelse af luftfartsområdet, henvises til indledningen om overtagelseslovgivningen.

### **3.8.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse**

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for kompetencer i relation til området *regelfastsættelsen og det internationale grundlag herfor*:

#### **Kompetencer**

Den meget tætte internationale regulering af luftfartsområdet, som bl.a. fastsættes af ICAO som ændringer til Chicago-konventionens Annexer, betyder, at disse ændringer som udgangspunkt skal gennemføres i national lovgivning. Det betyder, at Færøerne vil være forpligtet til at gennemføre sådanne ændringer i en færøsk luftfartslovgivning.

Regelfastsættelsen dækker hele luftfartsspektret og kræver derfor et bredt spænd af faglig specialviden på såvel det teknisk-operative område som på det juridiske og økonomiske område afhængigt af den regulering, der skal gennemføres.

Der er i dag udstedt ca. 160 BL'er fordelt på 11 hovedområder (serier).

Når Færøerne bliver omfattet af FELO-aftalen, hvorved EU's luftfartsmarked udvides til at omfatte EU-landene, Norge, Island og et antal lande på Vestbalkan, vil Færøerne tillige blive omfattet af EU-lovgivningen på luftfartsområdet, og dermed skal der også være kompetencer med indgående kendskab til EU-reglerne.

#### 4. Færøsk luftfartsmyndighed

Overtager Færøerne luftfartsområdet, skal de færøske myndigheder, i overensstemmelse med de internationale retningslinjer fastsat af ICAO, etablere en færøsk luftfartsmyndighed og organisation, der er i stand til at varetage de flyvesikkerhedsmæssige opgaver, som Danmark og Færøerne er forpligtet til at varetage som følge af Kongeriget Danmarks medlemskab af ICAO. Når Færøerne inkorporeres i den omtalte FELO-aftale om EU's luftfartsmarked, vil en færøsk luftfartsmyndighed også skulle være i stand til at varetage de opgaver, som følger af EU-reglerne på luftfartsområdet.

Dette indebærer, at en sådan luftfartsmyndighed skal være en faglig bæredygtig organisation, dvs. en organisation, der medarbejdermæssigt, teknologisk, ledelsesmæssigt og organisatorisk kan løse disse opgaver.

Myndigheden skal derfor være bemanded med de kompetencer, der er beskrevet i denne rapport under de enkelte områder.

Det drejer sig navnlig om følgende hovedområder:

- Godkendelse af og tilsyn med flyvepladser og teletekniske anlæg
- Godkendelse af og operativt tilsyn med luftfartsselskaber
- Godkendelse af og teknisk tilsyn med luftfartøjer og selskabernes tekniske organisation
- Godkendelse af og tilsyn med uddannelsesvirksomheder vedrørende piloter (flyveskoler), samt flyveledere/AFIS-operatører og flymekanikere
- Godkendelse af og tilsyn med flyværksteder
- Godkendelse af og tilsyn med lufttrafiktjenesteenheder, meteorologiske tjenester mv.
- Security (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed)

Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal 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, hvordan tilsynsarbejdet udføres 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.

Det vurderes, at der samlet set vil være behov for en bemanning i størrelsesordenen ca. 10 – 15 medarbejdere, da det er nødvendigt, at luftfartsmyndigheden har en "basis-ekspertise" inden for de forskellige områder, da luftfartsområdet spænder meget vidt og er teknisk og operativt komplekst. Regelfastsættelsen alene omfatter hele luftfartsområdet og kræver derfor 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 givent tidspunkt. I perioder med vækst, vil der eksempelvis kunne opstå nye luftfartselskaber, 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.

Endvidere skal myndigheden etablere et system som sikrer, at ICAO-reglerne og i givet fald EU-reglerne samt ændringer hertil bliver implementeret 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 i forhold til konstaterede fejl og mangler eller andre afvigelser fra regelsættet, de såkaldte "findings".

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 indberetninger af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder fra luftfartsbranchen og foretage analyser heraf.

Endelig skal der oprettes et regionalt register til registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer (Luftfartøjsregisteret), hvori færøske luftfartøjer kan registreres, og hvori der kan registreres bl.a. panterrettigheder.

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 ændres. En sådan aftale fritager dog ikke en evt. 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 ansvaret for planlægning, iværksættelse og opfølgning på tilsynet.

## **5. Mulig overgangsordning**

Hvis Færøerne overtager luftfartsområdet, vil der kunne blive behov for, at der i en periode etableres en overgangsordning, indtil de færøske myndigheder har fået opbygget og etableret en færøsk luftfartsmyndighed som beskrevet i afsnit 4.

Luftfartsområdet skal, som det fremgår af overtagelsesloven, overtages samlet. Der er således ikke mulighed for, at de enkelte områder og opgaver overtages gradvist.

I lyset heraf foreslås følgende model for en overgangsordning:

Tidspunktet for overtagelse af luftfartsområdet fastsættes således, at de færøske myndigheder får tilstrækkelig tid til at etablere en færøsk luftfartsmyndighed og -organisation, der er i stand til at varetage de flyvesikkerhedsmæssige opgaver såvel ledelses- og medarbejdermæssigt som teknologisk. Området kan derfor først overgå, når den færøske myndighed er på plads.

Fordelen ved modellen er, at de færøske myndigheder får mulighed for i opbygningsfasen i nødvendigt omfang at søge faglig bistand og oplæring af medarbejdere hos de danske luftfartsmyndigheder, samtidig med at kontinuiteten på området bevares. Endvidere sikres en klar og utvetydig ansvarsfordeling i hele overgangsperioden.

Da luftfartsområdet er meget komplekst og omfattende, må en sådan bistand kunne forudses at indebære et ikke ubetydeligt ressourcetræk hos de danske luftfartsmyndigheder. Det forudsættes derfor, at der tilføres de nødvendige ressourcer hertil.

De danske myndigheder vil dog også efter overtagelsen yde bistand (mod betaling) til den nye luftfartsmyndighed, hvis der opstår behov for det.

## 6. Sammendrag af ovennævnte beskrivelse af luftfartsområdet

Såfremt luftfartsområdet overtages af de færøske myndigheder, sker dette inden for overtagelseslovens rammer. Tidspunktet for overtagelsen fastsættes således af de færøske myndigheder efter forhandling med regeringen.

Hovedproblemstillingerne – som skitseret i ovennævnte beskrivelse – er den meget tætte internationale regulering af luftfartsområdet bundet op på, at det er Kongeriget Danmark, der som stat har en række folkeretlige forpligtelser på luftfartsområdet, som gælder for Færøerne – også efter en overtagelse af luftfartsområdet.

Ved en evt. færøsk overtagelse af luftfartsområdet er der derfor en lang række spørgsmål, der skal afdækkes, såvel om den internationale flyvning som den flyvning, der skal foregå mellem Færøerne og Danmark efter en eventuel overtagelse. Her tænkes navnlig på de gennemgåede sikkerhedsmæssige standarder i såvel ICAO som i europæisk regi. Endvidere vil det være centralt inden overtagelsen at afklare, hvordan Danmark og Færøerne vil udmønte det praktiske samarbejde efter en overtagelse med henblik på at sikre, at Færøerne orienteres tilstrækkeligt om de internationale regler, og at Færøerne orienterer Danmark om, hvordan Færøerne i praksis lever op til forpligtelserne. Der vil i denne forbindelse kunne hentes inspiration i de aftaler, der er lavet mellem Færøerne og Danmark på andre overtagne sagsområder, og hvor der er aftalt procedurer for gensidig orientering i forhold til internationale forpligtelser og udvikling på området.