



Fremsat den 7. oktober 2020 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om luftfart og ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

(Offentliggørelse af nationalitetsregistret, arbejdsmiljø samt indberetning af begivenheder)

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2018 samt § 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 6 affattes således:

»§ 6. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

Stk. 2. Enhver har digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregistret.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med erhvervmæssig relation til luftfart efter ansøgning kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregistret.«

2. I § 40 g, stk. 1, udgår: », herunder om bedriftssundhedstjeneste«.

3. § 40 g, stk. 3 og 4, ophæves.

4. § 89 b, stk. 1, affattes således:

»Transportministeren kan, til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde, fastsætte regler om indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af enhver flyvesikkerhedsrelateret begivenhed, om indberetningens form samt om opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger.«

5. I § 89 b, stk. 2, udgår: », jf. dog stk. 3«.

6. § 89 b, stk. 3 og 4, ophæves.

7. § 149 a affattes således:

»§ 149 a. Den, der har indberettet en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder, omfattet af loven, der er indtruffet som følge af pågældendes simple uagtsomhed, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt forholdet kun er kommet til andre end indberetterens kendskab som følge af indberetningen.

Stk. 2. Den, der undlader at indberette en begivenhed efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder, omfattet af loven, kan ikke straffes for manglende indberetning, såfremt begivenheden vedrører et forhold, der er opstået som følge af den pågældendes groft uagtsomme eller forsætlige handling.«

§ 2

Lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves den 31. januar 2021.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 31. januar 2021.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af § 89 b, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 89 b, stk. 1, som affattet ved denne lov.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for

Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Placering af køretøjer på offentligt vejareal
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.1.2.1. Generelle forhold
 - 2.1.2.2. Udlejningscykler
 - 2.1.2.3. Andre udlejningskøretøjer
 - 2.2. Placering af køretøjer på private fællesveje
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Håndhævelse på offentlige veje
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3.2.1. Fjernelse af cykler og køretøjer
 - 2.3.2.2. Anbringelse af fjernede cykler og køretøjer
 - 2.4. Tvister om retlige forhold efter vejloven
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.5. Vejmyndigheders fjernelse af forladte cykler
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.6. Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt 3 parkeringsafgifter
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer mv.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at skabe hjemmel til offentliggørelse af oplysninger i det danske register over luftfartøjer (nationalitetsregistret).

Nationalitetsregistret er et register over alle civile luftfartøjer, der er indregistreret i Danmark. Ved registreringen tildeles Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som registreringsmyndighed

luftfartøjet en registreringsbetegnelse svarende til nummerpladen på en bil.

Registret indeholder oplysninger om det enkelte luftfartøj og dets tilhørsforhold. Oplysningerne omfatter både tekniske oplysninger og oplysninger om, hvem der er ejer eller bruger af luftfartøjet (personoplysninger).

Nationalitetsregistret har tidligere været offentligt tilgængeligt på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Re-

gistreret blev i forbindelse med en henvendelse om mulig overtrædelse af reglerne om persondatabeskyttelse fjernet fra styrelsens hjemmeside. Henvendelser vedrørende registreret bliver derfor i dag behandlet enkeltvis efter offentlighedslovens bestemmelser om aktindsigt.

Luftfartsbranchen og andre interessenter benytter sig i vid udstrækning af oplysningerne. Nogle har kun behov for at bruge de tekniske oplysninger, mens andre har behov for en udvidet adgang, der omfatter ejer- og brugeroplysninger.

Det vurderes, at en behovsbestemt differentieret adgang til nationalitetsregistret i form af en digital selvbetjeningsløsning vil fremme og lette arbejdsgangene for såvel branchen, som for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dette vil kræve, at der skabes hjemmel hertil i luftfartsloven.

En lignende ordning eksisterer allerede i dag på motorkøretøjsområdet vedrørende adgang til køretøjsregisteret.

Forslaget indebærer endvidere en ændring af luftfartslovens bestemmelser om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøjer. Ændringerne vedrører reglerne om bedriftssundhedstjeneste, som foreslås ophævet. Formålet hermed er at bringe luftfartslovgivningen i overensstemmelse med de faktiske forhold på området og delvis at tilpasse den reglerne i den generelle arbejdsmiljølovgivning, som regulerer tjeneste på landjorden.

Endelig foreslås det at ændre lovens bestemmelser om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder. Ændringen har til formål at tilvejebringe den retlige ramme for, at der efter gennemførelsen af den seneste EU-forordning på området kan skabes ensartede regler for indberetning af alle typer af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder i hele Rigsfællesskabet, herunder for dansk registrerede luftfartøjer, der ikke er omfattet af EU-reguleringen på området samt for straffrihed som led i indberetningen.

Endelig foreslås med lovforslaget, at lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves af ordensmæssige hensyn, da loven pr. 30. september 2020 har udtømt sit indhold og derfor ikke længere er nødvendig for Danmarks fortsatte deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Danmark, Norge og Sverige har siden 1950 samarbejdet om SAS-konsortiet og en fællesskandinavisk luftfartspolitik, og dette samarbejde har historisk gået under samlebetegnelsen det skandinaviske luftfartssamarbejde. Samarbejdet indeholdt oprindeligt dispositioner af økonomiske art for staten i form af lån og statsgarantier mv., hvorfor lovformen oprindeligt har været anvendt som grundlag for Danmarks deltagelse i samarbejdet. Disse økonomiske dispositioner udgik sidenhen af samarbejdet i 1975, men lovformen har været fastholdt. Med dette lovforslag tilpasses det juridiske grundlag for Danmarks langsigtede deltagelse i samarbejdet efter 30. september 2020, som transportministeren herefter varetager i kraft af regeringens almindelige udenrigspolitiske beføjelser i henhold til grundlovens § 19, stk. 1, pkt. 1, og i

henhold til de beføjelser, som transportministeren har i medfør af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart (luftfartsloven).

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Udlevering af oplysninger fra nationalregistret

2.1.1. Gældende ret

Indregistrering af luftfartøjer i det danske nationalitetsregister over luftfartøjer er reguleret i kapitel 2 i luftfartsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017. Registreringen sker på grundlag af en skriftlig anmodning fra ejeren, som skal dokumentere, at nogle nærmere angivne betingelser er opfyldt såsom ejerforhold, flyets tilknytning til Danmark, luftdygtighedsbevis, forsikringsforhold m.v., jf. luftfartslovens § 10.

Hvis betingelserne for registrering er opfyldt, indføres luftfartøjet i nationalitetsregisteret, og det tildeles registreringsmærke efter luftfartslovens § 11, stk. 1, svarende til nummerpladen på en bil. Endvidere udstedes et nationalitets- og registreringsbevis efter § 20, stk. 1, hvilket er en forudsætning for at måtte flyve både inden og uden for dansk område.

Følgende oplysninger indføres i registret i overensstemmelse med luftfartslovens § 11, stk. 2: Luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærke, oplysninger om flytype, fabrikant, fabrikationsnummer og fabrikationssted samt byggeår, nummeret på registreringsbeviset, registreringsdato og eventuelt udløbsdato samt ejerens navn og adresse og eventuelle oplysninger om brugsrettigheder.

I dag er der kun i luftfartsloven hjemmel til at anmode om (at indsamle) personoplysninger hos luftfartøjets ejer til brug for registrering af luftfartøjer i nationalitetsregistret, hvilket indebærer, at spørgsmål om udlevering af oplysninger i dag behandles på anmodning i hvert enkelt tilfælde efter bestemmelserne om retten til aktindsigt i offentlighedsloven, jf. lov nr. 606 af 12. juni 2013.

Oplysninger om, hvem der ejer eller bruger et luftfartøj, kan som udgangspunkt ikke undtages efter offentlighedslovens undtagelsesbestemmelser om aktindsigt, og oplysningerne udleveres derfor som udgangspunkt, medmindre der er registreret navne- eller adressebeskyttelse.

Efter offentlighedslovens § 7 kan enhver – med visse undtagelser – forlange at blive gjort bekendt med dokumenter, som er indgået eller oprettet af en myndighed som led i administrativ sagsbehandling i forbindelse med dens virksomhed. Retten til aktindsigt omfatter efter offentlighedslovens § 7, stk. 2, alle dokumenter, der vedrører en sag, samt indførelser i journaler, registre og andre fortegnelser vedrørende den pågældende sags dokumenter.

Endvidere følger det af offentlighedslovens § 10, stk. 1, at retten til aktindsigt ikke omfatter databaser, herunder registre eller andre systematiserede fortegnelser, hvor der gøres brug af elektronisk databehandling.

Offentlighedslovens § 11 medfører imidlertid, at enhver – med visse undtagelser – kan forlange en sammenstilling af oplysninger i myndighedens databaser, hvis sammenstillingen kan foretages ved få og enkle kommandoer.

I henhold til artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2016/679/EU af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (generel forordning om databeskyttelse) (herefter databeskyttelsesforordningen) skal personoplysninger behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde samt være indsamlet til udtrykkeligt angivne og legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelige med disse formål. Før en behandling kan betragtes som lovlig, skal minimum ét forhold beskrevet i artikel 6 være opfyldt – eksempelvis at behandlingen er nødvendig af hensyn til udførelsen af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt (litra e).

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

Fra januar 2019 til udgangen af juli 2019 har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandlet 66 henvendelser om oplysninger registreret i nationalitetsregistret i medfør af offentlighedslovens regler.

Luftfartsbranchen og andre interessenter anmoder løbende Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om adgang til og udlevering af oplysninger om et konkret luftfartøj, indblik i eller om dataudtræk fra nationalitetsregistret. Det varierer, om henvendelserne drejer sig om et luftfartøjs tekniske data eller oplysninger om ejer- og brugerforhold.

Som dataansvarlig efter databeskyttelsesforordningen er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ansvarlig for brugen af de registrerede oplysninger, herunder at ingen uvedkommende kan få adgang til personoplysningerne. Vurderingen af, hvad oplysningerne må benyttes til, foretages i overensstemmelse med det formål, hvortil oplysningerne er indhentet og registreret. I forlængelse heraf må der normalt ske en afvejning mellem hensynet til at beskytte den, som oplysningerne vedrører over for hensynet til interessen i, at oplysningerne udleveres.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at det for offentlige myndigheder fortrinsvis vil være Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Skattestyrelsen og Politiet, som vil have et regelmæssigt legitimt behov for udvidet digital adgang. For så vidt angår de private virksomheder vil det primært være flyvepladser, forsikringsvirksomheder, advokatvirksomheder og inkassovirksomheder, lufttrafik- og retnings tjenester og finansieringsvirksomheder, som vil have et regelmæssigt velbegrunder behov for den udvidede adgang.

Fælles for offentlige myndigheder og private virksomheder er, at de benytter både de tekniske oplysninger og personoplysningerne som led i almindelig myndighedsudøvelse og udførelsen af deres erhverv.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Transport- og Boligministeriet foreslår, at der indføres hjemmel til at stille nationalitetsregistret digitalt til rådighed for branchen for derved at fremme og lette arbejdsgangene. Idet registret indeholder både tekniske oplysninger og personoplysninger, foreslås en differentieret digital adgang – på samme måde som på motorkøretøjsområdet. Ved at etablere en differentieret digital adgang vurderes det, at der sker en beskyttelse af privatpersoner, som ejer et luftfartøj, da det alene vil være offentlige myndigheder og en nærmere defineret gruppe af private virksomheder med erhvervsmæssig relation til luftfart, og dermed et særligt behov herfor, som kan få udvidet digital adgang.

Dette skal ses i lyset af den teknologiske udvikling og muligheden for at samkøre data fra flere kilder. Hvis enhver fik offentlig adgang til alle oplysninger om et luftfartøjs tilhørsforhold, ville det med nutidens teknologi være forholdsvis simpelt, via for eksempel radar-applikationer, at identificere og overvåge privatpersoners operationsmønstre. Det ville desuden være muligt at benytte oplysningerne til brug for eventuelle virksomheders målrettede reklametiltag. Det kan ikke udelukkes, at en fuldstændig fri adgang til alle oplysninger ville kunne medføre en krænkelse af privatpersoners grundlæggende rettigheder og frihedsrettigheder efter databeskyttelsesforordningen.

Den foreslåede ordning vurderes at medføre en lempelse af den nuværende proces, hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anvender ressourcer på konkrete vurderinger af oplysninger, der typisk udleveres efter bestemmelserne i offentlighedsloven – da der sjældent er registreret navne- eller adressebeskyttelse – sammenholdt med det forhold, at luftfartsbranchen tillige skal afvente styrelsens stillingtagen og behandling af sagen i hvert enkelt tilfælde.

Den foreslåede ordning ligner i vid udstrækning den, der allerede kendes fra køretøjsregistret, hvor enhver har adgang til de tekniske oplysninger om en indregistreret bil, og hvor Skattestyrelsen har mulighed for at indgå såkaldte terminalaftaler med offentlige myndigheder og private virksomheder, som er nærmere definerede.

Forslagets § 1, nr. 1, indeholder med nyaffattelsen af § 6, stk. 2, en generel bestemmelse, som giver enhver digital adgang til de tekniske oplysninger om et eller flere danskregistrerede luftfartøjer.

Der er tale om oplysninger, som i vidt omfang allerede er tilgængelige hos producenten og som kan have interesse for en bredere kreds. Ligeledes vil forslaget om en sådan generel adgang ikke omfatte personhenførbare oplysninger om ejer- eller brugerforhold.

Herved vil det blive både lettere og hurtigere for interesserede at finde samlede informationer om et luftfartøjs tekniske data frem for at afvente Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sagsbehandling.

Den foreslåede ordning svarer i det væsentlige til ordningen på køretøjsområdet, hvor enhver har adgang til eksempelvis en personbils tekniske oplysninger, jf. lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 223 af 27. februar 2019.

Oplysninger om ejer- og brugerforhold er ofte nødvendige at have adgang til, når et luftfartøj handles, skal forsikres, er havareret, eller der ikke er blevet betalt for benyttelse af en lufthavn (de såkaldte start- og/eller landingsafgifter). Det vil være bestemte virksomhedstyper, som har et hyppigt og velbegrundet behov for at have adgang til sådanne oplysninger. Endvidere kan offentlige myndigheder have samme behov i forbindelse med almindelig myndighedsudøvelse.

Det drejer sig om følgende personoplysninger og selskabsoplysninger registreret i nationalitetsregisteret: navn og adresse på luftfartøjets ejer og eventuelle brugere. CPR- eller CVR-numre registreres ikke.

Det foreslås, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, hvilke myndigheder og virksomheder med erhvervsmæssig relation til luftfart, der på baggrund af en konkret vurdering kan få udvidet digital adgang til nationalitetsregisteret, betingelserne herfor, samt hvilke typer af oplysninger, der kan opnås adgang til.

De offentlige myndigheder, som i øjeblikket vurderes at have et berettiget behov for at få adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer, er Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Skattestyrelsen og Politiet. De anvender ejer- og brugeroplysninger som led i almindelig myndighedsudøvelse, dvs. ved undersøgelser af havarier og hændelser med luftfartøjer, udstedelse af forvaltningsakter, opkrævning af skatter samt undersøgelse og retsforfølgelse af eventuelle lovovertrædelser. Den udvidede digitale adgang påtænkes at omfatte oplysninger om navn og adresse på nuværende ejere og/eller brugere af et luftfartøj.

De private virksomheder med erhvervsmæssig relation til luftfart, som umiddelbart vurderes at kunne have et berettiget og regelmæssigt behov for at få udvidet adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer er flyvepladser, forsikringsvirksomheder, advokatvirksomheder, inkassovirksomheder, lufttrafik- og redningstjenester og finansieringsvirksomheder.

Flyvepladserne anvender ejer- og brugeroplysninger i meget vidt omfang. Oplysningerne benyttes, når flyvepladsen skal kæde luftfartøjets registrering sammen med et navn og en adresse, hvortil kravet om betaling for benyttelse af en flyveplads, de såkaldte start og/eller landingsafgifter, kan rettes.

Forsikringsvirksomheder der tegner de lovpligtige ansvarsforsikringer på luftfartøjer, har et særligt behov for at kunne

få alle relevante oplysninger om et givent luftfartøj, herunder oplysninger om ejer og/eller brugerforhold.

Advokatvirksomheder og inkassovirksomheder anvender i vid udstrækning oplysninger om ejer- og brugerforhold, når de bistår i forbindelse med salg/ejerskifter og leasing af luftfartøjer. Endvidere vil en advokat, som repræsentant for eksempelvis et flyværksted m.v., kunne have behov for udvidet adgang i de tilfælde, hvor det skal afgøres, over for hvem et eventuelt krav om manglende betaling skal rettes.

Finansieringsvirksomheder anvender ejer- og brugeroplysninger til at kontrollere, om en låntager måtte have foretaget eventuelt uberettigede dispositioner over det luftfartøj, som virksomheden finansierer.

En løsning, som indebærer en manuel forespørgsel hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hver gang oplysningerne efterspørges, udgør en merbelastning for både myndigheder og de private virksomheder i forhold til løsningen med udvidet digital adgang.

Lufttrafik- og redningstjenester anvender allerede i dag oplysninger om ejer- og brugerforhold til i en nødsituation at kunne kæde et luftfartøjs registrering og flyveplan eller nødradiopejlsender (ELT - Emergency Locator Transmitter) sammen med et navn og adresse. Dette kan eksempelvis være i det tilfælde, hvor en flyveplan ikke er meldt lukket rettidigt efter flyets forventede ankomsttidspunkt, eller ELT'en er blevet aktiveret, og det skal undersøges, om der skal igangsættes en redningsaktion. Lufttrafik- og redningstjenester varetager en vigtig samfundsopgave, og det vurderes derfor nødvendigt, at disse virksomheder på en hurtig og nem måde fortsat kan opnå informationer om, hvem der skal underrettes i tilfælde af havari.

Det er for så vidt angår offentlige myndigheder og for de nævnte virksomhedstyper vurderet, at en udvidet adgang, der også vedrører ejer- og brugerforhold, er velbegrundet. Det betyder, at det er nødvendigt, for at offentlige myndigheder kan udføre deres forvaltningsopgaver, og de anførte virksomhedstyper kan udføre deres erhverv. Indførelsen af den udvidede digitale adgang vurderes ikke umiddelbart at have konsekvenser for den registrerede, eftersom offentlige myndigheder og andre interessenter vil kunne rette henvendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og få oplysningerne udleveret.

Der kan være andre private virksomheder, end dem som Transport- og Boligministeriet har vurderet kan have et berettiget og regelmæssigt behov, som tillige kan have behov for oplysningerne til brug for udførelsen af deres erhverv. Disse virksomheder vil også få mulighed for at søge om udvidet digital adgang. Ved vurderingen af, om adgang kan opnås, vil der blive lagt vægt på, om virksomhedens arbejdsområde og opgavevaretagelse relaterer sig til luftfart.

En virksomhed, der ikke opfylder kriterierne for udvidet digital adgang eller som ikke ønsker at få udvidet digital ad-

gang, kan fortsat søge om aktindsigt hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter offentlighedsloven.

2.2. Arbejdsmiljø

2.2.1. Gældende ret

De gældende regler om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj findes i luftfartslovens kapitel 4 A og er udmøntet nærmere i bekendtgørelser udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, først og fremmest bekendtgørelse nr. 157 af 27. februar 2018 om arbejdsmiljøforhold for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj og for deres arbejdsgivere.

Arbejdsmiljøreglerne i luftfartsloven er så vidt muligt tilpasset reglerne om arbejdsmiljøforhold for andre arbejdstagere, som findes i lov om arbejdsmiljø, jf. lovbekendtgørelse nr. 1084 af 19. september 2017 med senere ændringer.

I arbejdsmiljøreglerne i luftfartsloven er der i § 40 g, der stammer helt tilbage fra 1983, bestemmelser om bedriftssundhedstjeneste. Bedriftssundhedstjeneste er en tjeneste, der har til formål at yde forebyggende og helhedsorienteret arbejdsmiljørådgivning for at give virksomhederne faglig støtte i arbejdsmiljøarbejdet. Bestemmelsen i § 40 g indeholder regler om oprettelse af og tilskud til en bedriftssundhedstjeneste og hjemmel til, at der fastsættes nærmere regler herom. Hjemlerne til at fastsætte nærmere regler om bedriftssundhedstjeneste og tilskud hertil har ikke været udnyttet, og der er ikke oprettet specifikke bedriftssundhedstjenester for besætningsmedlemmer inden for luftfart.

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

Transport- og Boligministeriet ønsker, at luftfartslovens regler om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer under tjeneste på luftfartøj svarer til de faktiske forhold på området og at ubenyttede, utidssvarende regler ophæves.

Luftfartslovens regler om bedriftssundhedstjeneste, herunder hjemlen til at yde statsligt og kommunalt tilskud til bedriftssundhedstjeneste samt hjemlen til at fastsætte nærmere regler om tilskuddet har hidtil ikke været udnyttet, og der findes heller ikke længere regler om bedriftssundhedstjeneste i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, som luftfartslovens regler så vidt muligt ønskes tilpasset.

Det bemærkes dog, at reglerne om bedriftssundhedstjeneste i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen er erstattet af muligheden for at påbyde rådgivning fra en autoriseret arbejdsmiljørådgiver bl.a. med henblik på, at det forebyggende arbejdsmiljøarbejde i virksomheden styrkes. Denne ordning ændres pr. 1. april 2021, og erstattes af en ordning, hvorefter virksomheden skal anvende nødvendig sagkundskab, som enten kan være ved at opbygge egne kompetencer eller ved at indhente ekstern rådgivning.

Formålet med bedriftssundhedstjenesten var at yde forebyggende og helhedsorienteret arbejdsmiljørådgivning for at gi-

ve virksomhederne faglig støtte i arbejdsmiljøarbejdet. Der har dog ikke været oprettet specifikke bedriftssundtjenester for besætningsmedlemmer i henhold til luftfartslovgivningen. Luftfartsområdet adskiller sig også på flere måder fra det generelle arbejdsmiljøområde, idet det kun vedrører det afgrænsede og særlige arbejdsmiljøområde, som luftfartøjet udgør, og hvor luftfartsselskaberne i forvejen har en specialviden. Luftfartsselskaberne udgør derfor som tilsynsobjekter en homogen masse og da der er relativ få af dem, er det muligt med en tæt dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som tilsynsmyndighed om arbejdsmiljøet. I denne dialog har luftfartsselskaberne mulighed for at få supplerende vejledning fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvilket luftfartsselskaberne i praksis også benytter sig af.

Arbejdsmiljørådet for luftfart, som er nedsat i henhold til luftfartsloven til bl.a. at stille forslag og medvirke ved udarbejdelse af nye regler om arbejdsmiljø, vil, når den nye ordning om anvendelse af nødvendig sagkundskab er indført i den generelle arbejdsmiljølovgivning, foretage en nærmere vurdering af, hvordan en sådan ordning i givet fald vil kunne tilpasses luftfartsområdet og de særlige forhold der gælder der. På et senere tidspunkt, hvor man bedre kender effekten af ordningen på det generelle arbejdsmiljøområde, kan det således komme på tale med en anbefaling om at indføre bestemmelser herom i luftfartsloven eller bekendtgørelser udstedt i medfør heraf.

Afhængig af udfaldet af den nævnte vurdering vil arbejdsmiljørådet for luftfart på et senere tidspunkt i givet fald komme med en anbefaling til ministeren, om hvorvidt en yderligere ændring af luftfartsloven eller bekendtgørelser udstedt i medfør heraf anses for nødvendig.

Transport- og Boligministeriet finder på dette grundlag ikke anledning til at erstatte de ikke-udnyttede bestemmelser om bedriftssundhedstjeneste med specifikke regler om anvendelse af nødvendig sagkundskab, som de der påtænkes indført i den generelle arbejdsmiljølovgivning, men vil afvente vurderingen fra arbejdsmiljørådet.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Transport- og Boligministeriet foreslår at ophæve hjemlen til at fastsætte nærmere regler om bedriftssundhedstjeneste, hjemlen til at yde statsligt og kommunalt tilskud til bedriftssundhedstjeneste samt hjemlen til at fastsætte nærmere regler om tilskuddet.

2.3. Indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder

2.3.1. Gældende ret

Det følger af luftfartslovens § 89 b, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer skal gives indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om driftsforstyrrelser og andre irregulære

forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, jf. § 135. Ministeren fastsætter, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Hjemlen i § 89 b er udmøntet i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 8-10, 4. udgave af 18. november 2016, Bestemmelse for Færøerne og Grønland om indberetning af visse flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som ikke har medført et havari eller en alvorlig hændelse (herefter BL 8-10). BL 8-10 var tidligere gældende for hele Rigsfællesskabet, men finder efter indførelse af lignende EU-regler i 2015 nu kun anvendelse for Færøerne og Grønland. Reglerne om indberetning af begivenheder er således ikke på nuværende tidspunkt ensartede i Rigsfællesskabet. Der redegøres nærmere for sammenhængen mellem luftfartsloven og EU-reglerne i afsnit 2.3.2.

Det følger endvidere af luftfartslovens § 149 a, at den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, ikke kan straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af §§ 31, 52, 54, 82 eller 83 eller bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven.

Det betyder for eksempel, at luftfartøjschefen, uanset graden af uagtsomhed eller forsæt, ikke kan straffes for en hændelse, der udgør en overtrædelse af bestemmelsen i luftfartslovens § 42 eller tilsvarende regler efter en EU-forordning, hvorefter vedkommende skal påse, at luftfartøjet er luftdygtigt og behørigt udrustet, bemannet og lastet, samt at flyvningen i øvrigt forberedes og gennemføres i overensstemmelse med gældende bestemmelser, såfremt vedkommende har foretaget anmeldelse af hændelsen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen via indberetningssystemet.

Både § 89 b og § 149 a blev indføjet i luftfartsloven i 2001. I 2003 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet endvidere direktiv nr. 2003/42/EF af 12. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart (herefter indberetningsdirektivet). Formålet med indberetningsdirektivet var at skabe et mere effektivt indberetningssystem ved en koordineret informationsudveksling mellem medlemsstaterne. Vedtagelsen af indberetningsdirektivet førte ikke til ændringer i luftfartsloven, idet rammerne for gennemførelse allerede var skabt i 2001 med indførelsen af §§ 89 b og 149 a i luftfartsloven. Der blev dog foretaget enkelte nødvendige ændringer i den dagældende BL 8-10.

De gældende bestemmelser i luftfartsloven hjemler i dag fastsættelse af regler om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, der ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 376/2014/EU af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (herefter indberetningsforordningen). Indberetningsforordningen, der beskrives nærmere nedenfor under afsnittet Transport- og Boligministeriets overvejelser, har siden 15. november 2015 fundet anvendelse på hovedparten af de pligtmæssige indberetninger om flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, der indberettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Luftfartslovens § 89 b kan således i dag alene anvendes som hjemmel til at fastsætte regler om indberetningspligt for begivenheder, der relaterer sig til de såkaldte ”bilag 1-luftfartøjer” og til færøske og grønlandske forhold. Bilag 1-luftfartøjer omfatter blandt andet historiske luftfartøjer og luftfartøjer, der har tilhørt de væbnede styrker. Bilag 1-luftfartøjer er nærmere defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91, (herefter grundforordningen) og er ikke omfattet af den EU-retlige regulering af luftfartsområdet, men kan reguleres af nationale regler. Bilag 1-luftfartøjer er i øjeblikket ikke omfattet af indberetningsordningen i BL 8-10.

Formålet med bestemmelserne om indberetning i luftfartslovens § 89 b sammenholdt med bestemmelsen om straffrihed i § 149 a er at sikre, at den ansvarlige luftfartsmyndighed får så mange oplysninger om begivenheder som muligt. Erfaringerne fra de indberettede begivenheder bruges til at forbedre luftfartssikkerheden, herunder ved at forebygge lignende begivenheder i at opstå. De begivenheder, der skal indberettes, er begivenheder, som kan kategoriseres som andre hændelser end alvorlige hændelser og havarier.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

Indberetning af begivenheder er et kerneområde for løbende forbedring af luftfartssikkerheden. Får myndighederne ikke oplysninger om begivenheder, som ville kunne have ført til en ulykke, forringes mulighederne for, at luftfartsbranchen i fællesskab kan arbejde sammen om at forhindre lignende begivenheder i fremtiden.

Indberetningsforordningen har, som nævnt ovenfor, fundet anvendelse på hovedparten af de begivenheder, der er indberettet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen siden 15. november 2015. Indberetningsforordningen skal ses i sammenhæng med Kommissionens gennemførelsesforordning 2015/1018/EU af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014, (herefter klassificeringsforordningen).

Der blev ikke foretaget nogen ændring af luftfartslovens § 89 b og § 149 a i forbindelse med at forordningerne blev taget i anvendelse. Det følger imidlertid af luftfartslovens § 1, at luftfart inden for dansk område skal finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i luftfartsloven og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter, med mindre andet følger af EU-forordninger. På de områder, hvor EU-forordningerne vedrører forhold, der således i princippet omfattes af såvel luftfartsloven som EU-forordninger på luftfartsområdet, finder luftfartslovens bestemmelser ikke anvendelse.

Forordningerne regulerer indberetning af begivenheder, herunder hvem der skal indberette, hvad der skal indberettes, indberetningens form samt opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger for så vidt angår de luftfartøjer, personer med videre, der forpligtes til indberetning ifølge indberetningsforordningen. Luftfartslovens § 89 b hjemler således fastsættelse af regler om de samme forhold, som indberetningsforordningen, men kun for flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder, der ikke omfattes af indberetningsforordningen.

Tilvejebringelse af ensartede regler på indberetningsområdet, vil gøre området mere overskueligt for de indberetningspligtige. Derudover vil ensartede regler endvidere være nødvendigt i forhold til kravet om, at for eksempel grønlandske flyværksteder i relation til luftfartøjer, der er registreret i Danmark, i deres kvalitetssystemer skal redegøre for, at begivenheder indberettes i henhold til kravene i indberetningsforordningen.

Dette følger af Kommissionens forordning nr. 1321/2014/EU af 26. november 2014 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (herefter luftdygtighedsforordningen). Sker det ikke, er det en overtrædelse af reglerne om indholdet af kvalitetssystemerne. Luftfartøjer, der er hjemmehørende på Færøerne og i Grønland, er registreret i det danske nationalitetsregister.

En ændring af den gældende bemyndigelsesbestemmelse i § 89 b, vil således, uanset om indberetningen sker efter nationale regler eller efter indberetningsforordningen, skabe samme indberetningsramme for indberetning af en begivenhed, hvorved forstås et havari, en alvorlig hændelse eller en hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare.

Derudover vil ændringen give mulighed for, at der i relevante kvalitetssystemer i relation til dansk registrerede luftfartøjer, herunder sådanne dansk registrerede luftfartøjer, der indgår i driften af luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne eller i Grønland, kan henvises til, at indberetning sker i overensstemmelse med kravene i indberetningsforordningen.

Med indførelsen af indberetningsforordningen, er der endvidere sket en ændring i forhold til den straffrihed, der hidtil har været efter de danske regler i luftfartslovens § 149 a og BL 8-10.

Ændringen skyldes, at straffrihed ifølge indberetningsforordningen bør gælde for alle typer indberettede begivenheder (hændelser, alvorlige hændelser og havarier), såfremt begivenheden vedrører et forhold, der er opstået som følge af den pågældendes simple uagtsomhed, og forholdet kun er blevet andre bekendt, fordi begivenheden er indberettet via indberetningssystemet. Vedrører begivenheden derimod et forhold, der er opstået som følge af indberetterens groft uagtsomme eller forsætlige handlinger, bør forholdet ikke være straffrit.

Dette adskiller sig fra den gældende BL 8-10 sammenholdt med luftfartslovens § 149 a. Efter disse regler, er det kun indberettede mindre alvorlige hændelser i modsætning til alvorlige hændelser og havarier, der er straffri. Til gengæld gælder straffriheden som udgangspunkt, uanset om hændelsen er forsættelig eller uagtsom.

Det vurderes at være relevant, at skabe et ensartet hjemmelsgrundlag for indberetningsbestemmelser. Ensartede regler er blandt andet en forudsætning for at straffritage for de samme forhold og dermed understøtte, at indberetningerne sker ud fra ensartede forudsætninger om hvilke forhold, der straffes, og hvilke, der omfattes af straffriheden.

En ændring af luftfartslovens § 149 a vil endvidere kunne tilvejebringe ensartede regler om straffrihed. Det gælder både i forhold til det anvendelsesområde BL 8-10, har i dag, hvor den gælder indberetninger på Færøerne og i Grønland, men vil også være relevant, hvis det senere vurderes hensigtsmæssigt at udstrække indberetningspligten til luftfartøjer, der i dag ikke er omfattet af indberetningspligten i indberetningsforordningen, de såkaldte bilag 1-luftfartøjer.

2.3.3. Den foreslåede ordning

For at skabe et ensartet grundlag for indberetning af begivenheder til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, uanset om indberetningen sker på baggrund af nationale regler eller på baggrund af EU-regler, foreslås en ændring af bemyndigelsesbestemmelsen i § 89 b og bestemmelsen om straffrihed i § 149 a. En begivenhed forstås i denne sammenhæng som et havari, en alvorlig hændelse eller en hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare.

Udmøntningen af den foreslåede § 89 b, vil indholdsmæssigt komme til at svare til de krav, der fremgår af den til enhver tid gældende indberetningsforordning og klassificeringsforordning på området. Det gælder blandt andet beskrivelsen og klassificeringen af de begivenheder, der skal indberettes, regler om behandling og beskyttelse af de indberettede oplysninger, den it-systemtekniske håndtering af indberetninger samt den manuelle kontrol, der allerede i dag gen-

nemføres for at sikre, at der ikke utilsigtet kommer personoplysninger ind i systemet.

De foreslåede ændringer i § 149 a skal medvirke til at sikre ensartede rammer for straffrihed efter såvel indberetningsforordningen, som regler udstedt i medfør af luftfartslovens § 89 b i tilfælde af, at en indberettet begivenhed vedrører et forhold, der er opstået som følge af simpel uagtsomhed hos indberetteren, og som kun er kommet til andre end indberetterens kendskab på grund af indberetningen.

Som eksempel kan nævnes en situation, hvor en pilot indberetter, at vedkommende fejlfortolkede klareringen (tilladelsen) fra flyvepladsens kontroltårn, og derfor kom til at køre ind på en forkert bane eller taxivej (rullevej). Reglerne om kontroltårnets klarering for benyttelse af bane og taxivej er således ikke overholdt, og forholdet vil kunne straffes med bøde eller fængsel i op til 4 måneder efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 149, stk. 11. I dette tilfælde, vil indberetteren imidlertid blive omfattet af den foreslåede straffrihedsbestemmelse for så vidt angår den ulovlige kørsel, såfremt kendskab til forholdet kun er kommet til andres kendskab som følge af indberetningen.

Undlader piloten at indberette forholdet, hvis forholdet i øvrigt er omfattet af indberetningspligt efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder (indberetningsforordningen), vil undladelsen af at indberette forholdet typisk blive straffet med bøde i medfør af de gældende regler i luftfartslovens § 149, stk. 10 eller 11.

Er den begivenhed, der indberettes derimod udtryk for et groft uagtsomt eller forsætligt forhold, vil de foreslåede regler om straffrihed i § 149 a, stk. 1, ikke finde anvendelse.

Et eksempel herpå kunne være en situation, hvor en pilot indberetter, at vedkommende har været nødsaget til at foretage en sikkerhedslanding på en anden lokalitet end planlagt, fordi luftfartøjet løb tør for brændstof. Årsagen hertil var dels, at piloten i strid med reglerne, ikke havde gjort sig bekendt med de senest tilgængelige vejr oplysninger, hvoraf det fremgik, at vindforholdene havde ændret sig markant i forhold til oplysningerne tidligere på dagen, og den påtænkte rute derfor ville være mere brændstofkrævende end normalt, dels at piloten ikke havde været særlig grundig i sin beregning af brændstofbehovet før flyvningen, således at der ikke var taget højde for eventuelle uforudsete situationer.

I dette tilfælde, ville der være tale om en overtrædelse af reglerne om planlægning af flyvningen. Idet der ikke er inddraget aktuelle oplysninger om vejrlig og brændstofbeholdning, har kaptajnen uden særlig hensyntagen til alvorligheden af de mulige konsekvenser ved sløset og mangelfuld planlægning, gennemført flyvningen. Dette vurderes som groft uagtsomt, og vil derfor ikke være omfattet af straffrihed i tilfælde af indberetning af hændelsen. En sådan overtrædelse af reglerne om planlægning af flyvningen vil således kunne straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder,

jf. luftfartslovens § 149, stk. 11, uanset om den indberettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller om forholdet kommer til myndighedernes kendskab ad anden vej.

Efter de foreslåede regler i § 149 a, stk. 2, vil undladelse af at indberette en groft uagtsomt eller forsætlig handling, derimod ikke kunne straffes.

De foreslåede regler svarer i vidt omfang til den måde, reglerne hidtil har været administreret på. Det forventes således ikke, at de foreslåede regler vil føre til væsentlige praksisændringer i forhold til den måde, bestemmelserne om straffrihed har været administreret på hidtil.

Konsekvenserne af de foreslåede ændringer vil således være, at hjemmelsgrundlaget ændres, så det giver mulighed for, at der tilvejebringes ensartede rammer for de begivenheder, der indberettes efter indberetningsforordningen og klassificeringsforordningen og begivenheder, der indberettes efter regler fastsat i medfør af den foreslåede § 89 b, som ikke omfattes af indberetningspligten i indberetningsforordningen, samt at rammerne for straffrihed bliver ensartede.

2.4. Lov om ophævelse af lov om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

2.4.1. Gældende ret

Det skandinaviske luftfartssamarbejde er overordnet reguleret i den internationale aftale af 20. december 1951 mellem Danmark, Norge og Sverige angående samarbejde på luftfartens område (regeringsaftalen), jf. for Danmarks vedkommende bekendtgørelse nr. 25 af 11. juni 1952. Samarbejdet opretholdes som udgangspunkt efter regeringens artikel 7, så længe SAS-konsortiet eksisterer, men regeringens aftalen indeholder desuden en klausul om uopsigelighed i en nærmere angivet periode. Denne uopsigelighedsperiode er siden regeringens aftalens indgåelse i 1951 blevet forlænget ad flere omgange, senest i 2000 frem til 1. oktober 2019, hvorefter hver af de kontraherende parter kan opsige samarbejdet med 12 måneders varsel, jf. bekendtgørelse nr. 11 af 26. april 2001.

Seneste forlængelse af regeringens aftalens (samarbejdets) uopsigelighed er foretaget i medfør af lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, der efter dennes § 1 bemyndiger transportministeren til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 15 år for perioden 1. oktober 2005 til og med 30. september 2020.

2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde pr. 30. september 2020 har udtømt sit indhold og derfor af ordensmæssige hensyn bør ophæves.

Det skandinaviske luftfartssamarbejde indebar oprindeligt dispositioner af økonomisk art for staten i form af lån og statsgarantier m.v., hvorfor lovformen oprindeligt har været anvendt som grundlag for Danmarks deltagelse i samarbejdet. Disse økonomiske dispositioner udgik af loven i 1975, men lovformen har sidenhen været fastholdt. Det vurderes imidlertid, at der ikke foreligger et retligt begrundet behov for at fortsætte med samme lovmodel, der hidtil er anvendt i henholdsvis 1975, 1987 og senest 1997, da de fornødne foranstaltninger vedrørende Danmarks fortsatte deltagelse og langsigtede engagement i samarbejdet kan varetages i kraft af regeringens almindelige udenrigspolitiske beføjelser efter grundlovens § 19, stk. 1, 1. pkt., og i henhold til de beføjelser, som transportministeren har i medfør af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart. Det foreslås derfor, at loven ophæves, jf. lovforslagets § 2.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det, at lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves den 31. januar 2021. Baggrunden for ophævelsen er, at lovens bemyndigelsesbestemmelse udløber den 30. september 2020, hvorfor loven ikke længere er aktuell og derfor bør ophæves af ordensmæssige hensyn.

De foranstaltninger, som er nødvendige for Danmarks fortsatte tilslutning og langsigtede engagement i det skandinaviske luftfartssamarbejde efter 30. september 2020 kan dels træffes i kraft af regeringens almindelige udenrigspolitiske beføjelser efter grundlovens § 19, stk. 1, pkt. 1, og dels i henhold til de beføjelser, som transportministeren har i medfør af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart. Dette kan blandt andet omfatte en forlængelse af regeringsaftalens uopsigeligthed i en nærmere fastsat periode. Den konkrete udformning af luftfartspolitikken fastlægges som hidtil i fællesskab mellem de tre skandinaviske lande inden for rammerne af samarbejdet i henhold til artikel 1 i regeringsaftalen af 20. december 1951 mellem Danmark, Norge og Sverige angående samarbejde på luftfartens område, jf. for Danmarks vedkommende bekendtgørelse nr. 25 af 11. juni 1952. Der er derfor uanset de lange aftaleperioder vedrørende samarbejdet mulighed for i fællesskab at gennemføre ændringer heraf. Sådanne successive forandringer er i enighed med Norge og Sverige gennemført gennem årene.

3. Forholdet til databeskyttelsesforordningen

Luftfartsloven indeholder ikke hjemmel til offentliggørelse af nationalitetsregistret. Idet der potentielt er tale om viderebehandling (udlevering) af personoplysninger, vurderes det med baggrund i databeskyttelsesforordningen, at offentliggørelse af personhenførbare oplysninger i nationalitetsregistret alene vil kunne ske lovligt med hjemmel i lov.

Forslaget om differentieret digital adgang til oplysninger i nationalitetsregistret vurderes at være i overensstemmelse med regler om lovlig og sikker behandling af personoplysninger i databeskyttelsesforordningen idet der skabes hjemmel til offentliggørelse af nationalitetsregistret.

Transport- og Boligministeriet vurderer endvidere, at forslaget er i overensstemmelse med principperne i databeskyttelsesforordningen, om sikker behandling, da der ved etablering af en differentieret digital adgang sker et forsøg på at begrænse udleveringen af personoplysninger, således, at det alene er de myndigheder og private virksomheder, der har et velbegrundet behov og relation til luftfart, der får tildelt udvidede adgang.

Endvidere vil de offentlige myndigheder og private virksomheders log in i it-systemet, som stilles til rådighed, blive logget/registreret. Dette skal give mulighed for efterfølgende kontrol samt forebyggelse af snyd og fejl.

Forslaget om differentieret digital adgang vurderes endvidere at medføre, at muligheden for samkøring af data fra nationalitetsregistret og eksempelvis radar-applikationer, vanskeliggøres. Dermed tager forslaget højde for at beskytte privatpersoner, som ejer luftfartøjer mod risikoen for overvågning eller anden misbrug af persondata. Det kunne for eksempel være tilfældet, hvor kombinationen af oplysninger om ejers person og radarapplikationer gør det muligt for uvedkommende at få oplysninger om, hvor en ejer af et luftfartøj befinder sig på et givet tidspunkt, uden at ejeren er bekendt hermed.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det forventes ikke, at de foreslåede regler vil medføre øgede omkostninger for stat, kommune eller regioner. Forslaget vurderes ikke i sig selv at medføre negative administrative konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om differentieret digital adgang vil medføre, at erhvervslivet og borgerne i et vist omfang selv vil kunne hente oplysninger fra nationalitetsregistret. Da Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i dag skal behandle konkrete henvendelser på dette område, forventes på dette punkt en mindre administrativ lettelse.

Det forventes, at der vil være begrænsede økonomiske omkostninger i forbindelse med etablering af de IT-mæssige forudsætninger for differentieret digital offentliggørelse og håndtering af nationalitetsregistret. Disse omkostninger afholdes af den på finansloven opførte bevilling på § 28.51.01 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det vurderes, at lovforslaget i vid udstrækning lever op til de syv principper om digitaliseringsklar lovgivning. Forslagets bestemmelser er i vidt omfang enkle og klare, ligesom forslaget giver fornøden mulighed for digital kommunikation samt tryk og sikker datahåndtering. I forbindelse med udmøntningen af reglerne, vil der i det omfang, det er mu-

ligt, blive gjort brug af ensartede begreber og genbrug af data. Hvor det er muligt, henset til forslagens beskaffenhed, vil der blive anvendt offentlig infrastruktur (NemID). I udmøntningen af forslaget vil der blive lagt vægt på objektive kriterier og taget højde for muligheden for efterfølgende kontrol samt forebyggelse af snyd og fejl.

Det vurderes derudover ikke, at lovforslaget vil medføre økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslagets bestemmelser om differentieret digital adgang vurderes at medføre begrænsede administrative lettelser for erhvervslivet, idet en nærmere defineret række virksomheder kan få lettere adgang til oplysninger om ejere- og brugere i nationalitetsregistret efter ansøgning.

Det vurderes, at de administrative konsekvenser ikke vil overstige 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

De øvrige foreslåede ændringer vurderes ikke at indebære økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Endvidere vurderes det, at principperne om agil regulering i begrænset omfang er relevant for lovforslaget. Formålet med lovforslaget er ikke at ændre vilkårene for at drive erhvervsvirksomhed, men medvirke til en lettere arbejdsgang og administration for erhvervsvirksomhederne.

Det vurderes, at princippet om brugervenlig digitalisering (princip 5) er relevant for så vidt angår den del af lovforslaget, som handler om nationalitetsregistret. Offentliggørelsen af nationalitetsregistret vil lette arbejdsgangene for den del af branchen, som benytter registret, men det medfører ikke ændringer i den form virksomheden drives på. Endvidere skal branchen ikke ud og investere i ny teknologi eller løsninger for at kunne få adgang til oplysningerne.

For så vidt angår arbejdsmiljø og hændelser samt ophævelse af lov om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde findes ingen af principperne relevante.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

De foreslåede bestemmelser vedrørende digital adgang til oplysninger i nationalitetsregistret vurderes at have begræn-

sede konsekvenser for borgerne. Borgerne vil opnå lettere adgang til de tekniske oplysninger på et luftfartøj via den digitale adgang. Det er de færreste borgere, som har et regelmæssigt behov for ejer- og brugeroplysninger vedrørende danskregistrerede luftfartøjer. Hvis borgerne har brug for oplysninger om et konkret luftfartøj, kan de, som i dag, rette henvendelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som vil behandle henvendelsen efter offentlighedslovens regler.

De øvrige foreslåede ændringer vurderes ikke at indebære administrative konsekvenser for borgerne.

7. miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Forslaget har ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har været i offentlig høring den 15. november 2019 til den 13. december 2019 og supplerende høring den 20. december 2019 til den 10. januar 2020.

Advokatsamfundet, Akademikernes Centralorganisation (AC), AOPA Danmark, Arbejdstilsynet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen KA, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Beskæftigelsesministeriet, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, Cabin Union Denmark, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Danish Airline Pilots Association, Danmarks Statistik, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Motorflyver Union, Dansk UL Flyve Union, Danske Svæveflyverunion, Datatilsynet, Digitaliseringsstyrelsen, Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Flyvebranchens Personale Union, Forsvarskommandoen, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne, Grønlands Selvstyre ved Rigsombudsmanden for Grønland, Justitsministeriet, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Midtjyllands Lufthavn, Kongelig Dansk Aeroklub, KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Lufthavne A/S, Naviair, Skatteministeriet, Statsministeriet, Sønderborg Lufthavn, Aalborg Lufthavn og Aarhus Lufthavn.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
--	---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Begrænsede administrative konsekvenser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	Begrænsede udgifter til IT-system
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Begrænsede administrative konsekvenser for erhvervslivet	Vil ikke overstige 4 mio. kr. årligt, og kvantificeres derfor ikke nærmere
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget har ikke EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af luftfartslovens § 6, stk. 1, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som registreringsmyndighed fører et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

Det følger af de oprindelige bemærkninger til § 6, stk. 1, i lov om luftfart, jf. Folketingstidende 1959-60, tillæg A, spalte 1377, at nationalitetsregistret skal omfatte alle danske luftfartøjer, medmindre der, for så vidt angår de i §§ 154 og 155 omhandlede militære luftfartøjer og andre statsluftfartøjer, måtte være gjort undtagelse fra paragraffens anvendelse. Statens luftfartsvæsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) skal være registreringsmyndighed i henhold til bestemmelserne i kap. 2 og skal som sådan føre nationalitetsregistret, der alene vil blive af offentligretlig karakter på samme måde som politiets registrering af motorkøretøjer m.v.

Det følger af luftfartslovens § 11, stk. 2, at der i registret skal indføres, luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærker, nødvendige oplysninger til identificering af luftfartøjet, oplysninger om ejeren og hans erhvervelse af luftfartøjet, bemærkning om luftfartøjets luftdygtighedsbevis, registreringsdatoen, andre oplysninger efter bestemmelse af transport- og boligministeren.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 1, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som registreringsmyndighed fører et register over luftfartøjer (nationalitetsregistret). Bestemmelsen uændret.

Nationalitetsregistret skal omfatte alle danske luftfartøjer, medmindre der, for så vidt angår de i §§ 154 og 155 om-

handlede militære luftfartøjer og andre statsluftfartøjer, måtte være gjort undtagelse fra paragraffens anvendelse. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal være registreringsmyndighed i henhold til bestemmelserne i kap. 2 og skal som sådan føre nationalitetsregistret.

Det følger af luftfartslovens § 6, stk. 2, at registrering af rettigheder over luftfartøjer skal ske i medfør af lov nr. 135 af 31. marts 1960.

Det betyder, at registrering af rettigheder ikke reguleres af luftfartsloven. Rettigheder over luftfartøjer skal til enhver tid registreres i henhold til gældende regler på registreringstidspunktet. Der er således ikke et retligt behov for at opretholde henvisningen til lov nr. 135 af 31. marts 1960 i luftfartsloven. Bestemmelsen videreføres derfor ikke i sin nuværende form, men affattes på ny.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 6, stk. 2, at enhver har ret til digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregistret.

Oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, eksempelvis luftfartøjets nationalitets- og registreringsmærke, oplysninger om flytype, fabrikant, fabrikationsnummer og fabrikationssted samt byggeår, nummeret på registreringsbeviset, registreringsdato og eventuelt udløbsdato, kan være af interesse i forbindelse med havarier, eller når et

luftfartøj skal handles. Endvidere benyttes oplysningerne til at skabe et overblik over sammensætningen og antallet af luftfartøjstyper på dansk register.

Det følger af den foreslåede § 6, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart, efter ansøgning, kan få udvidet digital adgang til oplysninger om iden-

titeten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregisteret. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om hvem, der kan opnå udvidet adgang og betingelserne herfor, samt hvilke typer af oplysninger der kan gives adgang til.

Bestemmelsen er ny og bemyndigelsen til transportministeren i stk. 3, vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, der blandt andet vil indeholde sagsbehandlingsregler med relevans for en ansøgning om udvidet adgang, herunder tilbagekaldelse af afgørelser om udvidet digital adgang og klageadgang.

Bekendtgørelsen vil derudover blandt andet indeholde kriterier for hvilke offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart, der kan tildeles udvidet adgang og adgangens eventuelle tidmæssige udstrækning.

Det forventes, at transportministerens bemyndigelse delegeres til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som registreringsmyndighed, skal administrere ordningen om udvidet digital adgang.

De offentlige myndigheder, som i øjeblikket vurderes at have et berettiget behov for at få adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer er Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Skattestyrelsen og Politiet. De anvender ejer- og brugeroplysninger som led i almindelig myndighedsudøvelse, det vil sige ved undersøgelse af havarier og hændelser med luftfartøjer, udstedelse af forvaltningsakter, opkrævning af skatter samt undersøgelse og retsforfølgelse af eventuelle lovovertrædelser.

Derudover er der en række private virksomheder med erhvervsmæssig relation til luftfart, som umiddelbart vurderes at kunne have et berettiget og regelmæssigt behov for at få udvidet adgang til oplysninger om ejer og bruger af luftfartøjer. Disse vurderes på nuværende tidspunkt at være: flyvepladser, forsikringsvirksomheder der tegner lovpligtige ansvarsforsikringer på luftfartøjer, advokatvirksomheder og inkassovirksomheder, finansieringsvirksomheder samt lufttrafik- og redningstjenester.

Derudover kan der være andre private virksomheder, som kunne have behov for ejer- og brugeroplysningerne til brug for udførelsen af deres erhverv. Ved vurdering om de er berettiget til udvidet digital adgang, vil der blandt andet blive lagt vægt på, om virksomhedens arbejdsområde er at rådgive eller udføre tjenesteydelser med relation til luftfart, eller om virksomheden udfører eller bistår i undersøgelses- og redningsopgaver med relation til luftfart.

Hvis virksomhederne enten ikke opfylder kriterierne for udvidet digital adgang eller ikke ønsker at opnå udvidet digital adgang, vil der fortsat være mulighed for at søge om aktindsigt hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter offentlighedsloven.

Bekendtgørelsen vil endvidere indeholde nærmere regler om, hvilke typer af oplysninger offentlige myndigheder og

de enkelte virksomheder med relation til luftfart bør kunne få digital adgang til.

Foruden de tekniske oplysninger om et luftfartøj, som enhver har adgang til, er det hensigten, at offentlige myndigheder og de enkelte virksomheder med erhvervsmæssig relation til luftfart også vil få adgang til navn og adresse på ejer og eventuelle brugere af et luftfartøj, hvis en registreret ejer/bruger ikke har navne- og/eller adressebeskyttelse. Den udvidede digitale adgang omfatter både adgang til oplysninger om private og juridiske personer.

Adgangen vil blive mulig via password, NemID eller lignende, og oplysninger om hvem, der benytter adgangen, vil blive logget i systemet.

Til nr. 2

Det følger af luftfartslovens § 40 g, stk. 1, at transportministeren fastsætter nærmere regler vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold, herunder om bedriftssundhedstjeneste.

En bedriftssundhedstjeneste har til formål at yde forebyggende og helhedsorienteret arbejdsmiljørådgivning for at give virksomhederne faglig støtte i arbejdsmiljøarbejdet. Bestemmelsen er ikke udmøntet ved bekendtgørelse.

De generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen indeholder ikke længere bestemmelser om bedriftssundhedstjeneste.

Det foreslås, at den specifikke hjemmel i § 40 g, stk. 1, til at fastsætte nærmere regler om bedriftssundhedstjeneste ophæves.

Hjemlen til at fastsætte nærmere regler herom har hidtil ikke været udnyttet, og en ophævelse heraf vil tilpasse luftfartslovens regler de faktiske forhold på området og desuden de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen, som heller ikke længere indeholder regler om bedriftssundhedstjeneste. Det bemærkes dog, at reglerne om bedriftssundhedstjeneste i de generelle bestemmelser i arbejdsmiljølovgivningen er erstattet af muligheden for at påbyde rådgivning fra en autoriseret arbejdsmiljørådgiver bl.a. med henblik på, at det forebyggende arbejdsmiljøarbejde i virksomheden styrkes. Denne ordning ændres pr. 1. april 2021, og erstattes af en ordning, hvorefter virksomheden skal anvende nødvendig sagkundskab, som enten kan være ved at opbygge egne kompetencer eller ved at indhente ekstern rådgivning.

Transport- og Boligministeriet finder på nuværende tidspunkt ikke anledning til at erstatte de ikke-udnyttede bestemmelser om bedriftssundhedstjeneste med specifikke regler om anvendelse af nødvendig sagkundskab. Luftfartssområdet adskiller sig herved på flere måder fra det generelle arbejdsmiljøområde, idet det kun vedrører det afgrænsede og særlige arbejdsmiljøområde, som luftfartøjet udgør, og hvor luftfartsselskaberne i forvejen har en specialviden. Luftfartsselskaberne udgør derfor som tilsynsobjekter en ho-

mogen masse og da der er relativ få af dem, er det muligt med en tæt dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som tilsynsmyndighed om arbejdsmiljøet. I denne dialog har luftfartselskaberne mulighed for at få supplerende vejledning fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvilket luftfartselskaberne i praksis også benytter sig af.

Arbejdsmiljørådet for Luftfart, som er nedsat i henhold til luftfartsloven til bl.a. at stille forslag og medvirke ved udarbejdelse af nye regler om arbejdsmiljø, vil dog, når den nye ordning om anvendelse af nødvendig sagkundskab er indført i den generelle arbejdsmiljølovgivning, foretage en nærmere vurdering af, hvordan en sådan ordning eventuelt vil kunne tilpasses luftfartsområdet og de særlige forhold der gælder der. På et senere tidspunkt, hvor man bedre kender effekten af ordningen på det generelle arbejdsmiljøområde, kan det således komme på tale med en anbefaling om at indføre bestemmelser herom i luftfartsloven, eller bekendtgørelser udstedt i medfør heraf.

Til nr. 3

Det følger af luftfartslovens § 40 g, stk. 1, at transportministeren fastsætter nærmere regler vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold, herunder om bedriftssundhedstjeneste. Det følger endvidere af luftfartslovens § 40 g, stk. 3, at staten yder tilskud til etablering af bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transportministeren fastsætter efter forhandling med finansministeren de nærmere regler om tilskuddet.

Det følger videre af luftfartslovens § 40 g, stk. 4, at kommuner kan yde tilskud til bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transportministeren fastsætter efter forhandling med økonomi- og indenrigsministeren de nærmere regler for kommuners adgang til at yde tilskud.

Det foreslås, at luftfartslovens § 40, stk. 3 og 4, ophæves som konsekvens af ændringen nævnt i bemærkningerne til nr. 2.

Til nr. 4

Det følger af luftfartslovens § 89 b, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 35 eller § 74, virksomheder og ansatte i virksomheder samt ejere af luftfartøjer skal gives indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig

flyvehændelse, jf. § 135. Ministeren fastsætter, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Bestemmelsen definerer rammerne for, hvem der skal give indberetning, og hvad der skal gives indberetning om, men

lader det være op til ministeren at definere, i hvilke tilfælde indberetning skal ske, herunder frister og formen for indberetningen. Hjemlen er senest udmøntet ved udstedelse af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 8-10, 4. udgave af 18. november 2016, Bestemmelse for Færøerne og Grønland om indberetning af visse flyvesikkerhedsmæssige hændelser, som ikke har medført et havari eller en alvorlig hændelse (herefter BL 8-10).

Ifølge luftfartslovens § 89 b, stk. 2, skal indberettede oplysninger hemmeligholdes. Dog kan oplysningerne i medfør af § 89 b, stk. 3, videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af international aftale eller forpligtelse eller er af væsentlig betydning for den udenlandske myndigheds eller internationale organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i mindste samme omfang som

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det følger af luftfartslovens § 89 b, stk. 4, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør rapporter om oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af § 89 b, stk. 1.

Det følger af den foreslåede § 89 b, stk. 1, at transportministeren til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde kan fastsætte regler om indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af enhver flyvesikkerhedsrelateret begivenhed, om indberetningens form og om opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger.

Ved en flyvesikkerhedsrelateret begivenhed forstås et havari, en alvorlig hændelse eller en hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare.

Forslaget indebærer, at det ikke længere vil fremgå af hjemmelsbestemmelsen, hvem der har indberetningspligt, men at der med hjemmel i bestemmelsen kan fastsættes nærmere regler om indberetningspligten. Dette skal medvirke til en ensartet definition af de persongrupper, der pålægges indberetningspligt i forhold til sammenlignelige begivenheder, uanset om indberetningspligten følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 376/2014/EU af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (herefter indberetningsforordningen), eller bestemmelser udstedt i medfør af den foreslåede § 89 b.

Den foreslåede hjemmel vil således skabe ensartede rammer for indberetning af alle typer af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder i hele Rigsfællesskabet, ligesom den vil kunne

anvendes til at lade forordningens bestemmelser om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder udstrække til de kategorier af luftfartøjer, der ikke er omfattet af indberetningsforordningen, de såkaldte bilag 1-luftfartøjer.

Bilag 1-luftfartøjer er nærmere defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/1139/EU af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (herefter grundforordningen), som ikke er omfattet af den EU-retlige regulering af luftfartsområdet. Disse luftfartøjer reguleres af nationale regler. Som eksempler på bilag 1-luftfartøjer kan nævnes visse historiske luftfartøjer og luftfartøjer, der har tilhørt de bevåbnede styrker.

Med forslaget om, at transportministeren kan fastsætte regler om indberetning følger, som hidtil, at transportministeren kan fastsætte regler om hvilke typer af begivenheder, der skal indberettes, hvordan de skal indberettes, hvad indberetningen skal indeholde og hvornår indberetning skal ske. Når typen af begivenheder fastsættes, vil der blive taget hensyn til hvilke typer af begivenheder, der skal indberettes i medfør af indberetningsforordningen. Disse fremgår af Kommissionens gennemførelsesforordning 2015/1018/EU af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 (herefter klassificeringsforordningen). Klassificeringen af begivenhederne svarer i alt væsentligt til den klassificering, der allerede i dag gælder i medfør af BL 8-10.

Ved udmøntningen af den foreslåede bestemmelse, vil der endvidere blive fastsat regler om hvad de indberettede oplysninger kan bruges til, hvem, der kan få dem udleveret og på hvilket grundlag, samt om der er oplysninger, der eventuelt kan udgives i anonymiseret rapportform til en bredere kreds, uden at det kompromitterer hensynet til indberetteren. Disse bestemmelser vil således i vidt omfang svare til bestemmelserne i luftfartslovens § 89 b, stk. 3 og 4, som foreslås ophævet, men på en måde, så indholdet modsvarer de krav, der i øvrigt følger af de gældende EU-forordninger om indberetning af flyvesikkerhedsrelaterede begivenheder - indberetningsforordningen og klassificeringsforordningen.

Der vil således, som i dag, blive lagt vægt på, at indberettede oplysninger udelukkende må benyttes til at forbedre flyvesikkerheden, og at de derfor kun vil kunne udleveres med det formål for øje. Hensigten er således som hidtil, at indberetteren skal kunne indberette oplysninger i tillid til, at oplysningerne, hvis myndigheden alene er bekendt med oplysningerne som følge af indberetningen, ikke vil komme indberetteren til skade.

Før bestemmelsen vil kunne anvendes som hjemmel til en ændring af BL 8-10 for Færøerne og Grønland, vil det, som

foreslået i forslaget § 3, være en forudsætning, at den foreslåede § 89 b sættes i kraft ved kongelig anordning.

Til nr. 5

Det fremgår af § 89 b, stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens personale, ansatte i andre dele af den offentlige forvaltning og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

Det foreslås, at henvisningen til § 89 b, stk. 3, udgår. Det sker som en konsekvens af, at § 89 b, stk. 3 og 4, foreslås ophævet.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 4.

Til nr. 6

Det fremgår af § 89 b, stk. 3, at oplysninger kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af international aftale eller forpligtelse eller er af væsentlig betydning for den udenlandske myndigheds eller internationale organisations forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i mindst samme omfang som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det fremgår af § 89 b, stk. 4, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør rapporter om oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af § 89 b, stk. 1.

Det foreslås, at § 89 b, stk. 3 og 4, ophæves. Den foreslåede ændring er en konsekvens af formuleringen af den foreslåede ændring af bestemmelse i § 89 b, stk. 1.

Til nr. 7

Efter luftfartslovens § 149 a, kan den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af §§ 31, 52, 54, 82 eller 83 eller bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven.

Efter disse regler, er det bagvedliggende forhold, der ligger til grund for en indberettet hændelse (men ikke en alvorlig hændelse eller et havari) straffri. Straffriheden gælder som udgangspunkt, uanset om det forhold, der ligger til grund for indberetningen, er forsætligt eller uagtsomt.

Efter indberetningsforordningen bør indberetteren ikke straffes for uagtsomme forhold, som ligger til grund for indberetningen, uanset om den flyvesikkerhedsrelaterede begivenhed, der indberettes er et havari, en alvorlig hændelse eller en hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare.

Der er således en væsentlig forskel på bestemmelserne om straffrihed i luftfartsloven og i indberetningsforordningen. Konkret kan det føre til forskelsbehandling, afhængigt af om en hændelse er indberettet efter indberetningsforordningen eller regler fastsat i medfør af luftfartslovens § 89 b, stk. 1. Dette er uhensigtsmæssigt, da de forhold, der indberettes, grundlæggende set er af samme art uanset hjemmelsgrundlaget.

Det foreslås i § 149 a, stk. 1, at den, der efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven har indberettet en begivenhed, der er indtruffet som følge af den pågældendes simple uagtsomhed, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt forholdet kun er kommet til andre end indberetterens kendskab som følge af indberetningen.

Formålet med den foreslåede bestemmelse er at indføre ensartede straffrihedsbestemmelser, uanset om indberetningen af begivenheden er sket i henhold til regler udstedt i medfør af luftfartslovens § 89 b, eller indberetningsforordningen.

Som udgangspunkt straffes såvel uagtsomme som forsætlige overtrædelser af luftfartslovens bestemmelser eller bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Den foreslåede § 149 a, stk. 1, er således en undtagelse hertil. Bestemmelsen indfører straffrihed for simpelt uagtsomme overtrædelser, der er indberettet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som en hændelse, en alvorlig hændelse eller et havari, og hvor forholdet kun er blevet andre end indberetteren bekendt, fordi begivenheden er indberettet via indberetningssystemet.

Som eksempel kan nævnes en situation, hvor en pilot indberetter en hændelse hvor vedkommende i strid med flyvekontrolltjenestens klarering (tilladelse) er kommet til at stige til en given højde for tidligt. Klareringen er således ikke efterkommet, og dermed har piloten overtrådt reglerne. Forholdet vil som udgangspunkt kunne straffes med bøde eller fængsel i op til 4 måneder efter den gældende bestemmelse i luftfartslovens § 149, stk. 10 eller 11. I dette tilfælde, vil indberetteren imidlertid blive omfattet af den foreslåede straffrihedsbestemmelse for så vidt angår den for tidlige stigning, såfremt kendskab til forholdet kun er kommet til andres kendskab som følge af indberetningen.

Undlader piloten at indberette forholdet, hvis forholdet i øvrigt er omfattet af indberetningspligt efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder (indberetningsforordningen), vil undladelsen af at indberette forholdet kunne straffes med bøde i medfør af de gældende regler i luftfartslovens § 149, stk. 10 eller 11.

Forhold, der anses for groft uagtsomme eller forsætlige, er derimod ikke straffri, selvom de indberettes.

Det foreslås som noget nyt i § 149 a, stk. 2, at den, der undlader at indberette en begivenhed, efter regler fastsat i med-

før af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder, der omfattes af loven, ikke kan straffes for manglende indberetning, såfremt begivenheden vedrører et forhold, der er opstået som følge af den pågældendes forsætlige eller groft uagtsomme handling.

Bestemmelsen har ikke været nødvendig hidtil. Det skyldes, at man efter den gældende § 149 a, som udgangspunkt har været straffrihed uanset graden af uagtsomhed eller forsæt, hvis man har indberettet en hændelse, der ikke er alvorlig eller udgør et havari.

Med den foreslåede ændring af anvendelsesområdet for straffrihed efter § 149 a, stk. 1, til også at omfatte alvorlige hændelser og havarier, dog således at straffriheden relaterer sig til simpelt uagtsomme forhold, er det nødvendigt at kunne straffritage for undladelse af at indberette en groft uagtsom eller forsætlig handling, som man vil kunne straffes for, hvis man indberetter den.

Den foreslåede bestemmelse i § 149, stk. 2, kan have den afledte konsekvens, at der er visse begivenheder, som trods indberetningspligten ikke vil blive indberettet. Det drejer sig om groft uagtsomme overtrædelser af luftfartsloven eller EU-forordninger inden for lovens område. Er der tale om alvorlige hændelser eller havarier, vurderes det, at informationerne, uanset om de indberettes som følge af indberetningspligten eller ej, vil tilgå myndighederne som led i oprydningen efter et eventuel havari eller som følge af indberetning fra vidner, der måske har dokumenteret situationen med kamera. Informationerne vil dermed fortsat kunne indgå i det løbende arbejde med at højne flyvesikkerheden. Er der tale om en hændelse, der konkret ikke har haft flyvesikkerhedsrelaterede konsekvenser, vil det formentlig kunne forekomme, at myndigheden ikke bliver bekendt med forholdet. Det vurderes, at sådanne tilfælde vil være ganske få, og at det derfor ikke kommer til at få negative konsekvenser for flyvesikkerheden.

Til § 2

Efter § 1 i lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde bemyndiges transportministeren at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 15 år for perioden 1. oktober 2005 til og med 30. september 2020. De fornødne foranstaltninger vedrørende Danmarks fortsatte tilslutning og langsigtede engagement i samarbejdet efter 2020 kan dels varetages i kraft af regeringens almindelige beføjelser efter grundlovens § 19, stk. 1, 1 pkt., og dels i henhold til de beføjelser, som transportministeren har i medfør af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 som ændret ved lov nr. 731 af 8. juni 2018 om ændring af lov om luftfart.

I henhold til § 2 i lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde tillades SAS at udøve indenrigsflyvninger (cabota-

ge) i Danmark efter § 77 i den da gældende lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994. I medfør af Europa-Parlamentet og Rådets forordning nr. 1008/2008/EU af 24. september 2008 har EU-luftfartsselskaber i dag fri adgang til at udøve flyvninger i hele EU, hvormed indholdet i lovens § 2 er udgået.

Det foreslås derfor, at lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2020.

Det foreslås i *stk. 2*, at regler fastsat i medfør af § 89 b, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 89 b, stk. 1, som affattet ved denne lov.

Til § 4

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men ved kongelig anordning helt eller delvis kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske eller grønlandske forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

§ 6. Der føres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregister).

Stk. 2. Angående registrering af rettigheder over luftfartøjer gælder lov nr. 135 af 31. marts 1960.

§ 40 g. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold, herunder om bedriftssundhedstjeneste.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Staten yder tilskud til etablering af bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter efter forhandling med finansministeren de nærmere regler om tilskuddet.

Stk. 4. Kommuner kan yde tilskud til bedriftssundhedstjenester, der opfylder de regler, som er fastsat i medfør af stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter efter forhandling med økonomi- og indenrigsministeren de nærmere regler for kommuners adgang til at yde tilskud.

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 1114 af 29. december 1997, lov nr. 731 af 8. juni 2018 og § 35 i lov nr. 1706 af 27. december 2018 foretages følgende ændringer:

1. § 6 affattes således:

»§ 6. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører som registreringsmyndighed et register over luftfartøjer (nationalitetsregisteret).

Stk. 2. Enhver har digital adgang til oplysninger om et luftfartøjs tekniske forhold, der er registreret i nationalitetsregistret.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og private virksomheder med relation til luftfart, efter ansøgning, kan få udvidet digital adgang til oplysninger om identiteten af ejer og bruger af et luftfartøj i nationalitetsregistret.«

2. I § 40 g, *stk. 1*, udgår: », herunder om bedriftssundhedstjeneste«.

3. § 40 g, *stk. 3* og *4*, ophæves.

4. § 89 b, *stk. 1*, affattes således:

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

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

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

1) følger af international aftale eller forpligtelse eller

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

Stk. 4. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør rapporter om oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 1, jf. dog stk. 3.

§ 149 a. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 89 b har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført et flyvehavari eller en alvorlig flyvehændelse, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 42, bestemmelser fastsat i medfør af §§ 31, 52, 54, 82 eller 83 eller bestemmelser i EU-forordninger på områder, der omfattes af loven.

»Transportministeren kan, til brug for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde fastsætte regler om indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af enhver flyvesikkerhedsrelateret begivenhed, om indberetningens form og om opbevaring, udlevering, offentliggørelse og anvendelse af de indberettede oplysninger.«

5. I § 89 b, stk. 2, udgår: », jf. dog stk. 3«.

6. § 89 b, stk. 3 og 4, ophæves.

7. § 149 a affattes således:

»§ 149 a. Den, der efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller efter EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder omfattet af loven har indberettet en begivenhed, der er indtruffet som følge af den pågældendes simple uagtsomhed, kan ikke straffes for det pågældende forhold, såfremt forholdet kun er kommet til andre end indberetterens kendskab som følge af indberetningen.

Stk. 2. Den, der undlader at indberette en begivenhed, efter regler fastsat i medfør af § 89 b eller EU-forordninger om indberetning af begivenheder på områder, der omfattes af loven, kan ikke straffes for manglende indberetning, såfremt begivenheden vedrører et forhold, der er opstået som følge af den pågældendes forsætlige eller groft uagtsomme handling.«

§ 2

Lov nr. 330 af 14. maj 1997 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves den 1. oktober 2020.