

**Transportministeriet****Transportministeren**

Lovsekretariatet
Folketinget

16. december 2021
2021-4197

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Folketingsmedlem Sjúrður Skaale (JF) har den 15. december 2021 stillet mig følgende spørgsmål, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. S 322:

Mener ministeren, at det er nødvendigt og hensigtsmæssigt, at regeringens får udvidede beføjelser til midlertidigt at indskrænke og forbyde lufttrafik til og fra Færøerne, og har der efter ministerens opfattelse været god dialog med berørte færøske parter omkring denne hjemmelsudvidelse?

Svar:

Jeg forstår spørgsmålet således, at der henvises til den foreslåede nyaffattelse af § 3, stk. 2, i luftfartsloven og den anordning, der for indeværende behandles ved det færøske landsstyre, der sætter denne bestemmelse i kraft for Færøerne. Denne forståelse af spørgsmålet sker med afsæt i, at luftfartslovens § 3, stk. 1, alene relaterer sig til mindre, lokale restriktions- og forbudsområder og således ikke flytrafikken til og fra Færøerne i sin helhed.

Som det formentlig også er spørgeren bekendt, gælder luftfartslovens § 3, stk. 2, allerede i dag på Færøerne. Med den foreslåede nyaffattelse af luftfartslovens § 3 som helhed, der foreslås sat i kraft for Færøerne ved anordning, præciseres den nugældende § 3, stk. 2.

Som det også fremgår af det bagvedliggende lovforslag til nyaffattelsen af luftfartslovens § 3, stk. 2, er formålet med nyaffattelsen af bestemmelsen at præcisere de eksisterende rammer for indskrænkninger i adgangen til luftfart inden for rigets område, herunder indarbejde den nugældende fortolkning af bestemmelserne direkte i luftfartslovens ordlyd.

Den foreslåede nyaffattelse afspejler dermed et ønske om, at rammerne for anvendelsen af bestemmelsen skal fremgå klart af bestemmelsen ordlyd.



Jeg vil gerne understrege, at der er tale om yderst restriktive rammer for anvendelsen af luftfartslovens § 3, stk. 2, bl.a. også set i lyset af, at anvendelsen af bestemmelsen skal være i overensstemmelse med både Chicagokonventionen og EU-retten. For så vidt angår luftfartslovens § 3, stk. 2, betyder dette i praksis, at bestemmelsen kan finde anvendelse i krisesituationer. Som krisesituationer er der i bemærkningerne til lovforslaget nævnt eksempler som truende fare for krig, begivenheder med stor risiko for flyvesikkerheden, folkesundhedskriser, forsvars- eller udenrigspolitiske kriser eller miljø- eller klimarelaterede krisesituationer.

Et eksempel på sådan en situation kunne være, hvis der igen sker et vulkanudbrud på Island, hvis askeskyer skaber så stor fare for flyene og dermed også disses passagerer, at man kortvarigt ud fra et luftfartssikkerhedsmæssigt perspektiv lukker luftrummet både over Færøerne, Grønland og Danmark.

Jeg skal i forlængelse heraf også gøre opmærksom på, at udmøntning af luftfartslovens § 3 i dag for så vidt angår Færøerne skal ske efter forhandling med Færøernes Landsstyre. Denne bestemmelse foreslås videreført, således at indskrænkninger og forbud med hjemmel i § 3 på færøsk område alene kan indføres efter forhandling med Færøernes Landsstyre.

I begrundelsen for spørgsmålet bemærker spørgeren derudover, at det kan antages, at en del af bestemmelserne i loven om luftfart om at indskrænke eller forbyde luftfart i en vis udstrækning er et levn fra tiden, hvor den danske stat igennem Statens Luftfartsvæsen ejede og drev samtlige lufthavne i rigsfællesskabet. Det bemærkes i begrundelsen, at staten hverken ejer eller driver lufthavne i dag. Spørgeren bemærker, at Vága Floghavn blev overtaget af det færøske landsstyre i 2007 og i dag drives som en offentlig lufthavn med egen bestyrelse og ledelse, og at lufthavnen ikke har status som en militær lufthavn, og at den desuden er Færøernes eneste og må derfor regnes som en del af Færøernes kritiske infrastruktur. I forlængelse heraf bemærkes det endvidere af spørgeren, at en eventuel midlertidig lukning af lufthavnen derfor ville medføre store økonomiske, forsyningsmæssige og logistiske konsekvenser, hvorfor der spørges ind til disse forhold.

Jeg skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at luftfartslovens § 3, både i dens nugældende og foreslåede ændrede form, udspringer af Chicagokonventionens artikel 9 a og 9 b.



Luftfartslovens § 3 er således fuldstændigt uafhængig af eventuelle ejerforhold for de lufthavne, der måtte være berørt af en potentiel udmøntning af bestemmelserne.

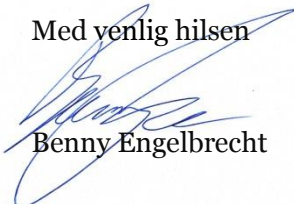
Bestemmelsen berører således på lige fod med Vágar Lufthavn de lufthavne, der er beliggende i Danmark, uanset om disse er privat eller offentligt ejede, og uanset om disse er at betragte som vitale for Danmark eller ej.

Jeg skal derudover igen understrege, at der for så vidt angår luftfartslovens § 3, stk. 2, er tale om en bestemmelse, der kan anvendes i krisesituationer. Bestemmelsens anvendelsesområde er således yderst begrænset, men samtidigt afgørende, såfremt der måtte opstå en krise, der f.eks. af luftfartssikkerhedsmæssige årsager forudsætter, at der reageres for at varetage luftrumsbrugernes og flypassagerernes sikkerhed.

I forhold til spørgsmålet om, hvorvidt der har været en god dialog med berørte færøske parter omkring den foreslåede nyaffattelse af § 3, er det min opfattelse, at mit ministerium altid tilstræber en god dialog med det færøske hjemmestyre og relevante færøske parter.

Det bagvedliggende lovforslag har således været sendt i høring hos både Færøernes Landsstyre og Vágar Lufthavn. Det er endvidere min forståelse, at der også løbende har været drøftelser om lovforslaget og den heraf afledte anordning mellem i særdeleshed Trafikstyrelsen og det relevante ministerium på Færøerne.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht