

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Formål

Formålet med lovforslaget er at gennemføre ændringer i luftfartsloven, således at Danmark kan ratificere protokollen af 27. juni 1997, der konsoliderer Den Internationale EUROCONTROL konvention af 13. december 1960 om samarbejde inden for sikkerhed i luftfarten med ændringer, senest ændringer foretaget ved den diplomatiske konference den 27. juni 1997.

Disse ændringer indebærer også en ophævelse af den Multilaterale aftale angående ruteafgifter (én route-afgifter) af 12. februar 1981 (opkrævningsaftalen), således at bestemmelserne herom indgår i den konsoliderede EUROCONTROL konvention, herunder Annex IV hertil.

Med en vedtagelse af lovforslaget, der skal ske efter grundlovens § 20, stk. 2, giver Folketinget samtykke til, at Danmark ratificerer protokollen af 27. juni 1997.

Lovforslaget indebærer endvidere en nedsættelse af den tilladte grænse for alle, der gør tjeneste i luftfarten, fra 0,40 til 0,20 promille alkoholkoncentration i blodet.

2. EUROCONTROL

2.1 Generelt

Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed, EUROCONTROL, der har 26 lande som medlemmer, blev oprettet i 1960 ved en international overenskomst, der blev revideret i 1981. Organisationens primære opgave er at udarbejde planer for en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken og bidrage til forskning og udvikling på området.

EUROCONTROL har således forestået en samordning af medlemsstaternes aktiviteter, men gennem en årrække er de reelle beslutninger om nye strategier truffet af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC - European Civil Aviation Conference), medens EUROCONTROL efterfølgende har foretaget udviklingen og gennemførelsen heraf.

EUROCONTROL konventionen blev suppleret med en multilateral aftale vedrørende en route-afgif-

ter af 12. februar 1981, hvorefter organisationen opkræver disse en route-afgifter (overflyvningsafgifter) på medlemsstaternes vegne hos luftfartsselskaber, for de ydelser, som staterne leverer til luftfarten i forbindelse med flyenes navigering i luftrummet.

Danmark tilsluttede sig med virkning fra 1. januar 1995 såvel EUROCONTROL konventionen som den multilaterale aftale om afgifter, jf. herved lov nr. 1139 af 22. december 1993 om ændring af lov om luftfart. Konventionen og den multilaterale aftale var optrykt som bilag til lovforslaget (L 89), der blev fremsat den 24. november 1993.

2.2 Overbelastning af luftrummet

Først i 1980'erne opstod der situationer med overbelastning af luftrummet over Europa og som følge heraf forsinkelser i lufttrafikken navnlig i ferietrafikken, der bl.a. kunne henføres til kapacitetsproblemer i de nationale flyvekontrolltjenester og lufttrafikreguleringer.

Disse problemer blev forværret de følgende år, og der blev opnået politisk enighed om, at det derfor var nødvendigt at træffe en række foranstaltninger, således at den liberaliseringsproces, der var indledt i EU, kunne fortsætte samtidig med, at et højt sikkerhedsniveau blev fastholdt.

Sigtet var at forbedre mulighederne for afviklingen af lufttrafikken i Europa, således at den til rådighed værende kapacitet i luftrummet kan udnyttes mest effektivt. Herved opnås flere fordele. Dels spares der tid og brændstof, når flytrafikken kan afvikles på de mest hensigtsmæssige tidspunkter og ad de mest optimale ruter og flyvetider, dels indebærer det fordele for miljøet, når der kan vælges den korteste rute med den mindst mulige forsinkelse, idet det bliver muligt i højere grad at undgå, at der i spidsbelastningsperioder opstår ophobninger i flytrafikken i særligt belastede korridorer og ved indflyvningen til lufthavnene. Herved reduceres mængden af emissioner, herunder CO₂, fra luftfartøjer.

I ECAC-regi blev det i 1988 besluttet, at lufttrafikreguleringen i Europa skulle centraliseres for at opnå den mest effektive udnyttelse af flyvekontrolkapaciteten, og EUROCONTROL fik til opgave at oprette