

vil forslaget have positive virkninger tidsmæssigt og omkostningsmæssigt for luftfartsselskaber og brugere heraf. Der vil endvidere være positive virkninger for miljøet, idet der vil kunne spares flybrændstof med deraf følgende reduktion af emissioner, herunder CO₂, når flyvetiden inkl. ventetiden i luften kan reduceres ved udformningen af et mere effektivt lufttrafikstyringssystem.

5. Forslagets forhold til EU-retten

Ændringerne i den reviderede konvention, art. 40 indebærer, at Fællesskabet kan blive optaget som medlem af EUROCONTROL.

Europa-Kommissionen har den 13. november 1996 udarbejdet en henstilling med henblik på Rådets afgørelse om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger med henblik på Fællesskabets optagelse som medlem af EUROCONTROL, hvilket forslag for tiden er under behandling.

Udviklingen af fælles tekniske standarder er en væsentlig forudsætning for udviklingen af et fælles system for styring af lufttrafikken, ligesom dette er grundlaget for indførelse af et fælles marked for udstyr til dette formål. Derfor vedtog Fællesskabet direktiv 93/65/EØF om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken, hvorefter EUROCONTROL-standarder gøres obligatoriske på fællesskabsplan.

Derudover indeholder lovforslaget ikke EU-retlige aspekter.

6. Høring

Foruden forelæggelsen for Justitsministeriet, jf. ovenfor, har lovforslaget været sendt i høring hos Arbejdsministeriet, Finansministeriet, Forsvarsministeriet, Erhvervsministeriet, Skatteministeriet, Socialministeriet, Statsministeriet og Udenrigsministeriet samt Færøernes Landsstyre og Grønlands Hjemmestyre. Det er samtidig med fremsættelsen sendt i høring hos de større danske luftfartsselskaber, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Foreningen af Aircraft Owners and Pilot Association of Denmark, Danske Pilotorganisationers Samråd, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Union Denmark, Dansk Metalarbejderforbund og Dansk flyvelederforening samt Forbrugerrådet, hvis høringssvar vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ved forslaget sænkes grænsen for den tilladte alkoholkoncentration i blodet fra 0,40 til 0,20 promille, og samtidig udvides personkredsen til at omfatte alt personale, der gør tjeneste i luftfarten. Den nuværende afgrænsning i § 50, hvorefter personer i tjeneste af underordnet sikkerhedsmæssig betydning ikke er omfattet, udgår således ved forslaget. Dette er en følge af vedtagelse i Joint Aviation Authorities (JAA), der er et frivilligt samarbejdsorgan, der udarbejder forslag til fælles regler med henblik på at sikre et ensartet sikkerhedsniveau for den europæiske luftfart. Der har været enighed om, at alt personale har betydning for flyvesikkerheden og derfor bør være omfattet af samme regler, og der er opnået bred enighed om promillegrænsen.

Promillegrænsen vil som hidtil også komme til at gælde for privatflyvning og i øvrigt alle certificerede personer på luftfartsområdet, jf. luftfartslovens § 74 om flyveledere, flyvemekanikere eller efter trafikministerens bestemmelse andre, der gør tjeneste i en stilling af betydning for luftfartssikkerheden.

Til nr. 2

Forslaget vedrørende luftfartslovens § 54, stk. 2, er nødvendigt for at kunne ratificere ændringen af EUROCONTROL konventionen. Forslaget indebærer, at det bliver muligt at fastsætte sådanne forskrifter, at Danmark kan gennemføre de beslutninger, som EUROCONTROL træffer, jf. navnlig art. 19 og art. 7, stk. 2, litra d, i den reviderede konvention. De beslutninger, der kan blive tale om i de nævnte artikler, vedrører de nødvendige reguleringsforanstaltninger for at udvikle og drive et fælles europæisk lufttrafikreguleringssystem i et fælles internationalt center, det såkaldte CFMU, og procedurerne for konstatering af manglende overholdelse af reglerne. De enkelte medlemslande skal desuden sikre, at luftfartøjsbrugere, luftfartøjschefer og de ansvarlige lufttrafik tjenester overholder disse.

Efter anmodning fra EUROCONTROL skal der endvidere i tilfælde af en luftfartøjsbrugers eller luftfartøjschefes manglende overholdelse af de nævnte reguleringsforanstaltninger kunne indledes strafforfølgning imod den pågældende efter danske regler i Danmark. Lufttrafiktjenesterne i Danmark vil ligeledes kunne blive omfattet af forskrifterne, der vil kunne strafsanktioneres efter luftfartslovens § 149, stk. 10.

Bestemmelsen vedrørende luftfartslovens § 54, stk. 3, indebærer, at beføjelser, som efter grundloven til-