

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå Optrykt efter ønske fra udvalget

Spørgsmål 56:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. april 2000 fra AOPA Danmark, jf. L 62 – bilag 71.

Svar:

Indledningsvis bemærkes, at forslaget om skærpede helbreds krav ikke er begrundet i statistik, men i et ønske om at øge flyvesikkerheden ved at *begrænse risikoen* for flyvehavarier af helbredsmæssige grunde ved at stille samme krav til firmaflyvning som til eksempelvis taxaflyvning. Der henvises herved til besvarelsen af spørgsmål 21.

AOPA har i henvendelsen af 10. april 2000 anmodet om foretræde for Folketingets Trafikudvalg på baggrund af, at jeg ikke i besvarelsen af spørgsmål 55 har kommenteret AOPA's tidligere henvendelse, hvorved der nu foreligger »dokumentation for, at risikoen for helbredsrelaterede ulykker er yderst minimal, uanset om helbreds krav klasse 1 eller 2 er gældende.«

Jeg skal hertil bemærke, at AOPA i den tidligere henvendelse (L 62 – bilag 65) bl.a. anførte følgende:

»Antallet af uheld er imidlertid – og heldigvis – så få, at det for nærværende vil være urealistisk at anvende ressourcer på yderligere udredning.«

Dette synspunkt har jeg ikke bemærkninger til.

Det begrænsede antal ulykker kan imidlertid ikke, som det nu hævdes, anvendes som »dokumentation for, at risikoen for helbredsrelaterede ulykker er yderst minimal, uanset om helbreds krav klasse 1 eller 2 er gældende.«

Dette skyldes, at det statistiske materiale dels som nævnt er yderst begrænset, dels intet dokumenterer med hensyn til, hvilke ulykker der ikke er opstået som følge af, at helbreds krav i class 1 har været gældende for den erhvervmæssige flyvning.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 4, 15, 17, 23, 25 og 26 om begrundelsen for de helbredsmæssige krav.

For så vidt angår AOPA's bemærkninger om, at det vil stride mod intentionerne og hele ideen med JAA-samarbejdet, hvis de enkelte deltagerlande indfører eller opretholder nationale bestemmelser i strid med kommende eller eksisterende JAR-regler, er der, som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 6, 43, 45, 46 og 57, ikke tale om indførelse af nationale regler, der strider mod eksisterende JAR-bestemmelser.

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 23, har JAA påbegyndt arbejdet med udarbejdelse af et fælleseuropæisk regelsæt for bl.a. firmaflyvning (JAR OPS 2).

JAA har på forespørgsel fra Statens Luftfartsvæsen telefonisk oplyst, at tidshorizonten for færdiggørelse af sådanne regler som det tidligste vil være medio 2002. For så vidt angår spørgsmålet om, hvilke helbreds krav - Class 1 eller 2 - der vil blive stillet til udførelse af firmaflyvning, har dette endnu ikke været drøftet.

Spørgsmål 57:

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 10. april 2000 fra Pharma Nord, jf. L 62 – bilag 72.

Svar:

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 6 og 8, er der i JAR-FCL angivet betingelserne for opnåelse af et pilotcertifikat samt de grundlæggende rettigheder, der er knyttet hertil.

JAR-FCL udelukker ikke, at der i andre JAA-bestemmelser eller – hvis sådanne ikke findes – i national lovgivning stilles supplerende krav for særlige former for operationer.

Det fremgår endvidere af besvarelsen, at der ikke findes operationelle JAA-bestemmelser for udførelse af privatflyvning, herunder firmaflyvning, hvorfor der kan fastsættes nationale regler herfor.

Da der således ikke er fastsat bestemmelser om firmaflyvning på JAA-området, er der med lovforslag nr. L 62 ikke tale om afvigelser fra