

Per Strand

Fra: Bent Esbensen - BES <besbensen@gmail.com>
Sendt: 31. juli 2017 16:38
Til: ts Info
Cc: besbensen@gmail.com; Helge Andersen; 'Henrik Gabs-Pedersen'; Katrine Friborg Nielsen; 'Palle J. Christensen'; Tim Jørgensen; Troels RV-8 Juhl Kristensen
Emne: journalnummer TS30302-00099
Vedhæftede filer: Pilotprojekt vurdering Meld en særregel nov 2014 - Status modt fra TRS FEB 15.DOCX

KZ & Veteranfly Klubben ønsker hermed at afgive høringssvar som følger:

Bemærkning til udkast til BL 7-1, afsnit 5.5.a:

En del af formuleringen i dette afsnit blev af KZ & Veteranfly Klubben gjort til genstand for et forslag, i forbindelse med TBSTs projekt "Meld en sær regel" i 2014. Se venligst pkt. 18 i vedhæftede skema, udgivet af TBST d. 28/5 2015.

I KZ & Vs forslag står der: Punkt 5.5.a: Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start fra eller landing på en godkendt flyveplads.

Bør rettes til: "Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start eller landing."

TBST har, i skemaet, imødekommet forslaget og skriver: Trafikstyrelsen vil imødekomme forslaget, og det vil blive indført i forbindelse med implementeringen af SERA i december 2014.

Forslaget gennemført, idet SERA-forordningen er gennemført, og der ikke deri er krav om, at start- og landing skal ske fra en godkendt flyveplads.

Med venlig hilsen

KZ & Veteranfly Klubben
EAA Chapter 655
Bent Esbensen - Formand
Gl. Vardevej 213
DK-6715 Esbjerg N
Tlf.: +45 5099 7007
www.veteranflyklubben.dk
besbensen@gmail.com

Vurdering af forslag fra pilotprojekt om sære regler og særregler (14. nov.2014)

Farvekoder:

| |
|---------------------|
| Imødekommes |
| Imødekommes delvist |
| Imødekommes ikke |
| Overvejes |

Opdateret januar 2015

| | Forslag Beskrivelse af de modtagne forslag og begrundelsen, som oplyst af forslagsstiller. | Vurdering af forslaget Vil forslaget blive fulgt (helt eller delvist). Hvis ikke, begrundes. | |
|----|---|---|--|
| 1. | <p>BL 1-12 Bestemmelser om luftdygtighedsbevis – ex-militære jetdrevne luftfartøjer <i>BL 1-12 - Punkt 6.3.1.3, Anm. Nye tilladelser til civil flyvning med tidligere militære jetdrevne luftfartøjer vil ikke blive udstedt.</i></p> <p>Anmærkningen bør slettes. Den blev i sin tid indført i national lovgivning uden høring og uden begrundelse. Der er ikke andre lande, som har indført en sammenlignelig indskrænkning i friheden til at operere historiske luftfartøjer. Civil flyvning med ex-militære jetdrevne luftfartøjer finder sted i såvel Sverige som Norge og UK.</p> | <p>Trafikstyrelsen vil overveje at lempe anmærkningen, således at tidligere militære jetdrevne luftfartøjer, der er sammenlignelige med mindre civile turbinedrevne luftfartøjer, kan komme på dansk register på baggrund af en konkret vurdering af det enkelte tilfælde.</p> <p>Se også svar på forslag nr. 11.</p> | |

| | | |
|----|--|--|
| 2. | <p>BL 1-12 Bestemmelser om luftdygtighedsbevis – forbud mod overflyvning af tæt bebyggede områder</p> <p>Punkt 6.3.2.2 <i>En national flyvetilladelse giver ikke ret til at anvende luftfartøjet til</i></p> <p>c. <i>flyvning over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.</i></p> <p>Punktet gælder herefter udelukkende luftfartøjer med 2-takts motor, hvorfor punktet skal rettes eller evt. helt slettes.</p> | <p><u>Begrundelse:</u></p> <p>Af sikkerhedsmæssige årsager, bibeholder Trafikstyrelsen forbuddet mod overflyvning af områder, hvor et større antal mennesker er samlet, medmindre overflyvningen foregår i mindst 1000 fods højde.</p> <p>Der bliver dog givet generel dispensation i AIC B 37/12 pkt. 4, ved at der lempes for forbud mod overflyvning af tæt bebyggede områder for luftfartøjer, som har en godkendt maximal startvægt, der ikke overstiger 1500 kg.</p> <p>Lempelsen vil i forbindelse med kommende revision blive indført i BL 1-12.</p> <p>Se også svar på forslag nr. 14.</p> |
| 3. | <p>BL 1-12 Bestemmelser om luftdygtighedsbevis – krav om TSO godkendte højdemålere</p> <p>Punkt 7.1.5.2.</p> <p>Til punktet foreslås følgende tilføjet:</p> <p><i>"For Bilag II luftfartøjer gælder alene, at højdemålere skal kunne justeres for atmosfæriske trykændringer efter en skala kalibreret i hPa eller mb."</i></p> <p>Der er ingen påviselig sikkerhedsgevinst ved at insistere på, at højdemålere i fly, der udelukkende anvendes til VFR-flyvning, skal være TSO godkendte. Danmark er alene om at stille et sådant krav til Bilag II luftfartøjer.</p> | <p>Pkt. 7.1.5.2 foreskriver ikke, at højdemåleren skal være TSO godkendt, blot "typegodkendt". Højdemåleren i en lang række Annex II luftfartøjer, eksempelvis KZ-fly, DHC-1 Chipmunk, DC-3, Piper J3C-65 og Piper PA-12 er ikke TSO-godkendt, men godkendt i forbindelse med typecertificeringen og derfor også typegodkendt.</p> <p>Definition af typegodkendt blev indført i BL 1-12, udgave 5, under definitioner efter høring.</p> <p>"Typegodkendelse (Type approval): En godkendelse, der indebærer, at luftfartøjstypen eller pågældende udstyr opfylder relevante standarder og dette er bevist overfor en relevant luftfartsmyndighed."</p> <p>Trafikstyrelsen imødekommer forslaget: "Typegodkendt" rettes til "godkendt" i punkt 7.1.5.5 ved kommende revision.</p> |
| 4. | <p>BL 1-12 Bestemmelser om luftdygtighedsbevis</p> <p>Punkt 7.1.5.5.</p> <p>Punktet foreslås slettet eller rettet, så det fremgår, at det ikke gælder for hjemmebyggede/restaurerede luftfartøjer</p> | |
| 5. | <p>BL 1-12 Bestemmelser om luftdygtighedsbevis – krav om dansk autobenzin</p> <p>Bilag B</p> <p>Bilag B foreslås rettet på følgende punkter:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tilladelsen gives i dag kun til anvendelse af dansk autobenzin. Den begrænsning, der ligger i ikke at måtte tanke f. eks. Super Plus Bielef i Tyskland, må fjernes. Tilladelsen til brug af autobenzin skal ikke begrænses til dansk benzin. 2. Begrænsningen i flyvehøjden til max. 6000 fod er irrelevant og skal fjernes og korrigeres til 10.000 fod, jf. EASA Report No. EASA.2008.C51. 3. Begrænsningen om start med benzintemperatur på max 20 grader er irrelevant og skal fjernes, jf. EASA Report No. EASA.2008.C5. 4. Kravet om, at benzinen skal have et oktantal på min. 97 er ikke relevant medmindre der opgives, om det oktantal, der refereres til, er MON eller RON. Det bør specificeres – især fordi de fleste flymotorer, jf. f. eks. Lycomings servicemeddelelser herom – er i stand til at anvende benzin med et AKI på 91. De små Continental-motorer er konstrueret til at anvende benzin med et oktantal på 73. | <p><u>Begrundelse:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trafikstyrelsen imødekommer forslaget. Det vil sige, at "Dansk" bliver slettet, men samtidigt vil der blive tilføjet, at autobenzinen skal opfylde gældende Europaanorm EN228. 2. Forslaget imødekommes ikke. Begrænsningen i flyvehøjde er indført af hensyn til et højere damptryk i autobenzin. Jo højere damptryk, jo større tendens til dampplås samtidig med, at tendensen til dampplås øges med højden som følge af, at det omgivne tryk falder. EASA Report No. EASA.2008.C51 vedrører brug af biobrændstof i luftfart. Der er ikke belæg for de foreslåede 10.000 fod i rapporten. <p>En helt tilsvarende begrænsning på 6.000 fod er gældende i Storbritannien (Jævnfør CAA-UK SafetySense Leaflet 4, dateret januar 2012).</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <p>5. Kravet om, at benzin skal indeholde bly eller additiver med tilsvarende virkning <i>accepteret af Trafikstyrelsen</i> er ikke muligt at overholde. Der markedsføres ikke blyholdig autobenzin i Danmark – og Trafikstyrelsen udgiver ikke en liste over de additiver, som accepteres af TS. Punkt b. bør derfor slettes eller omformuleres, så det klart fremgår, hvilke additiver TS accepterer, samt hvordan brugeren kan fastslå, hvilke additiver, den indkøbte benzin indeholder.</p> | <p>3. Forslaget imødekommes ikke, da kravet er indført af hensyn til damptrykket i autobenzin. Risikoen for dampblås øges med brændstoffets temperatur. En helt tilsvarende begrænsning på 20 °C er gældende i Storbritannien (Jævnfør CAA-UK SafetySense Leaflet 4, dateret januar 2012).</p> <p>4. Forslaget imødekommes. Det vil ved en kommende revision blive indført i BL 1-12, at der er tale om oktantallet RON (Research Octane Number). Det skyldes at BL 1-12 henviser til "dansk" autobenzin, hvor det er oktantallet RON, der angives på benzinstanderne. For autobenzin i overensstemmelse med EN228 angives ligeledes oktantallet RON. I forhold til en yderligere specificering, må styrelsen henvise til, at det allerede anført i BL 1-12, at man kan følge designholderens specificerede minimumskrav til autobenzins oktantal.</p> <p>5 Forslaget imødekommes, og punkt 1.1 b i Bilag B til BL 1-12 vil blive ændret til: "<i>Autobenzinen skal være i overensstemmelse med Europaanorm EN228 og have et oktantal (RON) på 97 eller højere, medmindre designholderen har specificeret andet.</i>"</p> |
| <p>6.</p> | <p>Krav om registreringsbogstaver på historiske fly</p> <p>BL 1-23 – Punkt 10: Statens Luftfartsvæsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL.</p> <p>Foreslås rettet til: "<i>Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL. Luftfartøjer, som af hensyn til historisk korrekt fremtræden ikke ønskes forsynet med udvendige registreringsbogstaver kan, efter ansøgning til Trafikstyrelsen, opereres uden udvendige registreringsbogstaver, hvis der i flyets cockpit findes et udefra synligt skilt, hvoraf flyets registreringsbogstaver fremgår.</i>"</p> <p><u>Begrundelse:</u> En sådan praksis følges i mange af de lande, Danmark normalt sammenligner sig med.</p> | <p><u>Begrundelse:</u></p> <p>BL 1-23 er i overensstemmelse med ICAO Annex 7. Størrelse og kontrast og dermed læsbarhed af registreringsmærke og registreringsbogstaver fra f.eks. en lufthavns tårn er baggrunden for kravene i ICAO Annex 7 og dermed BL 1-23.</p> <p>Der er i adskillige tilfælde givet dispensation for størrelseskravet til registreringsmærke og registreringsbogstaver i BL 1-23 på baggrund af en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, hvor ejeren har ønsket, at f.eks. et tidligere historisk militærfly optræder så originalt, som muligt. I disse tilfælde er der givet tilladelse til at reducere størrelsen således, at højden bliver minimum 15 cm i stedet for 30 cm. Der ses ikke at være behov for ændringer af BL 1-23 på dette punkt.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Efter gennemgang af den svenske "Transportstyrelsens författningssamling" TSFS 2012:82 af 13. juli 2012 blev det i december 2012 besluttet, at for historiske luftfartøjer og kopier heraf, gives efter ansøgning dispensation fra kravene i BL 1-23, udgave 1 fra 1987 om nationalitets- og registreringsmærkers placering og størrelse, under forudsætning af, at dette sker for at bevare luftfartøjernes autentiske udtryk.</p> |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| | | <p>Kravene i IBL 1-23 punkt 5.3.2 vedrørende mærker under vingerne: Det tillades, at nationalitets- og registreringsmærker undlades på vingekonstruktionen.</p> <p>Kravene i IBL 1-23 punkt 6.5.2 vedrørende størrelse af mærker på luftfartøjets sideflader: Det tillades, at nationalitets- og registreringsmærkernes størrelse på luftfartøjernes sideflader reduceres til minimum 15 cm's højde.</p> <p><u>Forudsætning:</u> Dispensationerne vil blive anført i luftfartøjets Flyvehåndbogside FORM LD-55. Af Flyvehåndbogensiden vil desuden fremgå, at det før flyvning uden for dansk luftrum kan være påkrævet at søge tilladelse fra de berørte udenlandske myndigheder.</p> | |
| 7. | <p>AIC B 18/12 Punkt 4.1. "Brugte komponenter må kun anvendes, hvis deres historie er kendt, og en inspektion/funktionsprøve viser, at der er i luftdygtig stand."</p> <p>Bør rettes til: "Brugte komponenter må kun anvendes, hvis en inspektion/funktionsprøve viser, at der er i luftdygtig stand."</p> <p>Begrundelse: Hvis komponenterne påvises at være i luftdygtig stand, må den konkrete komponents historie være underordnet.</p> | Trafikstyrelsen imødekommer forslaget. | |
| 8. | <p>AIC B 18/12 Punkt 5.3.2: "Bortset fra propeller og slanger med indhold af brandbare væsker kan motorkomponenter med brandskottet og fremefter, for hvilke designholderen har anbefalet kalendertidsbegrænsning for overhaul, forblive i drift udover kalendertiden."</p> <p>Bør rettes til: "Bortset fra slanger med indhold af brandbare væsker kan motorkomponenter fra brandskottet og fremefter, for hvilke designholderen har anbefalet kalendertidsbegrænsning for overhaul, forblive i drift udover kalendertiden."</p> <p>Begrundelse: I og med, at flyet ikke anvendes erhvervsmæssigt, giver det mening at anse anbefalingen om kalendertidsbegrænsning som det, den er, nemlig en anbefaling og ikke et krav.</p> | <p>Trafikstyrelsen imødekommer ikke forslaget.</p> <p>Begrundelse: Se begrundelse i Trafikstyrelsens svar til forslag 10.</p> | |
| 9. | <p>AIC B 18/12 Punkt 5.3.7 bør slettes - motorgangstid</p> <p>Kravet om, at motorgangstid kun må overskride anbefalet TSO, hvis de sidste 10% af den anbefalede gangtid har fundet sted i et danskregistreret luftfartøj, savner berettigelse. Ingen andre lande har tilsvarende krav.</p> | Trafikstyrelsen imødekommer forslaget om fjernelse af dette krav for "annex II" luftfartøjer, og AIC-en rettes snarest. | |
| 10. | <p>AIC B 18/12 Punkt 5.3.9 bør rettes – inspektion af propeller</p> <p>Punkt 5.3.9. bør rettes til "En metalpropel, hvis bladvinkel er fast, kan forblive i drift udover den af fabrikanten anbefalede kalendertid for overhaul, hvis den inspiceres/repareres med højst 10 års interval, jf. bilag C.</p> <p>En metalpropel, for hvilken fabrikanten ikke har fastsat nogen kalendertid for overhaul, skal inspiceres/repareres med højst 10 års interval, jf. bilag C."</p> <p>Begrundelse: Det giver mening at betragte fabrikantens anbefaling om kalendertid for overhaul som en anbefaling, men ikke som et krav. I det omfang, propellen inspiceres på samme måde og med samme interval, som propeller, for hvilke fabrikanten ikke har anbefalet kalendertid for overhaul, må sikkerheden anses for at være tilisikret.</p> | <p>Forslaget kan ikke imødekommes. Der er grundlæggende to hovedfabrikanter af metalpropeller med fast bladvinkel. Den ene fabrikant har ingen kalendertids relaterede overhalings kriterier, men udelukkende drift-tid målt i timer. Den anden fabrikant har en TBO (tid mellem overhaling) tid på 6 kalenderår og samme drift-tids begrænsning som førstnævnte fabrikant.</p> <p>Trafikstyrelsen har ikke kompetencen til at vurdere, hvorvidt materialesammensætningen hos den ene fabrikant er bedre eller dårligere end hos den anden. Derimod anser styrelsen fabrikantens anbefalinger for overhaul for at være den mest kvalificerede.</p> | |

| | | |
|-----|---|---|
| | | I modsætning til et sammenbrud af motorer, hvor Trafikstyrelsen tillader drift ud over anbefalede TBO, så er et evt. sammenbrud af en propeller en meget alvorlig situation, hvor totalt havari af luftfartøjet og mulig personskade er meget sandsynlig. |
| 11. | BL 2-2 om godkendelse af foreninger til konstruktion, fremstilling, ombygning, reparation, restaurering og vedligeholdelse af luftfartøjer på amatørbasis Punkt 3, anm. 2 bør slettes Jf. ovenstående vedr. BL 1-12 Punkt 6.3.1.3. | Trafikstyrelsen vil undersøge nærmere, hvorvidt forslaget kan imødekommes. En endelig stillingtagen forudsætter nærmere afklaring af en række operationelle og uddannelsesmæssige forhold. |
| 12. | BL 2-2 Punkt 4 c bør slettes – skoleflyvning til PPL i amatørbygget fly I flere lande er det tilladt at foretage skoleflyvning til PPL i eget amatørbyggede/-restaurerede fly. Det må også kunne tillades i Danmark. | Trafikstyrelsen vil undersøge nærmere, hvorvidt forslaget kan imødekommes. En endelig stillingtagen forudsætter nærmere afklaring af en række operationelle og uddannelsesmæssige forhold. |
| 13. | BL 2-2 Punkt 4 e bør slettes – anvendelse af amatørbyggede fly til privatflyvning IFR Begrundelse: I flere lande er der ikke noget til hinder for, at amatørbyggede/-restaurerede fly anvendes til privatflyvning IFR. Det må være muligt at opstille retningslinjer, så dette også bliver tilladt i dansk luftrum med danske fly. | Se også forslag nr. 29 Trafikstyrelsen vil undersøge nærmere, hvorvidt forslaget kan imødekommes. En endelig stillingtagen forudsætter nærmere afklaring af en række operationelle og uddannelsesmæssige forhold. |
| 14. | BL 2-2 Punkt 4 f bør slettes Punktet bør slettes eller forsynes med anmærkning om, at det alene gælder for luftfartøjer med 2-takts motor. [Intet yderligere i høringssvaret] | Trafikstyrelsen vil imødekomme forslaget og indarbejde lempelser og tilhørende forbehold i AIC B 37/12 og i BL 2-2 heri ved førstkomende revision. Se også forslag nr. 2. |
| 15. | BL 2-2 Punkt 7.2.6. bør rettes til: Vedligeholdelseskrav til motorer "Anvendelse af turbinemotorer (turboprop/turbojet) skal i hvert enkelt tilfælde godkendes af Trafikstyrelsen." Begrundelse: Kravet om, at motorerne altid skal være typecertificerede og at motorer i amatørbyggede/-restaurerede fly skal vedligeholdes på et part 145-certificeret værksted er ude af trit med praksis i resten af Europa. I f.eks. Sverige er der ingen restriktioner mht. bygning/restaurering af fly med turbinemotorer. Det må være op til KZ&Veteranfly Klubbens projektudvalg at opstille operationelle rammer for amatørbyggede/-restaurerede fly. | Se også forslag nr. 10 og nr. 11 Trafikstyrelsen vil undersøge nærmere, hvorvidt forslaget kan imødekommes. En endelig stillingtagen forudsætter nærmere afklaring af en række operationelle og uddannelsesmæssige forhold. |
| 16. | BL 3-7 Bestemmelser om anmeldelse, registrering og afmelding af private flyvepladser Hele BL-en bør slettes Begrundelse: BL-en må være en rest fra en tid, hvor myndigheden så det som sin opgave at tiltage sig indflydelse på alt, som vedrører flyvning – herunder også anlæg af private flyvepladser. I dag må det være sådan, at anlæg af private flyvepladser netop er en privatsag som, i det omfang anlæg og drift overholder gældende lovgivning, næppe kan være interessant for TS at allokere ressourcer til. | Trafikstyrelsen vil overveje forslaget. |

| | | |
|-----|--|--|
| 17. | <p>BL 7-1 Punkt 4.3.1.1.2.d bør slettes – krav om flyveplan ml. Schengen-lande (se også forslag 25)</p> <p><u>Begrundelse:</u> Det giver ikke mening at kræve en flyveplan for operationer mellem Schengen-lande, når der frit kan rejses mellem disse med alle andre transportmidler. Det synes at være holdningen hos de fleste andre landes luftfartsmyndigheder.</p> | Se kommentarerne under forslag 24 og 25 |
| 18. | <p>BL 7-1 Punkt 5.5 a bør rettes</p> <p>Punkt 5.5 a: Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start fra eller landing på en godkendt flyveplads.</p> <p>Bør rettes til: "Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start eller landing."</p> <p><u>Begrundelse:</u> Ønsket om ændring er selforklarende.</p> | <p>Trafikstyrelsen vil imødegå forslaget, og det vil blive indført i forbindelse med implementeringen af SERA i december 2014.</p> <p>Forslaget gennemføres, idet SERA-forordningen er gennemført, og der ikke der er krav om, at start- og landing skal ske fra en godkendt flyveplads.</p> |
| 19. | <p>Krav om radio med 8.33 kHz kanalfasthold</p> <p><u>Forslag:</u> Det er ønskeligt, at Annex II luftfartøjer, som opereres på en national flyvetilladelse, som kun anvendes til VFR-flyvning under FL 195 kan tillægges den dispensation, at der alene stilles krav om, at det for ruten nødvendige COM udstyr skal være installeret.</p> <p><u>Begrundelse:</u> Der er fra EASA indført pr. 17. november 2013, at COM radioer i nyregistrerede fly skal være med 8,33 kHz kanalfasthold.</p> <p>Samme gælder ved udskiftning af en eksisterende 760-kanals radio. Fra og med 1. januar 2018 skal alle fly have radioer med 8.33 kHz kanalfasthold.</p> <p>Dette er omkostningstungt og giver ingen mening, da man ingen steder anvender kanaler med 8,33 kHz separation under FL 195.</p> | <p><u>Begrundelse:</u></p> <p>Trafikstyrelsen imødegår ikke forslaget. Ifølge EU forordning 1079/2012 skal medlemsstater sikre, at alle frekvenstilldelinger er omlagt til 8.33 KHz separation inden 31. december 2018.</p> <p>Kravet implementeres pga. mangel på radiofrekvenser i pågældende frekvensbånd. Såfremt Annex II luftfartøjer ikke er udstyret med 8.33 kHz udstyr, vil de fra december 2018 ikke være i stand til at kommunikere med ATS, hvilket ikke vil være sikkerhedsmæssigt forsvarligt, når der opereres i lufttrum, hvor der er krav om to-vejs radiokommunikation.</p> |
| 20. | <p>Danske særregler for firmaflyvning, jf. luftfartslovens § 75, stk. 5-8, BL 1-1 og bek. 387 af 29. maj 2000 om firmaflyvning</p> <p>Reglen berører erhvervsdrivende/virksomheder baseret i DK og som ønsker at benytte luftfartøj til befordring af egne ansatte.</p> <p><u>Begrundelse:</u> Særreglen bør ophæves, da vi nu har harmoniserede EU-regler, der dækker både OPS og FCL-området. DK kan og bør derfor ikke underlægge danske piloter og virksomheder særligt skærpede vilkår. Ikke alene kendes et tilsvarende regelsæt ikke fra andre steder i Europa, men det vil samtidig være i strid med fællesskabsretten at opretholde danske særregler på området. Særreglen er svært konkurrenceforvridende for erhvervsdrivende i DK. EU lovgivningen er dækkende, og der er ikke behov eller mulighed for dansk særlovgivning på området.</p> | <p>Forslaget imødekommes til dels, da reglen automatisk ophæves i 25. august 2016, når EASA NCC og NCO træder i kraft.</p> <p>Den danske regel blev i sin tid indført på grund af en fatal ulykke i Norge, men der findes umiddelbart ikke lignende regler under EASA NCC og NCO.</p> <p>Dog vil der blive etableret krav til private operatører, som flyver under de kommende NCC regler. Dvs. komplekse luftfartøjer, men derimod vil der ikke være specifikke firmaflyvningsregler for flyvning med ikke komplekse luftfartøjer under NCO.</p> |
| 21. | <p>Luftfart mod betaling (omkostningsdeling), jf. luftfartslovens § 75, stk. 2 og 3, som knytter muligheden for omkostningsfordeling sammen med krav om "nær tilknytning gennem familie eller venskabsforhold".</p> <p><u>Bemærk:</u> Alle privatpiloter, som ønsker at foretage en flyvning, hvor der alene ydes hel eller delvis godtgørelse for de med den pågældende flyvning forbundne omkostninger. For at udføre den form for flyvning, skal der opfyldes de i luftfartslovens § 75, stk. 3, nævnte krav.</p> <p><u>Begrundelse:</u> De i luftfartslovens krav for at kunne udføre denne form for flyvning er ikke i overensstemmelse med EASAs definition af "Commercial Operation", og bør tilpasses den nye</p> | <p><u>Begrundelse:</u></p> <p>Efter EU's nuværende regler kan piloter og passagerer ikke aftale at dele de direkte omkostninger ved en flyvning, når den udføres som privatflyvning. Dette kan kun ske efter den danske luftfartslovs § 75, stk. 3, som altså på trods af de vilkår, der gælder for en sådan flyvning, i princippet er lempeligere end de p.t. gældende EU-regler.</p> <p>Når den nye 6- personers regel i EASA-OPS træder i kraft, vil den dog erstatte</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>fællesskabslovgivning.</p> <p>EU reg. 216/2008 definerer Commercial Operation således:</p> <p><i>"erhvervsmæssig operation": en anvendelse mod betaling eller en anden form for vederlag af et luftfartøj, der er tilgængelig for offentligheden eller, når anvendelsen ikke er tilgængelig for offentligheden, udføres i henhold til en kontrakt mellem en operatør og en kunde, hvor kunden ikke udøver kontrol over operatøren.</i></p> <p>Her fokuseres ikke på, om de involverede har nær tilknytning gennem familie- eller venskabsforhold. For flyvninger, der ikke er "tilgængelige for offentligheden" er det afgørende krav, om kunden/passageren "udøver kontrol over operatøren".</p> <p>I tillæg hertil er i EASA Committee for nylig vedtaget følgende tillæg:</p> <p><i>By way of derogation from Article 5 (1) and (5), the following operations with other-than-complex motor-powered aircraft may be conducted in accordance with Annex VII:</i></p> <p><i>a) Cost-shared flights by private individuals, on the condition that the direct cost is shared by all the occupants of the aircraft, pilot included and the number of persons sharing the direct costs is limited to six;</i></p> <p>De danske bestemmelser, der ikke er i overensstemmelse med ovennævnte EU lovgivning bør slettes, så der ikke opstår uklarhed om, hvilke regler, der gælder.</p> | <p>reglen i luftfartsloven og på nogle punkter blive lempeligere (ikke krav om nær tilknytning) og på andre punkter strengere (max. 6 personer) end bestemmelsen i luftfartsloven.</p> |
| 22. | <p>ATO – fortolkning af kompleks/ikke-kompleks i forhold til anvendelse af freelance instruktører</p> <p>Ref. TS fortolkning af EU certifikatregler:</p> <p>http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Civil-luftfart/Uddannelse-og-helbred/Luftfartsuddannelser/EU-certifikatregler/Fortolkning-og-information.aspx</p> <p>TS vurderer, at en ATO skal anses kompleks, hvis:</p> <p><i>"Flyvetræningsaktiviteter for en eller flere flyveinstruktører underskrides 1/10 årsværk (FTE)."</i></p> <p>TS' særfortolkning vanskeliggør brug af freelance instruktører for mindre flyveskoler, da de herved klassificeres som komplekse. TS har udtalt, at en ATO organisation er kompleks, såfremt flyvetræningsaktiviteter for en eller flere flyveinstruktører underskrides 1/10 af et årsværk.</p> <p>Berørte: Mindre danske flyveskoler/ATO'er, der som udgangspunkt ville være ikke-komplekse organisationer, men som pga den danske fortolkning ender med at skifte til at blive klassificeret som komplekse. Desuden er freelance instruktører påvirket af den danske fortolkning, da de risikerer at blive frasorteret af en ATO, der ønsker at blive klassificeret som ikke-kompleks.</p> <p><u>Begrundelse for ønske om ændring:</u></p> <p>Brig af freelance instruktører er meget udbredt blandt de mindre flyveskoler og Registered Facilities. Såfremt disse skal leve op til kravene for en kompleks ATO, vil de mindre flyveskoler helt forsvinde og dermed underskoven af privatpiloter. Freelance instruktører er desuden et aktiv for skolerne, da det betyder inddragelse af instruktører med stor operationel erfaring. Den danske fortolkning af EU-reglerne bør derfor ikke lægge unødigt belastende hindringer i vejen for anvendelse af freelance instruktører.</p> <p><u>Forslag til alternativ regulering:</u></p> <p>AOPA/DMU har forståelse for, at der skal være sikkerhed for, at de anvendte instruktører har</p> | <p>Trafikstyrelsen vil overveje forslaget, da den danske fortolkning godt kan ændres, hvis der samtidigt udfærdiges krav til standardisering etc., som erstatter de konkrete tal.</p> |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| | <p>tilstrækkelig med tilknytning til en skole og undervisningsmiljøet til at sikre den nødvendige kvalitet i undervisningen. Dette kan dog opnås med mindre drastiske midler end at erklære hele ATOen for kompleks. F. eks. ved at stille krav om, at ATOen har procedurer, som sikrer en høj standardiseret undervisningskvalitet ved anvendelse af freelance instruktører.</p> | | |
| 23. | <p>Udenlandsk registrerede EASA certificerede luftfartøjer Ref. AIC B 20/12 og luftfartslovens § 2. Der stilles krav om indgivelse af en gebyrbelagt anmeldelse ved brug af et udenlandsk registreret luftfartøj, også selvom dette luftfartøj er EASA-certificeret og har et EASA luftdygtighedsbevis. <u>Berørte:</u> Alle ejere af luftfartøjer, der ønsker at benytte et udenlandsk registreret EASA certificeret luftfartøj i DK, der er EASA godkendt og registreret i et andet EU-land. <u>Begrundelse for ønske om ændring:</u> Særreglen bør ophæves, da den ikke er i overensstemmelse med intentionen bag EASA, der har klare regler for, hvordan der udøves tilsyn med disse luftfartøjer. Det pågældende luftfartøj er allerede underlagt kontrol af en anden national myndighed i EU, og den danske særregel skaber derfor blot et yderligere lag af kontrol og bureaukrati. Det stiller danske EU-borgere ringere end borgere i en række andre lande, hvor der ikke stilles tilsvarende krav om særlig anmeldelse af udenlandsk registrerede EASA certificerede luftfartøjer, herunder f. eks. Tyskland, England, Frankrig, Belgien, Holland, Italien og Polen.</p> | <p>Trafikstyrelsen ønsker at opretholde de nugældende dokumentationskrav, men vil evaluere gebyrbelægningen.</p> <p><u>Begrundelse</u> Det kræver særlig tilladelse fra Trafikstyrelsen, hvis et udenlandsk registreret luftfartøj ønskes stationeret i Danmark med henblik på at blive anvendt til privatflyvning indenfor dansk område.</p> <p>En sådan tilladelse kan dog nu gives uden tidsbegrænsning, modsat tidligere i maksimalt 6 måneder, hvis følgende betingelser er opfyldt:</p> <ol style="list-style-type: none"> Luftfartøjet har et gyldigt EASA-standard luftdygtighedsbevis og opfylder de typecertificeringsmæssige og/eller luftdygtighedsmæssige krav hertil udstedt i medfør af EU-reglerne. Hvis fornøden dokumentation sendes til Trafikstyrelsen, herunder luftdygtighedsbevis, forsikringsbevis og dokumentation for vedligehold, eventuelt ved kontrakt med en CAMO om review/recommendation proces | |
| 24. | <p>Krav om brug af særlige flyvepladser ved flyvning til og fra Schengen lande DK stiller fortsat krav om anvendelse af særlige flyvepladser ved flyvning til og fra Schengenlande: Ref. AIP AD 1-1: <i>"Flights to and from Denmark – including to and from off-shore installations located within the Continental Area – may normally take place by use of the international aerodromes."</i> Samtidig indeholder VFG-en en oversigt over flyvepladser, hvor en række er angivet som udelukkende anvendelige for national eller intra-skandinavisk trafik (AD 1-3). Samtidig anføres i VFG-en følgende for private flydepladser: VFG AD 1-1 punkt 1.2.: <i>Private flyvepladser kan benyttes ved flyvning til og fra Danmark. I så fald skal den private flyveplads være godkendt af toldmyndigheden til formålet. Oplysning herom skal indhentes hos ejeren af den pågældende flyveplads.</i> <u>Berørte:</u> Danske og udenlandske piloter, der flyver mellem Schengenlande og mindre flyvepladser i DK, der ikke har status af internationale pladser. <u>Begrundelse for ønske om ændring:</u> Reglen tvinger i dag piloter på intra-Schengen flyvninger</p> | <p>Trafikstyrelsen overvejer forslaget. Kravet er indført for at tilgodese SKATs behov. SKAT er dog åbne for at finde en løsning, så man kan flyve til alle danske flyvepladser fra alle Schengen-lande, og er i dialog med Naviair om dette.</p> | |

| | | |
|-----|--|---|
| | <p>til/fra DK til unødigt at skulle lande på en flyveplads, der har den nødvendige internationale status. Det giver betydelige ekstra omkostninger til både startafgifter, brændstof, ekstra flyvetid og tidsforbrug. Reglen eksisterer af historiske årsager, men burde for længst have været snerket væk ned Danmarks tiltrædelse af Schengen-aftalen. Det er netop hensigten med Schengen-aftalen at lette bevægeligheden indenfor Schengen-området og en række Schengen-lande tillader allerede, at der kan opereres fra enhver flyveplads på intra-Schengen flyvninger. En række andre landes AIP'er angiver således udtrykkeligt, at enhver intra-Schengen flyvning kan ske fra enhver flyveplads (Tjekket – AIP 1.2.1.1.2.1; Slovakiet-AIP 1.2.1.1.2.1; Estland-AIP 1.6.2 og 1.6.3).</p> <p>[Bestemmelserne er med i selve høringsvaret]</p> | |
| 25. | <p>Krav om afgivelse af flyveplan ved VFR flyvning over Danmarks landegrænse [se også forslag 17]</p> <p>En række europæiske lande har i dag afskaffet kravet om obligatorisk afgivelse af en flyveplan ved krydsning af deres landegrænse på en VFR flyvning. Danmark har fortsat det krav.</p> <p><u>Berørte:</u> Piloter, der opererer VFR over den danske landegrænse.</p> <p><u>Begrundelse for ønske om ændring:</u> Landegrænser indenfor Schengenområdet kan i dag krydres frit og uden særlige formaliteter i stort set alle sammenhænge. Der er ikke længere en særlig logik i, at der skal afgives en flyveplan for en fem minutters flyvning, der tilfældigvis krydser grænsen mellem Danmark og et naboland, mens der omvendt ikke behøves en flyveplan for en strækingsflyvning på en time til halvanden indenfor Danmark fra f. eks. Maribo til Aalborg.</p> <p>En række andre lande har afskaffet kravet for VFR flyvning, der krydser grænsen i ukontrolleret luftrum: Polen-AIP 1.2; Tjekket AIP 1.10.1.1.1. og 1.10.1.1.2; Slovakiet AIP 10.10.1.1.2).</p> | <p>Se også forslag 17</p> <p><u>Begrundelse:</u></p> <p>Trafikstyrelsen mener, at afskaffelsen af kravet vil få indflydelse på ydelse af alarmeringstjenesten og må derfor afvise forslaget.</p> <p>Formålet med flyveplanen (FPL) er at understøtte ydelsen af ATS (lufttrafikstjeneste) og herunder alarmeringstjeneste, samt at lette koordinationen med militære enheder for at undgå interception med henblik på identifikation.</p> <p>Herudover er der af Trafikstyrelsen og Naviair indgået aftale med Skat og Rigspolitiet om, at FPL'er bliver videreformidlet til dem, med det formål at kunne bistå ved kriminalitetsbekæmpelse</p> <p>Forholdet blev vendt formelt med FTK og rigspolitiet i starten af 2000, men hidtil har Forsvaret (FTK) ønsket at opretholde kravet, netop fordi afgivelse af FPL letter opgaven med at håndhæve suverænitet/undgå interception og bistå politiet.</p> |
| 26. | <p>Krav om anvendelse af solbriller med glas i grå nuancer</p> <p>BL 6-03, punkt 5.3 – "Indehavere af certifikat eller bevis, hvortil der stilles krav om farvesans, må under udøvelse af certifikatets/bevisets rettigheder kun anvende solbriller eller andre briller med absorberende glas i dagslys og da kun, hvis glassene er ikke-polariserende og har samme farvedæmpende egenskaber som klare glas, dvs. at kun nuancer i gråt kan tillades.</p> <p><u>Berørte:</u> Bl.a. svæveflyvere foretrækker briller, der fremhæver skyer.</p> <p><u>Baggrund for ønske om ændring:</u> Det må være en dansk særrregel, at der kun må anvendes solbriller, der dæmper i grå nuancer.</p> <p><u>Alternativ regulering:</u> Der skal anvendes briller som se bedst muligt. Lad det være op til good airmanship at vælge solbriller.</p> | <p>Trafikstyrelsen imødekommer forslaget. Som konsekvens af indførelsen af EU forordningerne 1178 og 290, vil Trafikstyrelsen revidere BL 6-serien, herunder BL 6-03. Her vil kravene blive evalueret, således at reglerne i EU forordningerne er de gældende krav.</p> |
| 27. | <p>Ompakning af redningsfaldskærme</p> <p>Danmark har en særrregel om, at redningsfaldskærme skal ompakkes/kontrollerede flere gange om året. Det er en stramning i forhold til faldskærmsproducenternes anbefaling, som typisk er en gang om året for nye skærme.</p> | <p>Der findes ingen regler i BL-serien, som omhandler pakning af faldskærme. Det gør der derimod i de interne retningslinjer i Dansk Svæveflyverunions (DSvU) håndbog under gruppe 454. DSvU kan frit ændre i disse retningslinjer.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| | <p><u>Berørte:</u> Alle svæveflypiloter, som i praksis alle flyver med redningsskærme. Reglen bør ophæves, da fabrikanten må være den bedste til at vurdere pakkeintervallet.</p> | |
| 28. | <p>Kontrol af instrumenter i svævefly</p> <p>I Danmark ændres instrumentfabrikanter anbefalinger til at være et krav. F. eks. anbefaler fabrikanter af højdemålere og variometre, at disse checkes evt. sendes til fabrikken for tæthedsverifikation, i Danmark bliver dette til et krav. Anbefalinger fra en fabrikant skal ikke ændres til krav.</p> <p><u>Berørte:</u> Ejere af svævefly, som skal pille instrumenterne ud med visse intervaller, og have dem kontrolleret. Selve det at pille instrumenterne ud og geninstallere det har sikkert en højere sandsynlighed for at introducere utætheder, end hvis man lod instrumentet sidde.</p> <p><u>Forslag til alternativt regulering:</u> Følg fabrikantens anvisninger og lad anbefalinger være anbefalinger. Check af installationen burde ske i flyet i stedet.</p> | <p><u>Begrundelse:</u></p> <p>Trafikstyrelsen imødekommer ikke forslaget. Som udgangspunkt skal et vedligeholdelsesprogram for et svævefly opfylde forordning 2042/2003 annex I Part M subpart C (MA302 (d)) vise overensstemmelse med fabrikantens ICA (instruction for continuing airworthiness). Dette indbefatter begrebet anbefalinger.</p> <p>Enhver afvigelse fra en anbefaling skal ske under henvisning til konkret og unik vurdering for det unikke luftfartøj og efterfølgende dokumenteres i luftfartøjets tekniske logbøger. En flyvejer skal ikke selv pille sine instrumenter ud af luftfartøjet, men kan i visse tilfælde godkendes til dette, hvis flyvejeren kan vise tilstrækkelige "teknisk forståelse og evner". Alternativt kan denne opgave løses af en godkendt organisation (værksted) eller certificeret tekniker (Part66). Et svævefly har typisk ikke andre hastigheds indikerende foranstaltninger end en hastighedsmåler og risikoen for et "stall" kan blive markant større, hvis hastighedsindikatoren ikke viser korrekt.</p> |
| 29. | <p>BL 1-12 - Ingen IFR flyvning i experimental – uanset avionics – dermed ikke engang VFR flyvning uden jordsigt</p> <p><u>Berørte:</u> De, som bruger mange penge på at bygge et fly, som er på højde eller bedre end de fleste gamle certificerede fly. Hvis samme fly ikke var bygget i DK, var det mere værd og nemmere at sælge, hvis IFR regler var ens. Uanset "værdi" burde man kunne få sit exp. Fly IFR godkendt.</p> <p><u>Baggrund for ønske om ændring:</u> Et experimental fly bør kunne godkendes til IFR, hvis der forefindes basis certificeret instrumentering & GPS (selvom der forefindes ucertificeret EFIS også). Hvis ikke for direkte IFR flyvning, så i det mindste for en adgang til VFR flyvning uden jordsigt, som kan være nødvendigt, når flyet bruges til rejser gennem EU.</p> | <p>Det fremgår af punkt 7.1.9.1 og 7.1.9.2, at flyvemaskiner, der anvendes til IFR-flyvning, skal være certificeret til IFR-flyvning.</p> <p>Tilsvarende fremgår af punkt 7.2.9.1 og 7.2.9.2 gældende for helikoptere.</p> <p>I det anførte tilfælde gælder det en amatørbygget flyvemaskine, som godkendes af Trafikstyrelsen. En eventuel godkendelse til IFR-flyvning kan efter ansøgning herom indgå i godkendelsesprocessen. Der vil være krav om, at krævet udstyr er TSO-godkendt i det omfang, det er muligt.</p> <p>Denne mulighed for godkendelse til IFR-flyvning gælder ikke for amatørbyggede helikoptere, da Trafikstyrelsen skønner, at den samlede arbejdsbelastning på piloten vil blive for stor.</p> <p>For Annex II flyvemaskiner generelt, kan der ligeledes etableres mulighed for godkendelse til IFR-flyvning forudsat, at krævet udstyr er TSO-godkendt i det omfang, det er muligt.</p> <p><u>Bemærkning:</u></p> <p>Instrumenternes funktion kan være afhængig af enkelte af flyets systemer.</p> <p>Sådanne systemer bør kunne godkendes, såfremt det kan eftervises, at de opfylder relevante krav i CS-23</p> <p>CS-23 anvendes, da hverken CS-VLA, CS-LSA eller CS-22 omhandler IFR-operation.</p> |

| | | | | | |
|-----|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| 30. | <p>BL 7-1 – hele BL-en bør ophæves</p> <p><u>Berørte:</u> Lufttrafik indenfor dansk område samt for lufttrafik med danske luftfartøjer</p> <p><u>Begrundelse:</u> En meget stor del af BL 7-1 er dækket af EU (forord. 923/2012). Det er omkostningstungt for TS at håndtere en BL, der i forvejen er dækket af en EU-forordning.</p> | | | <p>Trafikstyrelsen er opmærksom på forholdet, og en revideret BL 7-1 forventes i høring medio 2014.</p> <p>BL-en kan dog ikke helt ophæves, da ikke alle krav er dækket af SERA. Det gælder især de krav hvor den kompetente myndighed skal/kan fastsætte nationale bestemmelser e.g. sigtbarhedskrav (SERA 5001) og krav i forbindelse med speciel VFR-flyvning i kontrolzoner (SERA 5010).</p> <p>BL 7-1 gælder desuden også for Færøerne og Grønland.</p> | |
| 31. | <p>BL 3-31 -Krav om pulverslukkere af vis størrelse</p> <p>BL stiller krav om, at flyvepladsen skal have 2 stk. 12 kg. pulverslukkere. Det burde være tilladt med 4 stk. 6 kg. slukkere.</p> <p><u>Begrundelse:</u> 12 kg. pulverslukkere er for tunge til at slæbe ud til en eventuel brændende flyvemaskine, hvor det ville være nemmere med 6 kg. slukkere.</p> | | | <p>Forslaget kan imødekommes, og BL-en vil blive ændret.</p> | |
| 32. | <p>BL6-08: Mulighed for at oprette en tillægsprøve med dansk fraseolog når der tages et BEG certifikat</p> <p>I BL 6-08 er angivet de forskellige typer radiocertifikater. Hvis man ønsker både at have N-BEG og BEG, skal man op til 2 separate prøver. Men hvis man ønsker et GEN certifikat, kan man lave en tillægsprøve, så man samtidig får ret til dansksproget radiokorrespondance jvf. Paragraf 7.2. Mit forslag er, at det er muligt at gøre noget tilsvarende når der tages et BEG certifikat, altså lave en tillægsprøve med dansk fraseologi.</p> <p><u>Berørte:</u> Alle piloter, som ønsker at kunne tale både engelsk og dansk. Rent faktisk er alle de piloter, som kun har BEG, men som anflyver mindre pladser med kun dansk som sprog, på herrens mark, for officielt må de ikke tale dansk i radioen og hvis de bruger engelsk, kan det ikke forventes, at jordstationen og andre forstår hvad de siger.</p> <p><u>Begrundelse:</u> Reglen bør ændres, da der uden grund gøres forskel på GEN og BEG rettigheder. Og der er ingen problemer i at lave en tillægsprøve med dansk fraseologi.</p> <p><u>Forslag til alternativ regulering:</u> I f.eks Tyskland får man tilsvarende både engelsk og tysk på et BEG certifikat.</p> <p><u>Bemærkninger vedr. den særregel TS selv har identificeret (BL 8-10):</u></p> <p>Jeg finder BL 8-10 som en god regel, da den kan afhjælpe situationer, hvor tunge straffesager egentlig burde finde sted, men hvor der ingen fare har eksisteret, så "overtrædelsen" ikke har haft nogen effekt.</p> <p>Da BL 8-10 blev lavet, dækkede den faktisk kun motorflyvning, men ikke f.eks. svæveflyvning, hvilket var en utilsigtet forskelsbehandling.</p> | | | <p>Forslaget vil blive overvejet som led i en regelsanering på BL 6 området.</p> | |
| 33. | <p>BL 9-6, pkt. 4.4. Krav om tilladelse til flyvning med udenlandsk ultralet luftfartøj indenfor dansk område</p> | | | <p>Trafikstyrelsen vil overveje forslaget.</p> | |

Flyvning med ultralette luftfartøjer er som udgangspunkt en national foreteelse. I den

| | | |
|--|---|--|
| | <p>sammenhæng har der, som det almindelige, i europæiske lande været krav om tilladelse til indflyvning i landet med udenlandske luftfartøjer. Dette krav gælder fortsat i Danmark, hvor opgaven med at give disse tilladelser er uddelegeret til DULFU, der efter aftale med TS tjekker, at der foreligger gyldig flyvetilladelse, certifikat og medical samt gældende ansvarsforsikring. Tilsvarende ordning er imidlertid efterhånden bortfaldet i flere andre europæiske lande (eks. Tyskland, Polen, Tjekkiet og Frankrig), så flyvning til disse lande med UL-fly er fri.</p> <p><u>Berørte:</u> Alle, der flyver ind i Danmark med udenlandske UL-fly, er berørt af reglen.</p> <p><u>Begrundelse:</u> Kravet bør fjernes. Det strider mod EU-grundprincippet om fri bevægelighed mellem EU-landene, og det udgør en unødvendig administrativ belastning. UL-reglerne i de europæiske ligger i det store og hele på samme sikkerhedsniveau, selvom enkelthederne i de respektive regler er forskellige, hvilket som nævnt betyder, at andre lande har taget konsekvensen af.</p> | |
|--|---|--|

Per Strand

Fra: Charlotte Perch Hellinghus <cpe@naviair.dk>
Sendt: 7. august 2017 12:17
Til: ts Info
Emne: Svar på høring TS30302-00099

Nedenfor angives Naviairs bemærkninger til styrelsens høring vedrørende BL-ændringer om lufttrafikregler og procedurer for tale-radiokommunikation

BL 7-1:

- * Ifølge følgebrevet er der ændringer i Pkt. 3.1.1, litra a og pkt. 3.3.3. Det er formodentlig Pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3.
- * Generelt: Ref. pkt. 3.1.1: Da BL'en kun gælder delvis for Danmark, ville det højne brugervenligheden hvis det ud for hvert punkt/paragraf i BL'en blev markeret, om punktet gælder DK eller ej. Dette kan gøres helt simpelt og diskret – eks. med en lille stjerne ud for de punkter, der også gælder DK.
- * Generelt: Til behagelig information, Søndrestrøm FIR ændrer navn i 2018 til Nuuk FIR – måske BL'erne kan fremtidssikres ift. dette.
- * Generelt: Vendingen "I forbindelse med flyvning på Færøerne og i Grønland..." bruges flere steder i BL'en (eks. 4.3.1.4.2.1), men disse punkter gælder jo netop kun for Færøerne og Grønland, ref. pkt. 3.1.1, hvorfor denne vending vel kan udelades? Specielt hvis alle punkter gældende for Danmark evt. markeres med stjerne.
- * Pkt. 3.4: Når §35 nævnes, bør §74 også medtages i dette punkt, så det er tydeligt, at §50 også gælder flyveledere m.fl.
- * Pkt. 4.2.2.6.2: Teksten nævner specifikt tilladelse fra et kontrolltårn, men der er også manøvreområde og ventepositioner på AFIS pladserne, men ikke noget kontrolltårn... Så hvordan skal en pilot på en ukontrolleret plads forholde sig?
- * Pkt. 4.3.1.2.2 (eller tilhørende punkter): Det vil være fint at tilføje at forkortede flyveplaner ikke kan benyttes om natten (undtagen i flyvepladsens umiddelbare nærhed)
- * Pkt. 4.6: Overskriften til dette punkt ("Flyvekontrolltjeneste") kan overvejes. Punktet omhandler ikke kun flyvekontrolltjeneste.

BL 7-14:

- * Pkt. 7.6.6.2, litra a. Flyveniveauer i hele hundreder skal udtales i hele hundreder. Vil det sige, at man fremover ikke kan vælge at udtale hvert tal for sig ved hele hundreder?
- * Headings er det eneste, der ikke må udtales som hele hundreder. For at skabe ensartethed, kunne headings i hele hundreder, så ikke udtales som andre tal?

BL 7-100:

- * Generelt: Overskriften i denne BL og i ATS instruks 0, s. 3, bør være ens. I BL 7-100 er overskriften "Bestemmelser, der supplerer SERA-forordningen". I ATS 0 er overskriften "Bestemmelser, der supplerer EU-forordning 923/2012 (SERA) mm."
 - * Pkt. 4.3 er VMC minima
 - Pkt. 4.4 er VFR om natten
 - Pkt. 4.5 er VFR nær hindringer
 - Pkt. 4.6 er SVFR nat
- Der ville være naturligt at have VFR dag i luftrumsklasse C og D, samt SVFR dag stående i forbindelse med disse punkter. Men det er ikke beskrevet her.

With the best regards/Mange hilsner

Charlotte Perch Hellinghus
Senior Legal Consultant, LL.M, Corporate Services, Legal Affairs D +45 3247 8912 • cpe@naviair.dk

Per Strand

Emne: VS: TS30302-00099

Fra: Jeanni Kimmer Nilsson <jkl@aircat.dk>

Dato: 14/08/2017 21.18 (GMT+01:00)

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>, Flemming Christensen <flch@tbst.dk>

Cc: es@es-daa.dk

Emne: TS30302-00099

Kommentar til udkastet af BL 7-100 Afsnit 4.3

Hvorfor skrive pkt. 4.3.2 som et afsnit for sig selv, på den måde kan det opfattes som det gælder for alle luftrum (A-G) men dette afsnit gælder kun for luftrum F og G.

Så mit forslag ville være at skrive det på samme måde som der er gjort i AIC B [12/15](#).

| Højdebånd | Luftrumsklasse | Flyvesigtbarhed/hastighed | Afstand fra skyer |
|--|----------------|--|-------------------------------|
| I og under 900 m (3000FT) MSL, eller 300 m (1000 FT) over terræn, afhængig af hvad der er højest | F og G | 5 km/250 KT IAS eller mindre 3 km*/140 KT IAS eller mindre | Klar af skyer og med jordsigt |

* Med luftfartøjer, der er etableret i trafikrunden til en flyveplads, er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km, fri af skyer og med flyvepladsen i syne.

Med bemandede friballoner er flyvning i eller under 450 m (1500 FT) MSL eller 300 m (1000 FT) over terræn afhængig af, hvad der er højest, tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km.

Med helikoptere er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 0,8 km under forudsætning af, at helikopteren opererer med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå kollision.

Det samme gælder for pkt. 4.3.3 og 4.3.4.

Kommentar til udkastet af BL 7-100 Afsnit 4.9

I den Engelske forordning 2016/1185 er skrevet følgende:

the English language shall be used for communications between the ATS unit and aircraft, **at** aerodromes with more than 50 000 international IFR movements per year.

på Dansk er skrevet:

skal engelsk anvendes til kommunikation mellem ATS-enheden og luftfartøjer ved flyvepladser med flere end 50 000 internationale IFR-flybevægelser om året.

Ordet "at" er alle steder i dette afsnit oversat med "ved"

"Ved flyvepladser": hvor langt rundt om lufthavnen gælder det så? Gælder det så både flyvning i kontrolzonen eller gælder det også flyvning i TMA'et og dermed også for alle svæveflyver som ønsker at komme i op TMA'et?

Burde ordet "at" ikke være oversat med "på" flyvepladsen.

Dette afsnit lægger op til kommunikation på en flyveplads f.eks. for undgå runway incursions.

Som beskrevet:

...foregår på engelsk på de nævnte flyvepladser af sikkerhedshensyn og for at undgå luftfartøjers indtrængen på en optaget bane eller andre flyvesikkerhedsrisici

Er dette gældende både for VFR og IFR flyvning? Betyder det her at en VFR flyvning med nationalt begrænset radio bevis ikke kan krydse Kastrup CTR?

Med venlig hilsen / Best regards

Jeanni Kimmer Nilsson

COPENHAGEN
airtaxi.



Copenhagen AirTaxi® A/S
CAT flyservice A/S
Skolen for Civil Pilot Uddannelse®
Københavns Lufthavn Roskilde
Lufthavnsvej 34 - 38
DK 4000 Roskilde
Denmark
Tlf.: +45 46 19 11 14
Fax.: +45 46 19 11 15
E-mail: jkl@aircat.dk
Web: www.aircat.dk

This email is intended for the intended recipients(s) and may contain confidential information. Reproduction, dissemination or distribution of this message is prohibited unless authorised by the sender. If you are not the intended recipient, please notify the sender immediately and you must not read, keep, use, disclose, copy or distribute this email without the sender's prior permission. The views expressed by the sender are not necessarily those of Copenhagen AirTaxi® A/S & CAT flyservice® A/S.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

15. august 2017

Høring over udkast til BL-ændringer om lufttrafikregler og procedurer for tale-radiokommunikation

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 30. juni 2017 vedrørende ovennævnte.

Vi har ingen særlige bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef - Transport & Infrastruktur

Per Strand

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 14. august 2017 16:59
Til: ts Info
Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. høring over udkast til nye BL'er om lufttrafikregler og procedurer for tale-radiokommunikation(ERST Sagsnr: 2017 - 7590)

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. høring over udkast til nye BL'er om lufttrafikregler og procedurer for tale-radiokommunikation.

Høringen giver ikke Erhvervsstyrelsen (herunder TER) anledning til bemærkninger, idet forslaget ikke medfører (nye) administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Med venlig hilsen

Christina Gardshodn
Stud.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Direktionssekretariatet - Team Jura

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291355
E-mail: ChrGar@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET
PPas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

Per Strand

Fra: Elisabeth Fransiska Rasmussen <elisabethr@uvmr.fo>
Sendt: 16. august 2017 15:45
Til: Per Strand
Emne: SV: KORREKTION til Høring over udkast til nye BL'er om lufttrafikregler og procedurer for tale-radiokommunikation

Sag: TS30302-00099
Sagsdokument: 4698090

Kære Per Strand,

Uttanríkis- og vinnumálaráðið har ingen bemærkninger til udkastet.

Vinaliga/Kind Regards

Elisabeth F. Rasmussen
Løgfrøðingur / Legal Adviser



Uttanríkis- og vinnumálaráðið/Ministry of Foreign Affairs and Trade
Tinganes • FO-110 Tórshavn • Faroe Islands
Tel. (+298) 30 10 75 • Mobile (+298) 55 10 75
elisabethr@uvmr.fo • www.uvmr.fo

Fra: Per Strand [mailto:pers@tbst.dk]

Sendt: 30. juni 2017 10:23

Til: aro@aar.dk; info@aal.dk; AOPA <info@aopa.dk>; info@bll.dk; Info@dansk-luftfart.dk; cau@cau.dk; info@dalpa.dk; dpf@dpf.info; ph@aar.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; transport@di.dk; Per Henriksen, Dansk Industri til Dansk Luftfart <pehe@di.dk>; mail@flyvdmu.dk; regioner@regioner.dk; es@es-daa.dk; letbyrder@erst.dk; info@esbjerg-lufthavn.dk; naviar@naviar.dk; 'aib@aib.dk' (aib@aib.dk) <aib@aib.dk>; mail@krp.dk; Københavns Lufthavne A/S <marianne.bauer@cph.dk>; 'kl@kl.dk' <kl@kl.dk>; Kda@kda.dk; Lars Andersen <lars.andersen3@sas.dk>; Eva.Stahlemer@sas.se; post@sonderborg-lufthavn.dk; vfk@mil.dk; df@naviar.dk; VMR-Journal <uvmr-journal@uvmr.fo>; Elisabeth Fransiska Rasmussen <elisabethr@uvmr.fo>; Journalin hjá LMS <journalin@tinganes.fo>; 'info@nanoq.gl' <info@nanoq.gl>; Jonas Smed Sørensen (joss@nanoq.gl) <joss@nanoq.gl>; Niels Grosen (ngr@mit.gl) <ngr@mit.gl>; 'mit@mit.gl' <mit@mit.gl>; fpu@flyvebranchen.dk; ati@jet-time.dk

Cc: Flemming Christensen <flch@tbst.dk>; Ove Have Rasmussen <ovra@tbst.dk>

Emne: KORREKTION til Høring over udkast til nye BL'er om lufttrafikregler og procedurer for tale-radiokommunikation

I forlængelse af nedenstående mail af i går gøres opmærksom på, at der er uploadet en ny version af høringbrevet og af udkastet til BL 7-14 på høringsportalen. Dette som følge af at vi ved en fejl ikke havde fået en ændring med i BL 7-14-udkastet. Det drejer sig om et nyt pkt. 7.6.2.2 om afsendelse af tal og talgrupper for flyveniveauer og transponderkoder og tilhørende eks. i bilag 1. Dette er nu med i de nye udkast på høringsportalen. Der henvises fortsat til dette link.

<http://www.hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/60760>



KONGELIG DANSK AEROKLUB
Danmarks Luftsports-Forbund

Protektor:
H. K. H. Prins Henrik

Afs.: Kongelig Dansk Aeroklub, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Den 29. august 2017

Emne: Høringssvar vedrørende ændringer til BL.7 serien

Kongelig Dansk Aeroklub vil hermed udtrykke enighed og støtte til det af DMU og AOPA fremsendte høringssvar til TBBST's forslag til ændringer af BL. 7 serien.

Helt generelt er det gang på gang fastslået, at EASA lovgivningen står over regional lovgivning. Dette er senest blevet bekræftet af Jesper Rasmussen EASA.

Med venlig hilsen

Tonny Henriksen
Generalsekretær

Cc: DMU, AOPA Danmark



Medlem af *Fédération Aéronautique Internationale*



Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon 22 88 70 91 · E-mail: kda@kda.dk · www.kda.dk

Per Strand

Fra: Carsten B. Svendsen <carsten@cb-svendsen.dk>
Sendt: 29. august 2017 21:48
Til: ts Info
Cc: 'Motorflyvningens Fællessekretariat -Merete Strandberg '
Emne: SV: Høringssvar, BL 7 - serien

Til Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen!

I forbindelse med det af AOPA og DMU fremsendte høringssvar vedr. BL 7 – serien skal Dansk Gyrokofter Union gøre opmærksom på, at bestyrelsen i DGU støtter op omkring det fremsendte svar.

Med venlig hilsen / Kind regards

Carsten B. Svendsen
Formand/Chairman
Stenkær 27 DK-2765 Smørum Denmark

Direct: (+45) 40105286
E-mail: carsten@cb-svendsen.dk
Web: <http://www.gyrounion.dk>

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Sendt til: info@tbst.dk

DMU Dansk Motorflyver Union



**Motorflyvningens
Fællessekretariat**
Søparken 2
DK-9440 Aabybro
Tel +45 78 78 21 90
www.motorflyvning.dk

Den 29. august 2017

Vedr.: Høringssvar vedr. foreslåede ændringer til BL 7 serien.

Overordnede bemærkninger

Idet vi takker TBST for at have forlænget høringsfristen til d. 29. august vil AOPA og DMU gerne kvittere med følgende kommentarer til de foreslåede ændringer i BL 7 serien.

Høringen rummer flere aspekter som AOPA og DMU finder stærkt problematiske og som generelt trækker i den forkerte retning, nemlig:

- flere nationale særregler uden en dokumenteret safety case;
- regler der strider med gældende EU regulering; og
- forringede vilkår for almenflyvningen generelt og de erhvervsvirksomheder, der anvender luftfart til at understøtte deres virksomhed i særdeleshed;

Høringen indfører nationale særregler på områder som nu er reguleret af EU regler. Forslaget om at forbyde fly over 5700 kg at operere på private pladser fratager operatørerne de muligheder som fremgår af Part-NCC. Det sker på et tidspunkt, hvor operatørerne af disse NCC-fly siden indførelsen af EU's OPS regler sidste år netop er langt strengere reguleret og er pålagt at have procedurer for valg af flyveplads og udføre pre-survey. Behovet for at (gen)indføre gamle danske regler er derfor ikke det samme som det har været tidligere og vil på nuværende tidspunkt pålægge restriktioner der går udover EU reglerne. Desuden savner vi en sikkerhedsmæssig begrundelse, da vi ikke er bekendt med at fraværet af denne regulering har medført sikkerhedsmæssige udfordringer i den periode hvor bestemmelserne har været harmoniseret med EU reglerne.

Indførelsen af forbud mod at overflyve tættere bebygget område ved start fra en privat flyveplads er stærkt problematisk. Dels er det formuleret som en regel for minimumsflyvehøjde og strider dermed direkte mod Part-SERAs bestemmelser. Vi har forelagt spørgsmålet samt den konkrete

foreslåede formulering for EU Kommissionen, der klart har tilkendegivet at Danmark ikke kan indføre en sådan national særregel, der er i direkte modstrid med SERAs regler for minimumsflyvehøjde.

På grund af den meget brede danske fortolkning af tættere bebygget område, der f.eks. også omfatter industriområder så vil bestemmelsen have meget store konsekvenser for f.eks. helikopteroperationer til virksomheder, som ellers ligger placeret på kanten af industri- eller byområder så ind- og udflyvning kan foretages over åbne arealer uden risiko for hverken personer eller ejendom. Reglen risikerer også at påvirke en række eksisterende private pladser, som risikerer helt at måtte lukke eller hvor der fremover skal foretages uhensigtsmæssige manøvrer i forbindelse med ind- og udflyvning for at overholde reglen.

EU bestemmelserne på området sikrer generelt at flyvningen kan foretages sikkert, idet flyvningen skal ske *"i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske uden fare for personer eller ejendom på jorden"*. Der er derfor ikke noget sikkerhedsmæssigt belæg for at indføre denne meget restriktive nationale særregel.

Under alle omstændigheder vil anvendelse af en landingsplads udover lejlighedsvis brug medføre krav om anmeldelse i henhold til BL 3-7 samt indhentning af relevante støj- og miljøgodkendelser. Disse hensyn kan derfor heller ikke retfærdiggøre et generelt forbud mod lejlighedsvis landing på kanten af et industri- eller byområde.

Det bemærkes desuden, at vores skandinaviske nabolande som vi har et nært harmoniserings-samarbejde med ikke har tilsvarende begrænsninger og anerkender at helikopteren er et vigtigt og lovligt transportmiddel, der netop har sin berettigelse ved anvendelse udenfor godkendte flyvepladser.

Igen er vi heller ikke bekendt med at fraværet af denne regulering har medført sikkerhedsmæssige udfordringer i den periode, hvor bestemmelserne har været harmoniseret med EU reglerne.

Forslaget om at indføre en anmærkning i reglerne for special-VFR om at en pilot godt må få lov at flyve ind i en kontrolzone og krydse hen til en sekundær plads på (uden tårnkontrol og vejrobservationer) men ikke må lande på selvsamme plads efter at han ved selvsyn har konstateret at vejret er helt perfekt strider mod enhver form for sund fornuft.

Det er desværre ikke kun et teoretisk eksempel: Det seneste år har budt på mange grundløse aflysninger på den nye vandflyverute fordi Kastrup Lufthavn fortsat melder tåge, mens vejret forlængst er klaret op ved vandflyverbasen nord for København. Uanset om der findes en alternativ løsning i forhold til netop vandflyveroperationen så er det vigtigt at der findes en generel løsning på problematikken.

Som det fremgår af de detaljerede bemærkninger er der intet i Part-SERA der forhindrer at TBST kan anlægge en fornuftig fortolkning af bestemmelsen og EU Kommissionen har netop på baggrund af vores henvendelse understreget fornuften i at tillade, at man kan lande på den sekundære flyveplads, når man har lov at flyve derhen og kan konstatere at vejret er godt.

Den fortolkning der pt. lægges op til er et eksempel på en fuldstændig meningsløs regel, der desværre risikerer at medvirke til at piloter mister respekten for gældende regler.

Vi foreslår på baggrund af ovenstående at indførelsen af punkt 4.9 og punkt 5.5. litra a droppes samt at der indføres en bemærkning i BL 7-100 punkt 4.6.2, der tydeliggør at special-VFR operationer til og fra en sekundær plads indenfor en kontrolzone, hvor der ikke er tårnkontrolltjeneste eller vejrobservation og hvor der derfor ikke skal udstedes start og landingsklarering, er tilladt under forudsætning af at piloten rapporterer at de krævede værdier for sigt- og skyhøjde er til stede i den del af kontrolzonen.

Endelig foreslår vi en oprydning i referencer til BL-er som vi anser for afløst af EU regler. Detaljerne fremgår af de følgende detaljerede høringskommentarer.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for et møde og yderligere dialog om disse vigtige ændringer.

Med venlig hilsen

AOPA Danmark

Dansk Motorflyver Union

Jacob Pedersen
Formand

Knud Nielsen
Formand

Detaljerede høringskommentarer

I punkt 3.1.1 foreslås punkt 4.9 samt punkt 5.5 litra a indført som gældende i Danmark.

Vedr. indførsel af BL 7-1 punkt 4.9

Konsekvensen af at indføre punkt 4.9 i Danmark vil begrænse muligheden for at anvende fly over 5700 kg på f.eks. private pladser.

I modsætning til tidligere er operationer med fly over 5700 kg i dag reguleret efter et Part-NCO, der stiller langt større krav til operatøren end hvad der gælder efter danske bestemmelser da punkt 4.9 tidligere var gældende dansk lov.

Part NCC stiller således krav til at operatøren har procedurer for at vurdere om en flyveplads er egnet

til den påtænkte operation. Behovet for at regulere selvsamme igennem en BL er derfor ikke det samme.

Den foreslåede begrænsning går under alle omstændigheder langt videre end Part-NCC, der i *NCC.OP.100 Use of aerodrome and operating sites* angiver: *The operator shall only use aerodromes and operating sites that are adequate for the type of aircraft and operation concerned.* Jævnfør desuden AMC1 NCC.OP.100 der bl.a. kræver et pre-survey med beskrivelse af "site suitability with reference to available aircraft performance".

De sikkerhedsmæssige aspekter af operationer med fly over 5700kg er således dækket af Part-NCC og indførelsen af nationale særregler i punkt 4.9 vil stride mod Part-NCC samt pålægge unødige restriktioner, der ikke er sikkerhedsmæssigt begrundet.

Vedr. indførsel af BL 7.1 punkt 5.5 litra a

TBST foreslår (gen)indførsel af følgende nationale særregel:

Medmindre der foreligger tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, må flyvning kun udføres

a. over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, i en højde af mindst 300 m (1000 FT) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartøjet. Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start fra eller landing på en godkendt flyveplads.

Vi anser denne bestemmelse som stærkt problematisk af en række årsager:

1. Den regulerer et område (minimumsflyvehøjde) der er dækket af Part-SERA og hvor der derfor ikke er lovlig hjemmel til at indføre national sær-regulering
2. Part-SERA dækker allerede de relevante sikkerhedsmæssige aspekter for de pågældende operationer

3. Den vil påføre dele af dansk luftfart helt unødige begrænsninger herunder f.eks. hindre danske virksomheder beliggende på kanten af et industriområde i at benytte en helikopter som transportmiddel også selvom ind- og udflyvning kan foretages fuldstændig sikkert over åbne og ubebyggede områder.

4. Hvordan formuleringen skal forstås er uklar og den fremtidige retsstatus vil være tvivlsom på grund af uoverensstemmelsen med Part-SERA.

5. Det er uklart hvad TBST forstår ved en "godkendt flyveplads"

Ad 1)

Bestemmelser for minimumsflyvehøjder er klart defineret i Part-SERA, der angiver:

SERA.3105 Minimumsflyvehøjder

Flyvning skal, bortset fra ved start og landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, ikke foregå over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlings af personer, medmindre det sker i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske uden fare for personer eller ejendom på jorden. Minimumsflyvehøjderne for VFR-flyvninger er dem, der er fastsat i SERA.5005 litra f), og minimumsflyvehøjderne for IFR-flyvninger er dem, der er fastsat i SERA.5015 litra b).

SERA.5005 litra f angiver herefter:

SERA.5005 (f)

Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, må VFR-flyvninger ikke foregå 1) over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlings af personer i en højde på under 300 m (1 000 ft) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartøjet

Det fremgår klart at Part-SERA regulerer minimumsflyvehøjder i forbindelse med start eller landing. Formuleringen "eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed" i både SERA.3105 samt SERA.5005 giver myndigheden en mulighed for at udvide (bemærk ordvalget "eller")

muligheden for at operere i lavere højder end angivet i SERA. Der er ingen mulighed for at myndigheden generelt kan pålægge skærpede krav til minimumsflyvehøjde i forbindelse med start og landing som det vil være tilfældet hvis punkt 5.5 litra a gøres gældende i Danmark.

Vi har forelagt spørgsmålet om minimumshøjde ved start og landing på ikke godkendte flyvepladser i bymæssigt bebyggelse samt den konkrete foreslåede formulering i punkt 5.5. litra a for EU Kommissionens ansvarlige for Part-SERA, Jyrki Paajanen. Han svarer klart at en national myndighed ikke kan forbyde at der descendes under 1000 for at lande da dette udtrykkeligt er nævnt i Part-SERA:

I understand that we are specifically speaking of a landing that takes place outside a regular aerodrome i.e. on an operating site, which itself is located in a city or an otherwise congested area. Basically it is correct

that SERA (or OPS for that matter) does not forbid descending below minimum altitude for the purpose of landing even outside of public airports or within congested areas. That is why the words "except for take-off or landing" as well as the concept of "operating site" were included in SERA.

You are right that the CAA may not prohibit descending below 1000ft for the purpose of landing. This is clear from the SERA text, where the words "or except by permission" come after the mention of take-off or landing, thus making such permission only applicable to other things than landings and take-offs:

"Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown: "

Den foreslåede genindførelse af punkt 5.5 litra a vil således helt klart stride mod Part-SERA og derfor ikke være lovlig.

Ad 2)

Som det fremgår ovenfor kræver SERA.3105 at flyvning generelt "sker i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske uden fare for personer eller ejendom på jorden".

De relevante sikkerhedsmæssige aspekter er derfor dækket ind af Part-SERA og yderligere dansk lovgivning kan ikke med rimelighed begrundes i eller retfærdiggøres ud fra sikkerhedsmæssige overvejelser.

Hvis flyvning til og fra f.eks. et matrikel på kanten af et by- eller industriområde kan foretages over åbne marker med mulighed for nødlanding uden fare for personer eller ejendom så er der absolut intet sikkerhedsmæssigt belæg for at ulovliggøre denne flyvning.

Er der tale om andet en lejlighedsvis anvendelse af pågældende landingssted vil dette under alle omstændigheder kræve en anmeldelse til TBST samt relevante miljø- og støjgodkendelser. Disse hensyn kan derfor heller ikke retfærdiggøre forbuddet.

Ad 3)

Indførelsen af punkt 5.5 litra a gøres særligt problematisk og byrdefuld på grund af AIC B 23/13 der udvider begrebet tættere bebygget område til også at omfatte: *"sommerhusområder, beboede campingpladser, bebyggede industri- og havneområder. Herudover betragtes parker, strande eller andre rekreative områder, der ligger indenfor, integreret med eller i umiddelbar tilknytning til et tæt bebygget område også som tæt bebygget område."*

Denne meget brede definition af tættere bebygget område gør indførelsen den danske særbestemmelse meget vidtgående. F.eks. vil en virksomhed, der ligger i et industriområde på en matrikel, der grænser op til åbne marker f.eks. ikke længere kunne anvende en helikopter til selv helt lejlighedsvis operationer selvom ind- og udflyvning kan ske fuldstændig sikkert og uden fare for personer eller ejendom. En helikopters berettigelse er netop at kunne operere udenfor godkendte flyvepladser og det forekommer helt uproportionalt at fratage virksomheder muligheden for at anvende et i øvrigt fuldt lovligt transportmiddel, hvor der ikke er en sikkerhedsmæssig begrundelse. Virksomheder der i de senere år har investeret i en helikopter som produktivitetsfremmende transportmiddel i tiltro til gældende SERA regler får i praksis eksproprieret gældende rettigheder.

Ad 4)

Selve formuleringen af punkt 5.5 litra a giver anledning til en vis uklarhed om hvordan bestemmelsen skal forstås. Det er således uklart om et luftfartøj under slutanflyvning til en ikke-godkendt flyveplads som kommer tættere end 600m på byen, men ikke direkte overflyver byen, skal leve op til kravet om at holde 1000 fod over højeste hindring indenfor 600m.

Da kravet er formuleret så det gælder "over tættere bebyggede områder" bør det i en snæver juridisk fortolkning kun gælde når flyet helt konkret overflyver byen og ikke hvis det flyver tæt forbi byen (nærmere end 600 meter). AOPA har ved telefonisk henvendelse til TBST fået bekræftet denne fortolkning af TBSTs medarbejder Flemming Christensen. For god ordens skyld skal vi dog bede TBST skriftligt bekræfte dette meget vigtige aspekt uanset om Styrelsen, som vi opfordrer til, skulle vælge at frafalde indførelsen af punkt 5.5 litra a. Spørgsmålet har nemlig relevans i forhold til forståelsen af SERA.5005 litra f generelt.

Skulle Styrelsen modsat den telefoniske udmelding ved nærmere overvejelse komme frem til den konklusion, at et fly der starter eller lander på en ikke-godkendt flyveplads ikke må komme nærmere end 600 meter på bymæssig bebyggelse i en højde under 1000 fod så vil dette have ekstremt vidtgående konsekvenser for hovedparten af landets private GA flyvepladser. Veletablerede pladser som Endelave, Holbæk, Haderslev, Rårup og mange flere vil ikke kunne anvendes under denne fortolkning. Det vil have en ekstrem voldsom og negativ effekt på GA i Danmark.

Ad 5)

Det er uklart hvad TBST forstår ved en "godkendt flyveplads" og hvordan en pilot skal konstatere om en flyveplads er godkendt eller ej. Er det f.eks. en flyveplads der er medtaget i VFGens liste over private pladser eller det pladser der er anmeldt efter BL 3-7? Pågældende BL taler om registrering og anmeldelse men bruger ikke begrebet godkendelse.

I VFGen er under punkt 4.1 angivet at:

"...flyvepladser kan optages i efterfølgende liste [...] under forudsætning af [...] at flyvepladsen er godkendt af Trafikstyrelsen".

Men så står som næste punkt: "Det vil fremgå af bemærkningen om den pågældende flyveplads af godkendt af Trafikstyrelsen".

De to udsagn forekommer selvmodsigende. Især da det er meget få steder i listen hvor det er angivet at pladsen er godkendt. Umiddelbart ses kun sådan en bemærkning ud for Holsted.

Ifølge VFGen er det et krav for optagelse på listen at banen er over 500m og skal have mindst 100 operationer i den travleste måned. Da mange private baner ikke lever op til dette vil de ikke kunne optages og listen kan derfor heller ikke bruges som rettesnor når en pilot skal vurdere om en plads er godkendt. Det er derfor uklart hvordan en pilot skal afgøre om en plads er "godkendt".

Vedr. BL 7-100 punkt 4.6.2

Den foreslåede anmærkning til reglerne for special-VFR i en kontrolzone fremstår uklar, men TBST har i anden anledning indikeret at det er Styrelsens opfattelse at det ikke vil være tilladt for en pilot at lande noget sted i kontrolzonen selvom han helt lovligt kan få lov at krydse igennem.

AOPA og DMU mener ikke at et sådan forbud kan begrundes i Part-SERA og samtidigt vil det medføre en flyvesikkerhedsmæssig helt aparte situation, nemlig:

- den primære tårnbetjente flyveplads i en kontrolzone rapporterer sigt og skyhøjde "under special-VFR"
- en pilot rapporterer god sigt og skyhøjde i et hjørne af kontrolzonen og får lov at krydse ind i den del af kontrolzonen hvor vejret er godt (alle inkl. TBST er enige om at dette er lovligt)
- piloten passerer nu forbi en egnet landingplads (uden tårnkontrol eller vejrrapport),
- piloten konstaterer at vejret her er helt perfekt med god sigt og skyhøjde,
- piloten må nu ifølge TBSTs forslag IKKE lande på den pågældende plads,
- piloten skal i stedet fortsætte videre væk fra pladsen med det gode vejr og ud af kontrolzonen igen

Det burde være oplagt at et sådan flyveforløb ikke giver nogen sikkerhedsmæssig mening. Hvis det er tilladt at krydse gennem en kontrolzone og det i den forbindelse konstateres at vejret er godt i

et område af kontrolzonen, hvor piloten ønsker at lande så giver det kun mening at piloten også må lande der.

Det giver absolut ikke nogen flyvesikkerhedsmæssig mening, at piloten skal flyve væk fra en plads hvor han netop ved selvsyn har konstateret at vejret er godt. Tværtimod risikerer det et fremkalde en farlig situation, hvis piloten i en sådan situation tvinges til at fortsætte ud af kontrolzonen på en dag hvor tåge driver ind over området eller er ved at sænke sig.

Det afgørende er at Part-SERA IKKE indeholder en bestemmelse, der ville gøre det ulovligt for en pilot at lande i eksemplet ovenfor. Det afgørende er at ATC hverken må eller kan udstede en klarering til at lande på f.eks. en privat flyveplads, privat mark eller andet landingsområde indenfor kontrolzonen. ATC kan kun udstede en klarering til at lande på pladsen med tårnkontrolltjeneste.

Piloten skal med andre ord ikke have en landingsklarering, men blot en tilladelse til at krydse hen til det ønskede landingsområde (der ikke behøver at være en flyveplads men kan være en privat mark, selvvalgt helikopter landingsplads etc).

Den i anmærkningen nævnte SERA.5010 litra c angiver:

En flyvekontrolenhed må ikke udstede klarering til specielle VFR-flyvninger til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima:

- 1) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1 500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m
- 2) skydækkeshøjden er mindre end 180 m (600 ft).«

Ovenstående indeholder ét eneste forbud: Den forbyder ATC i at udstede en klarering til at lande eller flyve ind i en landingsrunde på en flyveplads hvis DEN flyveplads rapporterer under de fastsatte værdier. Formuleringen indeholder ingen andre forbud i forhold til hvad ATC må eller hvad piloten må. Den forbyder ikke ATC at udstede en Special VFR klarering til at krydse ind i kontrolzonen eller hen til en anden plads eller egnet landingsområde i kontrolzonen. Den forbyder heller ikke en pilot i at lande, hvis det kan ske under de vilkår der er beskrevet i litra b, hvor piloten vurderer sigtbarhed og skydækkeshøjde.

Ovenstående vurdering er bakket op af EU Kommissionens, Jyrki Pajanen der d. 22/12/2016 har meddelt følgende til AOPA:

We changed the text in order to allow flight in a part of CTR that was above minima even if the tower was below minima, but no-one thought of mentioning specifically a situation where one tower would channel traffic to two airfields. Yes, the idea is to allow flight if the aircraft is further away from the tower and pilot says weather is OK. Whilst landings were not specifically mentioned in GM, it is actually logical to allow flight with the purpose of landing. Either the second airfield is in CTR and controlled in which case it can become "that airfield" (one with remote tower, in which weather is above minima) or it is uncontrolled in which case landings there are not controlled and ATC issues crossing clearances to fly there.

Vi vil stærkt opfordre TBST til at bruge almindelig sund fornuft og anlægge en pragmatisk fortolkning af Part-SERA; en fortolkning der oven i købet bakkes op af EU Kommissionens ekspert på området.

Det kunne ske ved en ændring af anmærkningen til at tydeliggøre at special-VFR operationer til og fra en sekundær plads indenfor en kontrolzone, hvor der ikke er tårnkontrolltjeneste eller vejrobservation, og hvor der derfor ikke skal udstedes start og landingsklarering, er tilladt under forudsætning af at piloten kan fastslå at de i SERA.5010 litra b krævede forhold er opfyldt i den del af kontrolzonen hvor der opereres.

Samtidigt vil vi opfordre til at TBST arbejder på at få præciseret Part-SERA, så der tages mere direkte højde for situationen, hvor der opereres til en sekundær flyveplads indenfor en kontrolzone, altså en flyveplads uden tårnkontrol eller vejrobservation.

Den i høringsforslaget anførte anmærkning er under alle omstændigheder uklar, da den forholder sig til en klarering til at starte eller lande som ikke er relevant for flyvningen til en sekundær plads uden tårnkontrol.

Øvrige behov for ændringer til BL 7 serien

TBST lader ikke til at have brugt anledningen til at rydde op i flere referencer, der er blevet uaktuelle efter indførelsen af Part-NCO og Part-SPO.

BL-en refererer således fortsat til en række danske BL'er som vi anser for ikke længere at være aktuelle eftersom der er tale om områder der siden april 2016 er fuldstændig reguleret af EU OPS reglerne.

Under punkt 4.1.5 referes til BL 5-8 om erhvervsmæssig målflyvning, mål-bugsering, reklameflyvning og reklamenedkastning. Denne BL anser vi for at være erstattet af Part-SPO, hvorfor referencen bør opdateres.

Under punkt 4.1.6 refereres til BL 9-1 om faldskærmsudspring. Denne BL anser vi for non-kommercielle operationer som erstattet af de generelle bestemmelser i NCO.SPEC, samt specifikt NCO.SPEC.PAR samt for kommercielle operationer med Part-SPO herunder SPO.SPEC.PAR. Referencen til BL 9-1 bør derfor fjernes og formuleringen i punkt 4.1.6 bør referere til Part-NCO i stedet for til "bestemmelser der er fastsat af TBST".

En gennemgang af BL 7-1 har vist, at rundt omkring i BL'en er gemt en række bestemmelser, der gælder i Danmark, selv om BL 7-1 efter indførelse af Part-SERA stort set kun gælder for Færøerne og Grønland.

Efter vores erfaring er stort set ingen piloter opmærksomme på dette. Selv blandt de piloter, som er, er det en udfordring at holde styr på, at der både er en Part-SERA, en BL 7-100 som, beskriver supplerende danske bestemmelser og desuden altså stadig nogle enkelte spredte bestemmelser i BL 7-1, som håndhæves i

Danmark. Der er altså tale om en sammenstilling af regler, der er så godt som umulig at gennemskue, selv om denne uheldige komplikation virker helt unødvendig.

Selv blandt de piloter, som både er opmærksomme på dette og som formår at holde overblikket, vil det være en udfordring at forstå, hvordan Danmark kan håndhæve disse bestemmelser, der omhandler forhold, som for samtliges vedkommende er beskrevet i Part-SERA. Part-SERA står over nationale bestemmelser, som anført i blandt andet Lov om Luftfart, §2.

Det drejer sig om følgende. I BL 7-1 står:

3.1.3 Ved lufttrafik på Færøerne og i Grønland skal bestemmelserne i denne BL følges. Ved lufttrafik i Danmark skal bestemmelserne i pkt. 3.4, 4.1.4 - 4.1.7, 4.2.2.6.4, 4.2.2.6.5, 4.8.2 – 4.8.6.1 følges.

Ovenstående punkter gennemgås her ét ad gangen:

BL 7-1 stk. 3.4 Indtagelse af spiritus, opstemmende eller bedøvende midler.

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.2020 Problematic use of psychoactive substances

No person whose function is critical to the safety of aviation (safety-sensitive personnel) shall undertake that function while under the influence of any psychoactive substance, by reason of which human performance is impaired. No such person shall engage in any kind of problematic use of substances.

Er der behov for at supplere med særlige danske bestemmelser ved dette punkt? Det foreslås at anføre disse som en AltMoC, sådan at de lettest muligt kan sammenholdes med den relevante Part-SERA bestemmelse.

BL 7-1 stk. 4.1.4 Nedkastning og udspredning

Intet må nedkastes eller udspredes fra et luftfartøj, medmindre Trafikstyrelsen har givet tilladelse dertil. Nedkastning og udspredning skal tillige, hvor dette i øvrigt kræves, foregå i

overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed:

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3115 Dropping or spraying

Dropping or spraying from an aircraft in flight shall only be conducted in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

Er der behov for at supplere med særlige danske bestemmelser ved dette punkt? Det foreslås at anføre disse som en AltMoC, sådan at de lettest muligt kan sammenholdes med den relevante Part-SERA bestemmelse.

BL 7-1 stk. 4.1.5 Slæbeflyvning

Luftfartøj eller anden genstand må kun slæbes efter et luftfartøj efter de bestemmelser, der er fastsat af Trafikstyrelsen. Slæbeflyvning skal, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3120 Towing

An aircraft or other object shall only be towed by an aircraft in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

BL 7-1 stk. 4.1.6 Faldskærmsudspring

Faldskærmsudspring må, bortset fra spring i kritiske situationer, kun foretages efter de bestemmelser, der er fastsat af Trafikstyrelsen. Flyvning i forbindelse med faldskærmsudspring

skal, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3125 Parachute descents

Parachute descents, other than emergency descents, shall only be made in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

BL 7-1 stk. 4.1.7 Kunstflyvning

4.1.7.1 Kunstflyvning må kun udføres med luftfartøjer, som er godkendt hertil, og må ikke udføres på en sådan måde, at den frembyder fare for andres liv eller ejendom på jorden eller for anden lufttrafik.

4.1.7.2 Medmindre Trafikstyrelsen har givet tilladelse, må kunstflyvning ikke udføres

- a. over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft,*
- b. under instrumentvejrforhold eller*
- c. i højder lavere end 2000 FT (600 m) over det højeste punkt inden for 1,5 km vandret afstand fra luftfartøjet.*

4.1.7.3 Kunstflyvning skal tillige, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3130 Aerobatic flight

Aerobatic flights shall only be carried out in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

Er der behov for at supplere med særlige danske bestemmelser ved dette punkt? Det foreslås at anføre disse som en AltMoC, sådan at de lettest muligt kan sammenholdes med den relevante Part-SERA bestemmelse.

BL 7-1 pkt. 4.1.8 Formationsflyvning

4.1.8.1 Luftfartøjer må ikke flyve i formation, medmindre de pågældende luftfartøjschefer har truffet aftale herom, og flyvningen foregår under overholdelse af bestemmelserne i pkt. 4.1.8.2.

4.1.8.2 For formationsflyvning i luftrumsklasserne A, B, C, D og E gælder ud over bestemmelserne i pkt. 3.5.1 følgende:

- a. Formationen skal i forbindelse med navigation og positionsrapportering optræde som et enkelt luftfartøj.*
- b. Ansvar for adskillelse mellem de luftfartøjer, der flyver i formation, påhviler formationsføreren og luftfartøjscheferne på de andre luftfartøjer i forening. Der skal tages højde for de manøvrer, som luftfartøjerne må foretage for at opnå korrekt placering i formationen og i forbindelse med udførelse af ordre om at slutte op (join-up) eller om at dreje væk (break-away).*
- c. Hvert luftfartøj i formationen skal opretholde en længde- og sideadskillelse på ikke over 1 km (0,5 NM) og en højdeadskillelse på ikke over 30 m (100 FT) fra formationsføreren.*

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3135 Formation flights

Aircraft shall not be flown in formation except by pre-arrangement among the pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight and, for formation flight in controlled airspace, in

accordance with the conditions prescribed by the competent authority. These conditions shall include the following:

- (a) one of the pilots-in-command shall be designated as the flight leader;
- (b) the formation operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting;
- (c) *separation between aircraft in the flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight and shall include periods of transition when aircraft are manoeuvring to attain their own separation within the formation and during join-up and breakaway; and*
- (d) *for State aircraft a maximum lateral, longitudinal and vertical distance between each aircraft and the flight leader in accordance with the Chicago Convention. For other than State aircraft a*

distance not exceeding 1 km (0,5 nm) laterally and longitudinally and 30 m (100 ft) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

Bestemmelser til brug ved tvivl om luftfartøjets position på manøvreområdet

BL 7-1 stk. 4.2.2.6.4

En luftfartøjschef, der er i tvivl om luftfartøjets position på manøvreområdet, skal, medmindre situationen er som angivet i pkt. 4.2.2.6.5, omgående

- a. stoppe luftfartøjet og*
- b. samtidig underrette vedkommende lufttrafiktjenesteenhed om situationen, herunder den sidst kendte position.*

BL 7-1 stk. 4.2.2.6.5

En luftfartøjschef, der er i tvivl om luftfartøjets position på manøvreområdet og erkender, at luftfartøjet befinder sig på en bane, skal omgående

- a. underrette vedkommende lufttrafiktjenesteenhed om situationen, herunder den sidst kendte position og*
- b. hvis en egnet rullevej kan lokaliseres, forlade banen så hurtigt som muligt, medmindre andre instrukser modtages fra lufttrafiktjenesteenheden og derefter stoppe luftfartøjet.*

Hvis denne særlige danske bestemmelse ønskes opretholdt, og der er hjemmel til det i EU-bestemmelserne, foreslås det at udforme det som en AltMoC til SERA.3225 *Operation on and in the vicinity of an aerodrome*

Med venlig hilsen

AOPA Danmark

Jacob Pedersen
Formand

Dansk Motorflyver Union

Knud Nielsen
Formand