

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 25-11-2025

Sagsnr.: 2025-246346

## Høringsnotat

**BL 6-01, 3. udgave om flyvebesætninger som ikke er omfattet af EU-FCL, og BL 6-08, 5. udgave om radiocertifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjeneste, samt ophævelse af BL 6-19, 2. udgave om balloncertifikat, varmluftsballon**

### Indholdsfortegnelse

BL 6-01, 3. udgave om flyvebesætninger som ikke er omfattet af EU-FCL, og BL 6-08, 5. udgave om radiocertifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjeneste, samt ophævelse af BL 6-19, 2. udgave om balloncertifikat, varmluftsballon .....	1
1. Indledning .....	2
2. Høringssvarene .....	2
2.1 BL 6-01 – Bestemmelser om flyvebesætninger i civil luftfart (3. udgave) .....	2
2.2 BL 6-08 - Bestemmelser om radiocertifikater (5. udgave) .....	3
2.2.1 Dansk Svæveflyver Union (DSvU) .....	3
2.2.2 Esbjerg Lufthavn .....	3
2.2.3 Flyveklubben Albatros DTO .....	4
2.2.4 GATE Aviation Training .....	5
2.2.5 Greenland Airports A/S .....	5
2.2.6 Naviair .....	6
2.2.7 Roskilde Flyveklub .....	6
3. Overblik over ændringer i udkastet til BL 6-08 .....	7
Bilag 1 - Høringsliste .....	9
Bilag 2 – Trafikstyrelsens bemærkninger til BL 6-08 høringssvar .....	11



## 1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 10. oktober 2025 sendt udkast til BL 6-01, Bestemmelser om flyvebesætninger i civil luftfart, som ikke er omfattet af EU-FCL, 3. udgave og BL 6-08, Bestemmelser om radiocertifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjeneste m.m., 5. udgave i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter.

Udkastene til BL'erne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 7. november 2025.

Der er modtaget et høringssvar til BL 6-01 og syv høringssvar til BL 6-08.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner for henholdsvis BL 6-01 (afsnit 2) og BL 6-08 (afsnit 3). Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

## 2. Høringssvarene

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner for henholdsvis BL 6-01 (afsnit 2.1) og BL 6-08 (afsnit 2.2). Trafikstyrelsens bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med *kursiv*.

Under afsnit 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, der har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men som er foretaget på Trafikstyrelsens egen foranledning.

### 2.1 BL 6-01 – Bestemmelser om flyvebesætninger i civil luftfart (3. udgave)

#### Høringen

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

- Air Greenland A/S
- Dansk Svæveflyver Union (DSvU)
- Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter, IAIN (Grønland)
- Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)
- Erhvervsstyrelsen
- Greenland Airports A/S

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Flyverkommandoen (FKO).

**Flyverkommandoen (FKO)** bemærker, at Hjemmeværnets flyvende operationer (civilt indregistrerede fly) omfattes af BL 6-01, og ønsker afklaring af, om opdateringen påvirker øvrige besætningsmedlemmer, udover piloten.

#### Kommentar:

*Trafikstyrelsen bemærker, at BL 6-01, 3. udgave ikke ændrer den gældende afgrænsning mellem militær og civil luftfart. BL 6-01 omfatter fortsat kabinebesætningsmedlemmer (cabin crew), men opdateringen medfører ingen ændringer i kravene i forhold til den tidligere udgave.*





## Øvrige ændringer

Der er ikke foretaget ændringer i udkastet til BL 6-01 som følge af de indkomne høringssvar. Den endelige udgave udstedes derfor i uændret form.

## 2.2 BL 6-08 - Bestemmelser om radiocertifikater (5. udgave)

### Høringen

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

- Air Greenland A/S
- Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter, IAIN (Grønland)
- Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)
- Erhvervsstyrelsen
- Flyverkommandoen (FKO)

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Dansk Svæveflyver Union (DSvU), Esbjerg Lufthavn, Flyveklubben Albatros DTO, GATE Aviation Training, Greenland Airports A/S, Naviairog Roskilde Flyveklubt.

De enkelte høringssvar og Trafikstyrelsens detaljerede bemærkninger fremgår af *Bilag 2*.

#### 2.2.1 Dansk Svæveflyver Union (DSvU)

**Dansk Svæveflyver Union** (DSvU) har bedt om en præcisering af pkt. 6.4 i forhold til, hvilken dokumentation for uddannelsen der skal opbevares i fem år.

Derudover bemærkes, at gyldigheden af sprogniveauerne bør fremgå direkte i BL 6-08 for alle certifikater, som det allerede gør for FISO-certifikatet i pkt. 12.3.2.

Afslutningsvis finder DSvU, at høringen er sendt ud sent i forhold til den planlagte ikrafttræden 1. januar 2026, og foreslår en udsættelse for at give bedre tid til etablering af sprogtestorganisation.

#### Kommentar:

*Pkt. 6.4 beskriver ikke konkret, hvilken dokumentation der skal gemmes, da det kan omfatte al relevant dokumentation, som udarbejdes på eleven i forbindelse med uddannelsen til luftfartsradiotelefonist samt sprogrprøver – f.eks. elevmappe, indstillinger og progressionstests.*

*Gyldighedsperioden for sprogniveauer fremgår af BL 6-08 pkt. 5.5, hvor der findes flere henvisninger til de gældende regler, bl.a. EU-FCL.*

*Trafikstyrelsen har gennemført en standard høringsproces med brug af sædvanlige tidsfrister herfor, og ikrafttrædelsen fastholdes 1. januar 2026. Det bemærkes dog, at pkt. 21.6 fastsætter, at kravet om FCL-sprogassessors tilknytning til en godkendt sprogtestvirksomhed først har virkning fra 1. juli 2026.*

#### 2.2.2 Esbjerg Lufthavn

**Esbjerg Lufthavn** har udtrykt undren over forskellene i undervisningsindhold og prøveafholdelse mellem GEN- og GEN-ATS-certifikater. Lufthavnen anfører, at piloter og ATS-personale grundlæggende skal kunne det samme og derfor burde have identisk undervisning og prøver. Der rejses desuden spørgsmål til forskelle i gyldighedsperioder for sprogniveau 6 afhængigt af, om indehaveren er ATCO eller FISO/AFISO (pkt. 12.3). Endelig efterlyses en afklaring af, hvordan overgangen håndteres for AFISO'er med eksisterende GEN-certifikat, herunder om de mister rettigheder som pilot, eller om de får både GEN og GEN-ATS. Lufthavnen udtrykker desuden bekymring for, at niveauet for radiokundskaber generelt sænkes i den nye udgave.

#### Kommentar:



I 4. udgave af BL 6-08 var uddannelsen til radiocertifikat for ATS indirekte beskrevet gennem henvisninger til FCL-uddannelsesområdet, hvilket skabte uklarhed. I 5. udgave er bestemmelserne nu beskrevet direkte i overensstemmelse med den praksis, som allerede anvendes, og på baggrund af forskellene i EU-forordningerne for henholdsvis ATS og FCL. Uddannelsernes praktiske indhold og niveau er uændret.

Forslaget om ensartet gyldighed for sprogpåtegning 6 anses umiddelbart for hensigtsmæssigt, men det har ikke været muligt at gennemføre for nuværende. Gyldigheden for ATCO følger EU-ATCO-forordningen, mens FISO-påtegninger historisk følger FCL-området. En ændring hertil ville indebære nye administrative og økonomiske byrder, uden dokumenteret behov, og de eksisterende bestemmelser fastholdes derfor.

Det præciseres i pkt. 21.7, at radiocertifikater udstedt før 1. juli 2026 bevarer deres rettigheder fremadrettet. Udløbsreglen på 10 år gælder for både ATS- og FCL-certifikater, også for certifikater udstedt før 1. januar 2026.

Trafikstyrelsen bemærker endvidere, at 5. udgave har haft til formål at tydeliggøre gældende praksis og ajourføre henvisninger til internationale bestemmelser. Der er ikke sket lempelser af kravene; tværtimod er reglerne for sprogassessorer skærpet. Kravet om receptionstest ophørte før 4. udgave og er derfor ikke en del af ændringerne. For piloter (FCL-området) er der indført krav om teoriprøve på det sprog, som ønskes påtegnet. Tidligere merit for engelsk sprogpåtegning på baggrund af dansk prøve bortfalder hermed. Samlet vurderes standarden at være fastholdt eller forhøjet.

### 2.2.3 Flyveklubben Albatros DTO

**Flyveklubben Albatros DTO** finder bestemmelsen i pkt. 8.1 uklar og efterlyser præcisering af, hvad der forstås ved et "driftsklart radioanlæg" i forbindelse med teoretiske og praktiske prøver. Klubben påpeger, at der bør fremgå tydeligt, om anlægget skal have fungerende lydtransmission og fysisk PTT-knap, eller blot skal kunne simulere en radioprocedure, da den nuværende formulering kan føre til forskellige fortolkninger og unødvendige udgifter til udstyr. Derudover anmodes der om en nærmere afklaring af meritreglerne for PPL-kommunikationsprøver, særligt ved ønske om både dansk og engelsk sprogpåtegning. Klubben foreslår, at bestået PPL-kommunikationsprøve bør give merit for sprogpåtegning i begge sprog for at sikre ensartet praksis på tværs af skoler.

#### Kommentar:

Præcisering af krav til teknisk udstyr til tovejs delprøver er beskrevet i "Vejledning om radiocertifikater", som findes på Trafikstyrelsens hjemmeside. Denne vejledning skifter fra 1. januar 2026 navn til "Trafikstyrelsens Informationstillæg til BL 6-08". En henvisning hertil er nu tilføjet i pkt. 8.1. Formålet er at simulere virkelige forhold i et cockpit, hvor eleven under prøven skal demonstrere korrekt brug af radioudstyr, herunder at trykke på mikrofonknappen før tale og slippe den efter transmissionen. Hvis kravene i vejledningen fortsat giver anledning til tvivl, kan skoler og kontrollanter kontakte Trafikstyrelsen for yderligere afklaring.

Af Trafikstyrelsens statistik fremgår, at de fleste PPL-elever først opnår BEG-certifikat med dansk sprogpåtegning og senere udvider til engelsk BEG eller GEN. Ved ønske om sprogpåtegning på både dansk og engelsk skal der derfor bestå to teoriprøver – én på hvert sprog – samt to tovejsprøver og to interviews. En tidligere bestået PPL-kommunikationsprøve giver merit til radioteoriprøven, men ikke omvendt, da PPL-faget hører under EASA-regulering. Der gennemføres kun én PPL-kommunikationsprøve. Dumpes radioteoriprøven, påvirker dette ikke den allerede beståede PPL-kommunikationsprøve. Trafikstyrelsens interne og eksterne radio-kontrollanter standardiseres årligt for at sikre ensartet praksis. EASA har skærpet fokus på sproglige færdigheder og sprogkompetencer, og EASA's øgede fokus på sproglige færdigheder er bl.a. beskrevet i rapporten Best Intervention Strategy "Language Proficiency Assessment and Oversight" (EASA, 2021). Teoriprøven anvendes derfor fremover til også at vurdere ansøgerens sprogkompetence ud over den faglige viden.



#### 2.2.4 GATE Aviation Training

**GATE Aviation Training** har fremsendt bemærkninger på engelsk, der beskrives på dansk. GATE Aviation Training finder, at det er uklart, hvem der præcist skal være indehavere af et GEN-ATS-certifikat, og foreslår, at dette præciseres. Organisationen bemærker, at det nævnte *Syllabus for teoretisk uddannelse til luftfartsradiotelefonist – ATS* ikke har kunnet findes, og efterlyser adgang hertil. Der ønskes desuden nærmere vejledning om, hvilken dokumentation der kan accepteres for *interlocutors* (sprogkyndige personer), samt hvad der forstås ved, at certifikatindehaverens rettigheder "udøves" i pkt. 7.3. GATE anbefaler, at det i bestemmelsen om 7.9 nævnes, at GEN-ATS-certifikater også kan anvendes på frekvenser under 30 MHz, som fortsat benyttes i Grønland. Der efterspørges samtidig tydeliggørelse af dokumentationskrav vedrørende træning i pkt. 12.1.4 b–c, og organisationen foreslår, at assessorer med sprogniveau 5 kan godkendes til vurdering op til samme niveau. Endelig bemærkes, at der for ground-personale (f.eks. marshallere, RFFS, security m.fl.) ikke findes et særskilt radiocertifikat, hvilket vurderes uhensigtsmæssigt.

##### *Kommentar:*

Trafikstyrelsen bekræfter, at betegnelsen "ATS-luftfartsradiotelefonist" i første omgang er til tænkt fremtidige APRON-operatører samt øvrigt personale, der kun skal udføre radiokorrespondance i tilknytning til en ATS-enhed. Det nævnte syllabus er under udarbejdelse og fremsendes til høringsparterne, når det foreligger; pkt. 1.9 er opdateret med de korrekte titler. For dokumentation af *interlocutors* accepteres enhver form, der kan sandsynliggøre sproglig baggrund eller uddannelse; dette vurderes konkret ved tilsyn. I relation til pkt. 7.3 kan udøvelse af rettigheder dokumenteres f.eks. ved pilotcertifikat, ATS-certifikat med enhedspåtegning eller ansættelseskontrakter.

Trafikstyrelsen er enig i bemærkningen om frekvensområdet: teksten om 30 MHz er slettet fra pkt. 7.6-7.8, og der henvises nu til telemyndighedens bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse.

Dokumentationskrav til uddannelse i pkt. 12.1.4 b–c er uændret; skolen skal kunne fremvise de materialer, der anvendes ved elevens test (prøvehæfte, evalueringsskema m.v.) og indstilling i henhold til godkendt træningsmanual. Forslaget om at tillade assessorer med sprogniveau 5 er ikke imødekommet, idet assessorer fortsat skal have niveau 6 for at sikre, at bedømmelser foretages af personer med det højeste sproglige kompetenceniveau.

Vedrørende ground-personale bemærker Trafikstyrelsen, at EU's ADR-forordning fastsætter krav om uddannelse, men ikke radiocertifikat. BL 6-08 regulerer radiokommunikationsdelen, da dette fortsat er national kompetence. Der etableres derfor ikke et særskilt AMS-certifikat i BL 6-08, men Trafikstyrelsen følger udviklingen og vil vurdere eventuelle fremtidige behov for justeringer.

#### 2.2.5 Greenland Airports A/S

**Greenland Airports A/S** finder opdelingen mellem ATS- og FCL-radiocertifikater fagligt velbegrundet og vurderer, at den afspejler gældende praksis. Virksomheden anbefaler, at Trafikstyrelsen udarbejder en kort vejledning eller notat, der beskriver koordinering og harmonisering af standardfraseologi (EU-SERA/BL 7-14) på tværs af ATS- og FCL-sporet, særligt for DK/FO/GL. Der foreslås desuden, at ATS-skoler kan give begrænset merit fra FCL til ATS for generel radioteori, hvor det er fagligt forsvarligt, mens ATS-specifik fraseologi og sprogbedømmelse fortsat gennemføres fuldt ud.

Greenland Airports hilser indførelsen af GEN-ATS-certifikatet velkommen og forventer ingen administrative konsekvenser, da uddannelsen er outsourcet til godkendt ATS-skole. Der anbefales dog en mindre præcisering af henvisningerne til EU-SERA/BL 7-14 og det nationale referencehierarki, så hjemmelsgrundlaget tydeliggøres.

Endelig bemærkes, at forskellen i gyldighed for sprogniveau 6 mellem ATCO/ATS og FISO ikke synes intuitiv ud fra et sikkerheds- og risikoperspektiv, og der foreslås en harmonisering.

##### *Kommentar:*



Trafikstyrelsen har efterfølgende været i dialog med Greenland Airports A/S om standardfraseologi og sammenhængen mellem EU-SERA og BL 7-14. Det blev afklaret, at høringssvaret omhandlede behovet for en læsevejledning til hjemmelsspørgsmålet. Med henvisningerne i pkt. 1.8 (BL 7-14 for dansk i DK samt engelsk/dansk i FO/GL) og 1.14 (EU-SERA for engelsk i DK) anses spørgsmålet for besvaret. Det bekræftes, at fraseologien er identisk i EU-SERA og BL 7-14, men at hjemlen varierer afhængigt af geografisk område. Styrelsen er enig i forslaget om tydeliggørelse, og punkterne 1.8 og 1.14 er opdateret i overensstemmelse hermed.

Forslaget om merit fra FCL til TS er vurderet, men ikke imødekommet. ATS-uddannelser integrerer radioteori i flere fagmoduler, og det anses derfor ikke for muligt at give merit for radioteori alene.

Bemærkningen om forskellig gyldighed for sprogniveau 6 er noteret. Forskellen følger EU-ATCO-forordningen for ATCO/ATS og FCL-reglerne for FISO. En harmonisering ville medføre nye administrative og økonomiske byrder uden sikkerhedsmæssigt grundlag. De eksisterende bestemmelser fastholdes derfor.

Styrelsen noterer i øvrigt Greenland Airports' positive bemærkning om den nye opdeling og bekræfter, at ændringerne ikke vurderes at medføre yderligere administrative byrder.

#### 2.2.6 Naviair

**Naviair** anbefaler, at Trafikstyrelsen udarbejder en klar og målrettet vejledning for overgangen til de nye regler for ATS-radiocertifikater og sprogtestorganisationer. Organisationen efterlyser især vejledning om konvertering af eksisterende ATS-sprogtestgodkendelser og -assessorer til de nye krav, herunder dokumentation og procedurer i overgangsperioden.

Der ønskes desuden præcisering af, hvordan ATS-enheder og sprogtestorganisationer skal forholde sig i perioden mellem 1. januar og 1. juli 2026, og hvilke regler der gælder for fornyelse af certificater og sprogpåtegninger i denne fase.

Endelig anmoder Naviair om, at Trafikstyrelsen fastlægger specifikke krav til Apron Management Service (AMS) i forhold til EU-forordning 2020/1234, da AMS-personale yder taxiinstruktioner via radiokommunikation men ikke falder ind under ATS-kategorien.

#### Kommentar:

Trafikstyrelsen har noteret sig Naviairs kommentarer og forslag. Det fremgår af BL 6-08, pkt. 21.8, at bestemmelsen træder i kraft 1. januar 2026, men at reglerne for ATS-området først har virkning fra 1. juli 2026. Dette skal give ATS-skoler og -organisationer tid til at opdatere procedurer og dokumentation. De nugældende bestemmelser finder fortsat anvendelse i overgangsperioden, og der sker ingen ændringer i praksis før juli 2026. Eksisterende godkendelser og autorisationer bevarer gyldigheden frem til denne dato, og for ATS-sprogassessorer gælder de nuværende krav indtil 1. juli 2026. Efter denne dato vil fornyelser ske i henhold til pkt. 12.3.5 og 12.3.3.

Der planlægges ikke en særskilt vejledning, men Trafikstyrelsen vil yde konkret vejledning ved specifikke spørgsmål og opdatere sin overensstemmelsesmatrix i takt med implementeringen. Vedrørende AMS bemærkes, at der har været efterfølgende dialog med Naviair. ADR-forordningen fastsætter krav til uddannelse af AMS-personale, mens BL 6-08 regulerer radiokommunikationsdelen, da dette fortsat er national kompetence. Der etableres derfor ikke et særskilt AMS-certifikat i BL 6-08, men Trafikstyrelsen følger udviklingen og vil vurdere eventuelle fremtidige behov for justeringer.

#### 2.2.7 Roskilde Flyveklub

**Roskilde Flyveklub** har foreslået sproglige forbedringer af formuleringerne i pkt. 8.9 og 8.10, så bestemmelserne bliver mere læselige. Klubben anbefaler desuden, at delprøverne for GEN- og BEG-certifikater (pkt. 9.1 og 10.1) præciseres, så det tydeligt fremgår, hvilke dele der skal afholdes samlet. Der påpeges, at det i praksis kan være vanskeligt at gennemføre både teoretiske PPL-prøver i kommunikation og praktiske radioprøver samme dag, som tidligere var muligt. Klubben bemærker endvidere, at aldersgrænsen på 14 år bør gælde alle radiocertifikater, og at der i pkt. 7.3 bør præciseres, hvordan gyldigheden af flere samtidige certificater (f.eks. GEN og





BEG) håndteres. Derudover fremhæves, at GEN-certifikatet kun giver ret til engelsk IFR-radio-kommunikation, og at en pilot uden gyldigt BEG derfor ikke kan annullere en IFR-flyveplan og fortsætte VFR. Endelig udtrykker klubben bekymring for, at de genindførte teoriprøver i kommunikation for BEG/engelsk og BEG/dansk kan skabe ekstra administrativt arbejde.

#### *Kommentar:*

*Trafikstyrelsen har omformuleret teksten i pkt. 8.9 og 8.10 således, at læsevenligheden er forbedret.*

*Den teoriprøve, der henvises til i pkt. 9.1 og 10.1, er teoriprøven til GEN- eller BEG-radiocertifikat og må ikke forveksles med teoriprøven til PPL-faget kommunikation. For yderligere information henvises til PEL-info 91.2.*

*Der kan opnås merit til teoriprøven for f.eks. BEG-radiocertifikat, hvis en elev har bestået PPL-faget kommunikation inden radioprøven. I så fald skal kun delprøverne 10.1.b og 10.1.c afholdes samlet. For nærmere baggrund henvises ligeledes til PEL-info 91.2.*

*Trafikstyrelsen bekræfter, at aldersgrænsen på 14 år gælder for alle radiocertifikater. En pilot, som har både GEN- og BEG-certifikat i sit pilotcertifikat, bevarer begge rettigheder, så længe pilotcertifikatet er gyldigt og i yderligere 10 år efter dets udløb; der skelnes ikke mellem de to certifikater. Der er ingen ændring i forhold til gældende praksis for, hvordan et radiocertifikat holdes gyldigt. Prøvepraksis er uændret i forhold til at afholde teoriprøver og praktiske prøver på den samme dag.*

*Det er korrekt, at GEN kun giver ret til engelsk IFR-radiokommunikation. Kravet om teoriprøve i kommunikation for BEG/engelsk og BEG/dansk er videreført fra tidligere udgave og anses som nødvendig for at dokumentere sproglig kompetence. Der er således ikke sket lempelser i forhold til gældende regler.*

### **3. Overblik over ændringer i udkastet til BL 6-08**

I forhold til det udkast til BL 6-08, 5. udgave, der har været sendt i offentlig høring, er der i den endelige udgave foretaget følgende ændringer:

- *Pkt. 1.1, 1.8, 1.9 og 1.14 – Referencedokumenter:*

Der er indsat en note til pkt. 1.1 med henvisning til telemyndighedens bekendtgørelse.

Henvisningerne til BL 7-14 og EU-SERA er opdateret i 1.8 og 1.14, så det tydeligt fremgår, at standardfraseologien er identisk mellem de to regelsæt, men at anvendelsen har forskellig juridisk hjemmel for Danmark, Færøerne og Grønland.

Pkt. 1.9 er opdateret, så "Vejledning om radiocertifikater" er ændret til "Trafikstyrelsens Informationstillæg til BL 6-08", der træder i kraft den 1. januar 2026. Samtidig er Syllabus og Vejledning for Airline Company VHF Operational Control Stations tilføjet som referencedokumenter.

- *Pkt. 2.1 d – Anvendelsesområde:*

Bestemmelsen er sprogligt præciseret, så det tydeliggøres, at den omfatter godkendelser.

- *Pkt. 3.1, 3.5, 3.7, 3.11, 3.13, 3.22 og 3.27 – Definitioner:*

Flere definitioner er opdateret og redigeret for sproglig klarhed og konsistens.

- *Pkt. 7.6–7.9 – Frekvensbestemmelser og rettigheder:*



Henvisninger til 30 MHz-frekvensområdet er slettet, og der henvises nu i stedet til telemyndighedens bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse. Formuleringer er justeret for ensartethed og præcision.

- *Pkt. 8.1 og 8.5 – Prøveafholdelse - FCL:*

Der er tilføjet henvisning til *Trafikstyrelsens Informationstillæg til BL 6-08* for specifikation af tekniske krav til prøver og procedurer.

- *Pkt. 8.9 og 8.10 – Teoriprøver:*

Der er foretaget mindre sproglige og strukturelle ændringer for at forbedre læsbarheden.

- *Pkt. 12.1.3 og 12.2.2 – ATS-uddannelse:*

Begge punkter er sprogligt opdateret med henvisning til *information* i *Syllabus for teoretisk uddannelse til luftfartsradiotelefonist – ATS*.

- *Pkt. 13.1.8 – ATS-sprogtestorganisationer:*

Sproglig opdatering, hvorefter bestemmelsen præciserer, at organisationen skal have et tilstrækkeligt antal sprogassessorer og kvalificerede samtalepartnere (*interlocutors*) tilknyttet, og ikke ansat.

- *Pkt. 15.2.1 b – FCL-sprogassessorer:*

Der er indført krav om, at sprogassessorer skal deltage i et standardiseringsseminar hos en Trafikstyrelsesgodkendt sprogtestorganisation inden for det seneste år af gyldighedsperioden.

- *Pkt. 21.7 – Overgangsbestemmelser:*

Afsnittet er udbygget for at tydeliggøre, at radiocertifikater udstedt før 1. juli 2026 til APRON og ATS-personale bevarer deres gyldighed.

Herudover er der foretaget mindre ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter på Trafikstyrelsens egen foranledning.





## Bilag 1 - høringsliste

Airline Operators Committee (AOC)  
AOPA DMU - Motorflyvningens Fællessekretariat  
Aviation eLearning  
Board of Airline Representatives in Denmark (BARID)  
Brancheforeningen Dansk Luftfart  
Danish Airline Pilots Association  
Danish ATS Operators - DATSO  
Dansk Erhverv  
Dansk Flyvelederforening - DATCA  
Dansk Industri, DI Transport  
Dansk Svæveflyunion  
Dansk UL-Flyver Union (DULFU)  
Danske Regioner  
De Regionale Lufthavne  
Digitaliseringsstyrelsen – Kontor for Tele  
Entry Point North  
Erhvervsflyvningens Sammenslutning  
Erhvervsstyrelsen, Let Byrder  
Esbjerg Lufthavn (AFIS Esbjerg og AFIS Tyra)  
Flyvebranchens Personale Union  
Forsvarskommandoen - Flyverkommandoen  
Færøernes Landsstyre  
GATE Aviation Training  
Greenland Airports  
Grønlands Selvstyre  
Hans Christian Andersen Airport (AFIS Odense)  
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane  
Kolding Lufthavn (AFIS Vamdrup)  
Kommunernes Landsforening  
Kongelig Dansk Aeroklub  
Københavns Lufthavne A/S  
Naviair  
PEL-INFO listen\* (ATO, DTO)  
Rigsombudsmanden Færøerne  
Rigsombudsmanden Grønland  
Stauning Lufthavn (AFIS Stauning)  
Sønderborg Lufthavn (AFIS Sønderborg)

\*PEL-INFO (ATO / DTO) oversigt:

### 1. ATO

- 1.1. Aeropole Denmark ApS
- 1.2. Air Greenland ATO A/S
- 1.3. Air Rent ApS
- 1.4. Atlantic Airways





- 1.5. Benair A/S
- 1.6. Billund Air Center A/S
- 1.7. Center Air ApS
- 1.8. Copenhagen AirTaxi A/S
- 1.9. Dansk Pilot Uddannelse
- 1.10. Flight 4000 A/S
- 1.11. Focus Training ApS
- 1.12. GA Flight Training ApS
- 1.13. Global Aviation Contractors A/S
- 1.14. GreyBird Pilot Academy ApS
- 1.15. Horisont ApS
- 1.16. Ikaros Fly ApS
- 1.17. Jettime A/S
- 1.18. Jysk Flyveskole ApS
- 1.19. KN Helicopters A/S
- 1.20. LenAir ApS
- 1.21. Line Aviation ApS
- 1.22. Maersk Air Cargo A/S
- 1.23. MindSpaceX Aviation AB
- 1.24. NHV A/S
- 1.25. North Flying A/S
- 1.26. QualityCopter ApS
- 1.27. Scandinavian Airlines System (SAS)
- 1.28. Scandinavian Training Academy ApS
- 1.29. Sun-Air of Scandinavia A/S
- 1.30. Sunclass Airlines ApS
- 1.31. Training Air
- 1.32. Uni-Fly A/S

## **2. DTO**

- 2.1. Billund Motorflyveklub
- 2.2. Dansk Ballonunion
- 2.3. Dansk Svæveflyver Union
- 2.4. Easy Pilot Training ApS
- 2.5. Flyveklubben Albatros
- 2.6. Flyveriet DTO ApS
- 2.7. Flyveskolen ApS
- 2.8. Midtjysk Flyveskole
- 2.9. Roskilde Flyveklub
- 2.10. Sindal Flyveklub
- 2.11. Starling Air



## Bilag 2

### Trafikstyrelsens bemærkninger til BL 6-08 høringssvar

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
<b>DSvU</b>		
Pkt. 6.4	Er det muligt at præcisere hvilken dokumentation for uddannelsen der skal opbevares i 5 år?	Pkt 6.4 beskriver ikke hvad der skal gemmes, derfor menes der alt dokumentation som oprettes på eleven i forbindelse med uddannelsen til luftfartsradio-telefonist samt sprogrøver.  Dvs.  Elevmappe, indstillinger, progress check mv.
Pkt. 10.	Der savnes angivelse af gyldigheden af sprogniveauerne, ligesom det f.eks. er nævnt under pkt. 12.3.2 for FISO-certifikatet. Vi finder, at det vil være en stor hjælp, at der direkte i BL 6-08 nævnes gyldigheden af sprogniveauet. Det mangler ligeledes for nogle andre certifikater, f.eks. GEN (punkt 9).	Gyldighedsperioden fremgår af BL 6-08, pkr. 5.5. hvor der kan findes flere henvisninger til gyldigheden af sprogniveauerne. Der henvises bl.a. til EU.FCL
Pkt. 21.	Ikrafttræden Dansk Svæveflyver Union syntes, dette er sendt i høring meget sent, i forhold til ønsket om ikrafttrædelse 1. januar 2026. Det giver os meget kort tid til at komme på plads. Vi vil gerne bede om udsættelse, for at kunne komme på plads med sprogtestorganisation.	Standard høringsproces er gennemført, med brug af sædvanlige tidsfrister herfor, og der henvises derudover til BL 6-08 pkt. 21.6, der beskriver, at kravet til FCL-sprogassessors tilknytning til godkendt sprogtestvirksomhed træder i kraft med virkning fra 1. juli 2026.
<b>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)</b>		
Generelt	ES har ikke bemærkninger til Trafikstyrelsens udkast til BL 6-08.	
<b>Esbjerg Lufthavn</b>		



BL 6-08 12	Generelt undres man over hvorfor der nu skal være så stor forskel på undervisningsindholdet samt prøveafholdelsen mellem GEN og GENATS. Det er 2 grupper af mennesker, piloter og ATS-folk, der basalt set laver nøjagtig det samme; have en forståelse af hvordan en radio virker samt kunne kommunikere i førnævnte radio på nøjagtigt samme sprog og niveau. Det giver ingen mening at undervisningens indhold, samt den afsluttende prøve ikke er identisk.	I BL 6-08 i 4. udgave var uddannelsen til radiocertifikat for ATS konsekvent angivet indirekte med en række henvisninger til FCL uddannelsesområdet. Dette gav ikke den ønskede læsbarhed og har haft skabt tvivl om uddannelsesforløb. I 5. udgave er bestemmelserne angivet sådan som uddannelserne udføres i praksis, og herunder på baggrund af de forskellige uddannelsesmåder i EU forordningerne for henholdsvis ATS og FCL. Uddannelsernes praktiske udførelse og indhold er der ikke ændret på.
BL 6-08 12.3	<p>Punkt 12.3</p> <p>Hvorfor er der forskel i gyldighedsperioden på en sprogpåtegning 6 alt efter om man er ATCO eller FISO/AFISO? Begge kommunikerer med samme luftfartøjer, samme typer af flyvninger, både civilt og militært og både VFR og IFR.</p> <p>Igen er det altafgørende for flyvesikkerheden at alle, uanset hvilken position personen betjener, pilot/ATS, er uddannet og vedligeholder på samme niveau.</p>	<p>Trafikstyrelsen har noteret sig forslaget, som umiddelbart anses som hensigtsmæssigt, men har været vurderet, at det ikke har været muligt at gennemføre for nuværende.</p> <p>Gyldigheden for ATCO har baggrund i EU ATCO forordning, hvortil den nye kategori ATS-luftfartsradiotelefonist er tilføjet. Gyldigheden af FISO sprogpåtegninger har historisk fulgt bestemmelserne for FCL (pilot) området. En ændring af dette til at følge ATCO bestemmelserne ville være en ny administrativ og økonomisk byrde for branchen, hvilket der ikke er belæg for at indføre ud fra det nuværende datagrundlag af hændelsesindberetninger og lignende. På den baggrund fortsættes der med de hidtidige bestemmelser for FISO.</p>
BL 6-08 21.7	Generelt, hvordan vil man håndtere overgangen? Vil f.eks. en AFISO der i øjeblikket har et GEN certifikat med dansk påtegning miste retten til at bruge dette som pilot? Eller vil personen få tildelt både et GEN-ATS og et FCL, hvor FCL-delen så	Bestemmelserne for radiocertifikat vil have virkning fra d. 1. juli 2026. Et GEN radiocertifikater udstedt før denne dato vil



	udløber efter 10 år hvis denne ikke vedligeholdes og omvendt?	<p>bevare rettighederne fremadrettet. Dette er nu blevet tydeliggjort i pkt. 21.7.</p> <p>Bestemmelsen om udløb efter 10 år vil være gældende for både ATS og FCL. Bestemmelsen om udløb vil også være gældende for radiocertifikater udstedt før d.1. jan.2026.</p>
BL 6-08	Overordnet set virker det som om at man ønsker at sænke niveauet for radiokundskaber, både for ats personale samt piloter, hvilket ikke giver mening. Det var katastrofalt nok da man afviklede kravet om receptiontest, hvilket mærkbart har sænket standarden og denne tilretning trækker umiddelbart i den samme retning.	<p>ATS:</p> <p>BL 6-08 i 5. udgave har primært haft til formål at tydeliggøre praksis i forhold til som angivet i 4. udgave samt opdatere med seneste internationale vejledninger på området. For sprogassessor området er bestemmelserne desuden tilbageført i retning af som gældende i den tidligere 3. udgave, da erfaringer efterfølgende viste, at den seneste lempelse havde ført til uklarheder og uhensigtsmæssig praksis.</p> <p>Selve uddannelsen er der ikke ændret på, men 5. udgave angiver nu den reelle praksis på området, herunder en opdeling mellem ATS og FCL, som afspejler praksis, der blandt andet har baggrund i de forskellige EU-forordninger. Standarden på området ses derfor at være både fastholdt samt øget på sprogassessorområdet.</p> <p>Kravet om receptiontest ophørte før BL 6-08, 4. udgave trådte i kraft, og har ikke været behandlet.</p> <p>FCL:</p> <p>For piloter (FCL-området) byder BL 6-08 5. udgave ikke på lempelser på nogen områder. Der er stramninger på sprogassessor-området. Dertil krav om teoriprøve på det sprog man ønsker sin sprogpåtegning. Tidligere kunne en pilot få merit til engelsk sprogpåtegning på teori-området,</p>



		hvis prøven tidligere var bestået på dansk.
<b>Flyveklubben Albatros DTO</b>		
Pkt.8.1	<p>BL 6-08 pkt. 8.1 kræver, at uddannelses-virkomheden stiller "<i>egnede prøvefaciliteter til rådighed; et driftsklart radioanlæg der kan simulere radiokommunikation, og en person der kan agere kommunikationspartner.</i>"</p> <p>Det er uklart, hvad der forstås ved et "<i>driftsklart radioanlæg</i>".</p> <p><b>Baggrund</b></p> <p>Bestemmelsen angiver f.eks. ikke, om anlægget skal have:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• fungerende lydtransmission via mikrofon/hovedtelefon,</li><li>• fysisk PTT-knap, og om denne skal aktivere lyd eller blot indikere betjening,</li><li>• eller blot skal simulere en radioprocedure uden faktisk signaloverførsel.</li></ul> <p>Det er desuden uklart hvilket <i>formål</i> anlægget skal opfylde i prøvesituationen.</p> <p><b>Konsekvens</b></p>	<p>Præcisering af krav til teknisk udstyr til tovejs delprøve er pt beskrevet i "Vejledning om radiocertifikater", som findes på TS hjemmeside. Denne Vejledning skifter fra d.1. jan 2026 navn til "Trafikstyrelsens Informationstillæg til BL 6-08". En henvisning til denne er som hjælp nu tilføjet pkt.8.1.</p> <p>Formålet er at simulere virkeligheden i et cockpit så meget som muligt. F.eks. er det vigtigt, at eleven under prøven demonstrerer, at han/hun trykker på knappen til mikrofonen <b>før</b> han/hun taler og slipper knappen, når transmissionen er slut.</p> <p>Såfremt beskrivelsen af krav i Vejledning om radiocertifikater stadig efterlader spørgsmål til prøveafholdelsen, så står</p>





	<p>Uddannelsesinstitutioner og kontrollanter risikerer at fortolke bestemmelsen forskelligt.</p> <p>Det kan føre til unødvendige investeringer i udstyr, der ikke har reel indflydelse på elevens evne til at bestå prøven.</p>	<p>Trafikstyrelsen altid klar til at uddybe disse.</p>
Pkt.8.10	<p><b>Problemstilling</b></p> <p>Bestemmelsen beskriver, at en bestået PPL/LAPL/SPL/BPL teoriprøve i kommunikation</p> <p>kan erstatte prøven i pkt. 10.1.a., "<i>på det sprog, der ønskes rettigheder til.</i>"</p> <p>Det er uklart, hvordan dette gælder ved ønske om sprogpåtegning i både dansk og engelsk.</p> <p><b>Baggrund</b></p> <p>Mange elever gennemfører de ni PPL-teoriprøver samtidig med den praktiske skoling. Efter bestået PPL fortsætter eleven typisk med et radiokursus, hvor der ønskes sprogpåtegning i både dansk og engelsk.</p> <p>Der opstår her to centrale problemstillinger:</p>	<p>Af Trafikstyrelsen statistik fremgår det, at det mest almindelige for en PPL-elev er, at det første radiocertifikat er et N-BEG radiocertifikat. (<i>Fremover vil det hedde BEG med dansk sprogpåtegning</i>) Senere vil eleven typisk erhverve enten et BEG med engelsk sprogpåtegning eller et GEN radiocertifikat.</p> <p>Hvis eleven ønsker BEG med både dansk og engelsk sprogpåtegning, er den eneste ændring fra i dag, at eleven også skal demonstrere sine engelsk kundskaber gennem en engelsk teoriprøve.</p> <p>Ved ønske om både dansk og engelsk sprogpåtegning skal der bestå 2 teoriprøver. Én på dansk og én på engelsk. Har man ikke merit fra tidligere bestået prøve i PPL-faget kommunikation, så gennemfører eleven 2 teoriprøver ved prøven overfor en Radiokontrollant. Har man f.eks. bestået PPL faget kommunikation på dansk vil man blot skulle gennemføre 1 teoriprøve på engelsk.</p> <p>Derudover skal ansøger også gennemføre 2 tovejs prøver, en tovejs VFR-prøve på engelsk og en tovejs VFR-prøve på dansk, samt 2 interviews.</p> <p>Det er vigtigt IKKE at blande teori-prøven til PPL-faget kommunikation sammen med teoriprøven til et BEG radiocertifikat. PPL-kommunikation faget er EASA lovgivning mens teoriprøven er national lovgivning, det er derfor ikke det samme. Har man bestået PPL-faget</p>



	<p><b>1. Prøvehåndtering og merit</b> Det er uklart, hvordan eleven skal forholde sig, hvis der ønskes sprogpåtegning på begge sprog:</p> <p>• Kan eleven efterfølgende gå til <b>endnu en PPL-prøve i kommunikation</b> på det sprog, der ikke allerede er bestået?</p>	<p>kommunikation, så giver det merit til radioteoriprøven. Der gives ikke merit den modsatte vej. For nærmere forklaring henvises til PEL-info 91.2.</p> <p>Der skal kun gennemføres én prøve i PPL-faget kommunikation. Har man tidligere bestået sin PPL-kommunikationsprøve på dansk, og nu ønsker engelsk sprogpåtegning, så skal man overfor radiokontrollanten bestå en radio-teori-prøve på engelsk. <i>Se også svar længere oppe.</i></p> <p>Der skal kun gennemføres 1 prøve i PPL-faget kommunikation. <i>Se også svar længere oppe.</i></p> <p>Eleven skal kun bestå 1 teoriprøve til PPL-faget kommunikation. Hvis en radio-teori-prøve dumpes, påvirker det ikke den tidligere bestået PPL-kommunikationsprøve. Det vil også være muligt for eleven at booke tid til en ny radioprøve. <i>Se svar længere oppe for forskel på PPL-faget kommunikation og en radioteori-prøve.</i></p> <p>Radiokontrollanten, som afholder disse prøver er bekendt med hvad der giver merit. Dertil bliver "Vejledning om radio-certifikater", som findes på TS hjemmeside opdateret. Denne Vejledning skifter fra d.1. jan 2026 navn til "Trafikstyrelsens Informationstillæg til BL 6-08". PEL-info 91.2 bliver også opdateret, så den reflekterer den nye BL 6-08. Trafikstyrelsens interne og eksterne radiokontrollanter standardiseres hvert år, hvilket tilsikrer ens praksis, når der gennemføres radioprøver.</p> <p>Hvis skolen fortsat er i tvivl om reglerne, så står Trafikstyrelsen altid klar til at hjælpe.</p>
--	--	---



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kan PPL-prøven i kommunikation <b>aflægges på to sprog</b> på samme prøvedag?</li><li>• Hvad sker der, hvis <b>anden prøve dumpes</b> – påvirker det den allerede beståede del?</li><li>• Er eleven derved <b>forhindret i at opnå merit</b> for begge sprog og tvunget til at gennemføre en særskilt prøve i forbindelse med den praktiske radioprøve?</li></ul> <p>Den nuværende formulering giver ingen klar vejledning, hvilket kan skabe uens praksis blandt skoler og kontrollanterne</p>	
	<p><b>Formålet med sprogbinding i teori-prøven</b> Mere grundlæggende bør det afklares, <b>hvorfor selve teoriprøvens sprogvælg tillægges betydning</b> for sprogpåtegningen.</p> <p>Den teoretiske prøve er designet til at vurdere <b>faglig viden</b>, mens sprogbedømmelsen</p> <p>i den efterfølgende praktiske prøve netop har til formål at vurdere <b>elevens sproglige færdigheder</b>.</p> <p>Det fremstår derfor uklart, hvorfor den teoretiske prøves sprog skal have indflydelse på sprogrettigheder.</p>	<p>EASA har skærpet opmærksomheden på sprogkompetencer, og EASA's øgede fokus på sproglige færdigheder er bl.a. beskrevet i rapporten <i>Best Intervention Strategy "Language Proficiency Assessment and Oversight"</i> (EASA, 2021).</p> <p>Derfor skal ansøgere fremover også demonstrere sprogfærdigheder gennem en teorioprøve.</p> <p>Prøven bruges derfor både til at teste ansøgerens faglige viden samt sprogkompetencer.</p>



	<p>Fortolkningen af dette punkt er afgørende, da den direkte påvirker certifikatrettigheder</p> <p>og kan medføre forskellig praksis på tværs af uddannelsesinstitutioner.</p> <p><b>Konsekvens</b></p> <p>Uklarheden medfører risiko for, at elever ikke opnår den forventede merit</p> <p>eller sprogpåtegning, samt at uddannelsesinstitutioner administrerer prøverne forskelligt.</p> <p><b>Forslag</b></p> <p>At bestemmelsen ændres eller præciseres, fx med følgende tilføjelse:</p> <p>“Bestået PPL/LAPL/SPL/BPL teori prøve i kommunikation på engelsk</p> <p><i>eller</i> dansk giver merit for sprogpåtegning i <i>både</i> dansk og engelsk.”</p> <p>Dette sikrer ensartethed og tydelighed og reducerer risikoen for misforståelser.</p>	
Afsluttende bemærkninger	<p>Ændringerne i BL 6-08 udgør et væsentligt og positivt moderniseringstrin, især med den klare opdeling mellem ATS- og FCL-radiocertifikater.</p> <p>De ovenstående forslag har alene til formål at skabe klarhed og ensartet fortolkning for både uddannelsesinstitutioner og elever</p>	
<b>Flyverkommandoen (FKO)</b>		
Generelt	<p>Flyverkommandoen har ingen kommentarer til BL 6-08 5. udgave, idet det bemærkes at alle nuværende certifikater beholder deres gyldighed og løbende opdateres i henhold til overgangsordningen.</p>	



GATE Aviation Training		
BL 6-08 3. Definitioner  ATS-luftfartsradiotelefonist	<p>In our opinion it is a bit unclear who exactly should be a holder of GEN-ATS Licence.</p> <p>Personnel without an ATS-certificate, whom are holders of a GEN-ATS to be used when exchanging messages to an aircraft from a ground station established in connection with an ATS-unit.</p> <p>Our interpretation is that it is to be used by APRON, maybe Clearance Delivery (if not handled by an ATCO).</p>	<p>Det er korrekt, som nævnt, at en »ATS-luftfartsradiotelefonist« på nuværende tidspunkt er tiltænkt fremtidige APRON-operatører.</p> <p>Det er desuden hensigten at kunne udstede et generelt radiocertifikat til andet personale med det formål udelukkende at udføre radiokommunikation, hvis det er nødvendigt i forbindelse med en ATS-enhed.</p>
BL 6-08 1. References 1.9	<p>1.9 TS guidance regarding radio certificates, including guidance regarding 'Syllabus for theoretical training as Aeronautical Station Operator – ATS'</p> <p><i>We have not been able to locate the mentioned syllabus.</i></p>	<p>Pensummet er stadig under udarbejdelse og vil snart blive sendt til kommentering. Pkt. 1.9 er opdateret med den relevante reference.</p>
BL 6-08 3. Definitions	<p>Conversation partner (interlocutor)</p> <p>A person with documented linguistic background (language specialist).</p> <p><i>What documentation would be accepted? We suggest further clarification is made.</i></p>	<p>Dokumentationen kan være enhver form for materiale, der sikrer, at personen har sproglig viden eller baggrund.</p>
BL 6-08 7. Rights	<p>7.3 Rights to exercise the use of a radio certificate is valid as long the rights are exercised, and 10 years thereafter. The Certificate holder shall at any time be able to document, that this paragraph is fulfilled.</p> <p><i>What defines 'the rights are exercised'?</i></p>	<p>For FCL kan det dokumenteres ved f.eks. et pilotcertifikat. For ATS-personale kan det være scannede kopier af ATS-certifikater med enhedspåtegninger, ansættelseskontrakt osv.</p>



BL 6-08 7.9	<p>7.9 GEN-ATS certificate holders have the right to, under the conditions mentioned in para. 13 [TS: 12], to conduct communication from a groundstation to aircraft and vehicles.</p> <p><i>The right to communicate on frequencies lower than 30 MHz (HF) is not mentioned.</i></p> <p><i>Since this is still used in Greenland it should be mentioned. (For the GEN (pilot) certificate it is mentioned).</i></p>	<p>Indledningsvis burde teksten om 30 MHz i punkterne 7.6, 7.7 og 7.8, litra a, ikke have været medtaget i det udkast, der blev sendt i høring. Med hensyn til frekvenser er det hensigten at henvise til telemyndighedens bekendtgørelse (<i>Bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse samt om amatør-radioprøver og kaldesignaler mv.</i>), som samler og opdaterer alle frekvenser, der er relevante og godkendt til luftfartsradio-kommunikation.</p> <p>Teksten om 30 MHz er slettet, og henvisningen til pkt. 1.1 er opdateret i de relevante afsnit af BL 6-08</p>
BL 6-08 12.1	<p>12.1 Training of ATS-Personnel – GEN-ATS</p> <p><i>12.1.4 Contains the requirements for practical training, nothing special about that other than:</i></p> <p>12.1.4 b. Training and assessment of the use of English standard phraseology for IFR-flights.</p> <p>12.1.4 c. Training and assessment of the use of English and, if relevant, Danish standard phraseology for VFR flights.</p>	<p>Den teoretiske og praktiske uddannelse skal overordnet tage udgangspunkt i ATCO- eller DK CCC-pensum. BL 6-08 har til formål at præcisere den del, der vedrører radiocertifikatet, for at sikre, at disse elementer indgår i pensum – f.eks. national dansk standardfraseologi, som ikke er en del af EU-ATCO-pensum.</p>
BL 6-08 12.1.4.1	<p>Para 12.1.4 b and c shall be documented separately, and such documentation shall be made available by the school during audit.</p>	<p>Det er besluttet ikke at indføre strenge krav på dette område, og hensigten er derfor, at uddannelsesorganisationen skal kunne fremlægge den dokumentation, der anvendes ved en elevprøve, og ikke blot en vurdering.</p>





	<p><i>What will be accepted as documentation? Recordings, notes, assessment form?</i></p>	<p>Dette skal også delvist sikre overensstemmelse med kravene i FCL.</p> <p><i>FCL-input vedrørende dokumentation:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Godkendt træningsmanual</li> <li>• Uddannelsesorganisationen indstiller eleven til prøven</li> <li>• Radiotelefonieksaminatoren afholder prøven:             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Teoretisk prøve</li> <li>2. Praktisk tovejs kommunikationsprøve, hvor elevens svar og eventuelle fejl noteres på forsiden af prøvehæftet og evalueringsskemaet</li> <li>3. Interview</li> </ol> </li> <li>• Uddannelsesorganisationen skal kunne fremvise den relevante skriftlige dokumentation ved tilsyn</li> </ul>
<p>BL 6-08</p> <p>13.2.2, j.</p> <p>13.3.2, c.</p>	<p>We would also like to suggest that assessors could have level 5 and higher in the relevant language with a restriction that an assessor with level 5 can only assess up to level 5.</p>	<p>En assessor skal have det højest mulige sprogniveau, da det ellers ville føre til en situation, hvor en elev potentielt kunne opnå et højere niveau end assessoren selv</p>
<p>EU ADR</p>	<p>N-JOR certificate (certificate for ground personnel) still only has MEK (mechanic) and HRO (Helideck Radio Operator) endorsement.</p> <p>What about other personnel that might be doing their duties within the manoeuvring area (marshall, RFFS, security, ground maintenance crew)?</p> <p>This is related to the requirement that communication at larger airports shall be done in English, which requires a language assessment, which should be linked to a radio certificate.</p>	<p>Dette forhold relaterer sig til ADR-fordrningen, som ikke stiller krav om radiocertifikat, men alene om relevant uddannelse.</p> <p>Radiocertificering er på nuværende tidspunkt ikke omfattet af EU-lovgivningen, da dette fortsat er et nationalt anliggende.</p>
<p><b>Greenland Airports</b></p>		



Generelt	Opdeling af radiocertifikater i ATS og FCL. I udkastet fremstår en opdelingen med en fagligt velbegrundet og afspejler praksis.	
BL 6-08	. Greenland Airports anbefaler, at Trafikstyrelsen – fx i et vejledningsnotat – beskriver mekanismer for koordinering og harmonisering af standardfraseologi (EU-SERA/BL 7-14) på tværs af ATS- og FCL-sporet, særligt for DK/FO/GL.	<p>Trafikstyrelsen har efterfølgende været i dialog med Greenland Airports A/S (GA) mht. spørgsmålet om standard-fraseologi sammenholdt med EU-SERA og BL 7-14.</p> <p>GA oplyste efterfølgende, at hensigten med høringssvaret var at efterspørge en læsevejledning til hjemmels-spørgsmålet. Med den efterfølgende henvisning til udkastets pkt. 1.8 (BL 7-14 for dansk i DK samt engelsk/dansk i FO/GL) og 1.14 (EU-SERA for engelsk i DK) ansås spørgsmål for besvaret og bekræftede, at fraseologien var identisk mellem med EU-SERA og BL 7-14, men med forskellig juridisk hjemmel i forhold til Danmark og så Færøerne og Grønland.</p> <p>GA foreslog at præcisere dette i den endelige udgave af BL 6-08, pkt. 1.8 og 1.14, hvilket styrelsen var enig i, og punkterne er opdateret i overensstemmelse hermed.</p>
BL 6-08 Pkt. 6.5	Merit mellem ATS og FCL (pkt. 6.5). Udkastet giver merit fra ATS til FCL (teori), men ikke fra FCL til ATS. Greenland Airports foreslår en præcisering om, at ATS-skolen – hvor det er fagligt forsvarligt – kan give begrænset merit til FCL-radio-certifikatindehavere for generel radioteori, mens ATS-specifik fraseologi og LPR-bedømmelse altid gennemføres fuldt ud. Derved undgås dobbeltarbejde uden at gå på kompromis med ATS-specifikke kompetencer.	<p>Trafikstyrelsen har noteret sig GA kommentar og forslag, men anser ikke dette for muligt.</p> <p>Det teoretiske FCL uddannelse er for uddannelse til radiocertifikat primært modulopbygget, hvorimod ATS uddannelsen kan have sin teoretiske radioteori integreret i en række fagopbygninger, hvorfor det ikke anses for muligt at give merit for radioteori alene med en FCL baggrund.</p>
BL 6-08	GEN-ATS og uddannelseskrav. Indførelsen af GEN-ATS for ATS-personale og ATS-luftfartsradiotelefonister hilses velkommen. Greenland Airports outsourcer	



	<p>grunduddannelse (inkl. ATS-radiotelefonist) til ekstern godkendt ATS-skole og forventer derfor ingen ekstra administrative byrder.</p> <p>-----</p> <p>Greenland Airports anbefaler en mindre præcisering i henvisninger til EU-SERA/BL 7-14 og det nationale referencehierarki, så læseren tydeligt ser de normative kilder.</p>	<p>-----</p> <p>Se TS besvarelse af første GA punkt med samme relation som her.</p>
BL 6-08 Pkt. 12.3	<p>Gyldighed af sprogniveau (afsnit 12.3). Udkastet lægger op til forskellig niveauer: ATCO og ATS-luftfartsradiotelefonister har 9 års udløb for LPR niveau 6 i engelsk, mens FISO ikke har udløb ved niveau 6 i engelsk (og dansk). Set fra et risikoperspektiv i FIS-miljøet – hvor klar, robust kommunikation i fællesfrekvenser er central – er det ikke umiddelbart intuitivt, at FISO fritages for tidsbegrænset re-bedømmelse ved niveau 6, når ATCO/ATS-RT ikke gør. Greenland Airports efterspørger enten (a) en kort begrundelse for forskelsbehandlingen (fx ift. Doc 10197/EUR Doc 046), eller (b) en harmonisering, fx samme 9-årige gyldighed for FISO niveau 6 i engelsk, eventuelt med en proportional metode for re-bedømmelse.</p>	<p>Trafikstyrelsen har noteret sig GA forslag, som umiddelbart anses som hensigtsmæssigt, men har været vurderet, at det ikke har været muligt at gennemføre for nuværende.</p> <p>Gyldigheden for ATCO har baggrund i EU ATCO forordning, hvortil den nye kategori ATS-luftfartsradiotelefonist er tilføjet. Gyldigheden af FISO sprogpåtegninger har historisk fulgt bestemmelserne for FCL (pilot) området. En ændring af dette til at følge ATCO bestemmelserne ville være en ny administrativ og økonomisk byrde for branchen, hvilket der ikke er belæg for at indføre ud fra det nuværende datagrundlag af hændelsesindberetninger og lignende. På den baggrund fortsættes der med de hidtidige bestemmelser for FISO.</p>
	<p>Høringen forholder sig til sprog, sprogtest herunder afsnit 13–14. Greenland Airports driver ikke egen sprogtestvirksomhed og har ingen tilknyttede sprogassessorer. Sprogtests for firmaets certifikatholdere leveres via ekstern, godkendt sprogtestorganisation. Derfor er der ingen indholdsmæssige bemærkninger til afsnit 13 og 14, men noterer sig indholdet af det forståede.</p>	
	<p>Fra N-BEG til BEG med dansk påtegning. Denne navneændring noteres. Greenland Airports forventer ingen ekstra</p>	



	administration, da Greenland Airports ikke selv udsteder/vedligeholder disse rettigheder.	
	Administrative konsekvenser og overgang. For Greenland Airports vurderes konsekvenserne som begrænsede, idet både sprogtest og ATS-grunduddannelser er outsourcet til godkendte eksterne leverandører. Overgangsordningen (materialekrav gældende fra 1. juli 2026) vurderes tilstrækkelig i forhold til samarbejdspartnere.	
	<p>Afslutningsvis oplyst de forhold Greenland Airports ønsker justeret/afklaret</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forklaring eller harmonisering af LPR niveau 6 (engelsk) mellem ATCO/ATS-RT og FISO (afsnit 12.3).</li> <li>• Let præcisering af referencehierarki (EU-SERA/BL 7-14, DK/FO/GL).</li> <li>• Mulighed for begrænset merit fra FCL→ATS for generel radioteori; ATS-specifik del gennemføres fuldt ud.</li> <li>• Kort vejledning/vejledningsnotat om koordinering og ensartethed i fraseologi/sprog på tværs af ATS- og FCL-spor.</li> </ul>	Se TS besvarelse af første GA punkt med samme relation som her.
<b>Ineqarnermut Attaveqaasersuutitut, Isorliunerusunullu Naalakkersuisoqarfik (IAIN)</b> <b>Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter, Grønland</b>		
BL 6-08	Departementet har i forbindelse med høringsforsøget at indhente bemærkninger fra Air Greenland A/S og Greenland Airports A/S. Air Greenland A/S havde ikke nogen bemærkninger.	Trafikstyrelsen har på baggrund af IAIN's bemærkning om henvisning til hørings svaret fra Greenland Airports A/S, angivet styrelsens bemærkninger under besvarelsen hertil.



	For uddybende bemærkninger vedrørende ovenstående [TS: BL 6-08 punkter], henvises der til høringssvaret som Greenland Airports A/S har afgivet direkte til Trafikstyrelsen.	
<b>Naviair</b>		
BL 6-08 Afsnit 12 og 13	<p>2. Konvertering af eksisterende ATS-sprogtestgodkendelser og ATS-sprogassessorer</p> <p>Det fremgår af BL 6-08, at der indføres nye krav til godkendelse, uddannelse og tilknytning af ATS-sprogtestorganisationer og ATS-sprogassessorer. Vi anbefaler, at Trafikstyrelsen udarbejder en vejledning, der tydeligt beskriver, hvordan nuværende ATS-godkendelser og autorisationer overgår til de nye krav, herunder krav til dokumentation og eventuelle overgangsprocedurer.</p>	<p>Trafikstyrelsen har noteret sig Naviairs kommentar og forslag.</p> <p>Af punkt 23.3 i udkastet til BL 6-08, 5. udgave angives at en nuværende godkendelse bevarer gyldigheden. BL 6-08 træder i kraft d. 1. januar 2026, men bestemmelserne på ATS-området har først virkning fra d. 1. juli 2026 med henblik på at give frist til eventuelle behov for opdatering af dokumentation mv.</p> <p>Generelt vil bestemmelserne i EU-ATCO gælde fremover som for nuværende (pkt. 13.1.1), hvorfor det vurderes, at der ikke vil forekomme større ændringer for ATS-sprogtestorganisationer, der ikke foretager førstegangsudstedelser. Der planlægges herfor ikke en vejledning, men styrelsens overensstemmelsesmatrix vil blive opdateret.</p>
BL 6-08 Afsnit 12 og 13	<p>2. Præcisering af overgangsordningen for ATS-området</p> <p>I henhold til BL 6-08, pkt. 21.8, træder bestemmelserne for ATS i kraft den 1. juli 2026. Vi anbefaler, at Trafikstyrelsen præciserer:</p> <p>o Hvordan ATS-enheder og ATS-sprogtestorganisationer skal forholde sig i perioden fra 1. januar til 1. juli 2026.</p>	<p>Trafikstyrelsen har noteret sig Naviairs kommentar og forslag.</p> <p>BL 6-08, 5. udgave træder i kraft d. 1. januar 2026, men ATS-området har virkning fra d. 1. juli 2026, primært for at give ATS-luftfartsteoriskoler tid til at opdatere dokumentation og procedurer. De nugældende bestemmelser finder anvendelse i overgangsperioden iht. Pkt. 21.8.</p>



	<p>o Hvilke krav der gælder for ATS-sprog-assessorer, der skal forny eller forlænge autorisationer i overgangsperioden.</p> <p>O Hvordan eksisterende ATS-radiocertifikater og sprogniveaupåtegninger håndteres ved fornyelse.</p> <p>Vi vurderer, at en sådan vejledning vil være afgørende for at sikre en smidig og ensartet implementering af de nye regler, og for at undgå usikkerhed i organisationen og for vores individuelle certifikatholdere.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>o Der vil i perioden ikke være nogen ændringer i forhold til for nuværende i overgangsperioden.</li><li>o For ATS-sprogassessorer vil de nu-gældende bestemmelser være gældende indtil d. 1. juli 2026.</li><li>o Ved fornyelse (renewal) efter d. 1. juli 2026 gælder for ATS-radiocertifikater pkt. 12.3.5 om en vurdering og eventuelle uddannelseskrav. Sprogniveaupåtegningernes forlængelse eller fornyelse vil være ens for begge iht. Pkt. 12.3.3.</li></ul> <p>Der planlægges herfor ikke en vejledning, men Trafikstyrelsen vil ved specifikke spørgsmål i hvert enkelt tilfælde yde en konkret vejledning.</p>
(EU) 2020/1234, ADR.OPS.D.085(a)(1)	<p>Apron Management Service – AMS:</p> <p>Naviar ønsker endeligt at Trafikstyrelsen specificere kravene for Apron Management Service (AMS).</p> <p>Naviar bemærker at BL 6-08 ikke referer til kravene i forordning 2020/1234 vedr. AMS som et referencedokument. I denne forordning skal AMS-personale yde taxi-vejsinstruktion via radiotelefon og dertil pålægges AMS-personale at skulle efterleve national lovgivning "where applicable". AMS er ikke en ATS-service, og falder derfor ikke under denne kategori. Det er uklart, hvilke krav AMS falder under i BL 6-08 og det kan måske være fornemmelsen, at AMS er glemt i kategoriseringerne af radiocertifikater.</p> <p>Naviar skal derfor anmode Trafikstyrelsen om at udarbejde krav for AMS-</p>	<p>Trafikstyrelsen har efterfølgende været i dialog med Naviar om emnet samt foretaget en nærmere vurdering af spørgsmålet om AMS som pt. Er relateret til EKCH.</p> <p>ADR-forordningens bestemmelser om AMS fastsætter, at personale der yder taxiinstruktioner på forpladsområder skal være uddannet. Med hensyn til uddannelse og prøve til radiocertifikat fastsættes kravene herom ved BL 6-08, da der ikke er EU-kompetence på området for radiokommunikation som er nationalt reguleret af medlemsstaterne. Øvrige uddannelseskrav fastsættes ved ADR-forordningen og er derved ikke reguleret ved BL 6-08.</p>





	tjenesten, herunder et AMS-certifikat i overensstemmelse med 2020/1234.	
<b>Roskilde flyveklub</b>		
Pkt. 8.9 og pkt. 8.10	<p>Forslagene er formuleret meget kluntet.</p> <p>Bør ændres, så de bliver <b>meget mere læselige.</b></p>	Trafikstyrelsen har omformuleret teksten i pkt. 8.9 og 8.10, således læsevenligheden er forbedret
Pkt. 9.1 og pkt. 10.1	<p><b><i>“Alle delprøver (til henholdsvis GEN og BEG) skal afholdes samlet.”</i></b></p> <p><b>Delprøverne b. c. d. og e. i pkt. 9.1 skal afholdes samlet.</b></p> <p><b>Delprøverne b og c i pkt. 10.1 skal afholdes samlet.</b></p> <p>Begrundelse:</p> <p>De fleste PPL-elever tager teoridelen til faget Kommunikation ved teoriprøverne i Roskilde eller Kolding på de fastsatte datoer. <b>Det kan ikke arrangeres på samme dag</b>, som de går til 2-vejs radioprøverne og interviews, med mindre at kontrollanterne får mulighed for at afholde PPL-teoriprøverne i faget Kommunikation umiddelbart før de praktiske prøver (som “i gamle dage”).</p>	<p>Den teoriprøve, der henvises til i pkt.9.1 og 10.1, er teoriprøven til GEN eller BEG radiocertifikat. Den må ikke forveksles med teoriprøven til PPL-faget kommunikation. For mere info henvises til PEL-info 91.2.</p> <p>Der kan opnås merit til teoriprøven til f.eks. BEG radiocertifikat, hvis en elev har bestået PPL faget kommunikation inden radioprøven. I dette tilfælde vil det kun være delprøve 10.1 b og c der skal afholdes samlet.</p> <p>For mere info om, hvorfor det mht merit ikke kan være som i <i>gamle dage</i> henvises også til PEL-info 91.2.</p>
Pkt. 4.4	<p>Der nævnes <b>kun én aldersgrænse: 14 år.</b></p> <p>Der er i udkastet ikke nævnt andre aldersgrænser, så det må betyde, at aldersgrænsen skal være gældende for alle radiocertifikaterne.</p>	Det er korrekt.



Pkt. 7.3	<p>Gyldighed <b>så længe rettigheden udøves + 10 år.</b></p> <p>Eks: Hvis en pilot med GEN radiocertifikat også har et N-BEG med niveaupåtegning 6, men udelukkende har talt engelsk (GEN eller BEG) de sidste 10 år, så mister han rettigheden til sit N-BEG.</p>	En pilot med både GEN og BEG i sit pilotcertifikat vil beholde begge rettigheder så længe piloten holder sit pilotcertifikat gyldigt, og også indtil 10 år efter pilotcertifikatet udløb. Der skelnes i denne situation ikke mellem de 2 radiocertifikater.
Pkt. 7.5	<p><b>GEN giver kun ret til engelsk IFR radiokommunikation i forbindelse med IFR-flyvning.</b></p> <p><b>Det vil betyde, at en IFR-pilot, som ikke har et gyldigt BEG (eller N-BEG) ikke kan cangle en IFR flyveplan, og fortsætte VFR.</b></p>	Det er korrekt. Ingen ændring i forhold til de nuværende regler.
Pkt. 7.6	<p><b>GEN kan suppleres med dansk eller engelsk BEG.</b></p> <p>Dvs. at både GEN og BEG skal vedligeholdes løbende. Der er ingen form for merit.</p>	<p>Det er korrekt.</p> <p>Der er ingen ændring i forhold til i dag om, hvordan et radiocertifikat skal holdes gyldigt.</p>
Pkt. 10.2	<p><b>Der genindføres teoriprøver</b> i faget Kommunikation på engelsk for BEG/engelsk eller på dansk for BEG/dansk.</p> <p>PPL-teorifag nr.4: "Kommunikation" gælder kun til det sprog, som prøven afholdes på.</p> <p>Det kan give en del administrativt bøv. l.</p>	<p>Det er korrekt.</p> <p>Det er Trafikstyrelsen ikke enig i, da eleven blot skal bestå en teoriprøve på engelsk i stedet for på dansk.</p>