



Kontaktmøde mellem Trafik-og Byggestyrelsen og unionerne

Nedenstående emner ønskes behandlet på kontaktmødet den 10. november 2015. Formålet med emnerne er at indgå i en positiv dialog med Trafik- og Byggestyrelsen om hvor vi, i samarbejde, finder de bedst mulige løsninger, som forbedrer forholdene for luftfarten i Danmark. Formålet med vores emner er ikke at modtage en juridisk redegørelse for hvorfor vi i Danmark historisk har indrettet os på en bestemt måde. Vores fælles målsætning må være at blive enige om hvad der er den rette vej frem i forhold til at forbedre forholdene i luftfarten og dernæst få belyst om danske regler eller EU regler står til hinder for en gennemførelse og herefter finde en farbar vej der kan lede til vores mål.

Vi så meget gerne at Trafik- og Byggestyrelsen lod sig inspirere af det engelske CAA, der som en del af et overordnet såkaldt "Red Tape Challenge" program har introduceret følgende officielle principper for regulering af GA:

- CAA principles for the regulation of GA:
- Only regulate directly when necessary and do so proportionately
- Deregulate where we can
- Delegate where appropriate
- Do not gold-plate and quickly & efficiently remove gold-plating that already exists
- Help create a vibrant & dynamic GA Sector in the UK

Det betyder bl.a. at de eventuelle lempelser der kommer fra EASA implementeres så hurtigt som muligt og at bestemmelser i øvrigt ikke over-implementeres eller tolkes i en retning der gør dem mere restriktive end tiltænkt fra EASAs side. Blandt de nedenfor beskrevne sager har UK for eksempel gået foran og allerede implementeret de nye lempede regler for omkostningsdeling samt afbalancerede krav ved afholdelse af prøve til Competency based IR på baggrund af et IR udstedt af et ICAO-land udenfor EU samt givet instruktører mulighed for at forlænge rettigheder direkte i certifikatet.

I nedenstående er der flere emner, som også var på kontaktmødet i maj, det skyldes at vi fortsat mangler en afklaring. Vi værdsætter udsendelsen af en ny *Alternative Means of Compliance* for FCL.740(b)(1) via AIC A 05/15, som på meget tilfredsstillende vis løser den problemstilling vi rejste.

1. Vurdering af forslag fra pilotprojekt om sære regler og særregler

I samarbejde med KZ & Veteranfly Klubben indsendte vi kommentarer til "Meld en særregel" tilbage i januar 2014. Seneste opdaterede liste af "vurdering af forslag fra pilotprojektet om sære regler og særregler" er modtaget fra Trafik- og Byggestyrelsen i januar 2015. På listen er der 12 områder hvor Trafik- og Byggestyrelsen fortsat overvejer forslagene. KZ & Veteranfly Klubben har tidligere i mail af 12/11-14 til Theo Rabenberg efterlyst prioritering af en debat om emnerne og en tidshorisont på hvornår Trafik- og Byggestyrelsen forventer at være færdig med sine overvejelser af de 12 åbenstående emner:

Mailen af 12/11- 2014 til Theo Rabenberg

Kære Theo,

Tak for sidst. Det var – som altid – en fornøjelse at besøge Trafikstyrelsen.

Desværre er tiden ved unionsmøderne altid knap. Denne gang gik det noget ud over gennemgangen af de enkelte punkter i "Trafikstyrelsens vurdering af forslag fra pilotprojekt om sære regler og særregler", hvorom der ikke var tid til den debat, som emnerne vel fortjener.

Nu var du og Per jo så rare at nævne, at I ikke er kede af direkte henvendelser, hvorfor jeg gerne vil stille et par konkrete spørgsmål til de i skemaet anførte svar:

Vedr. forslag 1: Hvor længe forventer Trafikstyrelsen af have behov for at overveje at lempe anmærkningen?

Vedr. forslag 3: I svaret tager Trafikstyrelsen ikke hensyn til, at de fleste af de luftfartøjer, som håndteres af KZ & Veteranfly Klubben, er amatørbyggede fly, som ikke har en typegodkendelse. Derfor ville det være fint, om Trafikstyrelsen kunne acceptere, at – i det omfang et instruments funktion er påvist overfor en VK-kontrollant – kan VK kontrollanten godkende instrumentet.

Vedr. forslag 4: Vi antager, at VK-kontrollanten herefter vil kunne godkende f.eks. lastnet.

Vedr. forslag 5: Som nævnt på mødet pågår der pt. drøftelser om anvendelse af autobenzin EN228, hvorfor punktets formulering ikke er helt aktuel længere.

Vedr. forslag 11: Hvornår forventer Trafikstyrelsen at være færdig med sine undersøgelser?

Vedr. forslag 12: Hvornår forventer Trafikstyrelsen at være færdig med sine undersøgelser?

Vedr. forslag 13: Hvornår forventer Trafikstyrelsen at være færdig med sine undersøgelser?

Vedr. forslag 15: Hvornår forventer Trafikstyrelsen at være færdig med sine undersøgelser?

Vedr. forslag 16: Hvornår forventer Trafikstyrelsen at være færdig med sine overvejelser?

Jeg håber, at du kan tage punkterne med i rykkerlisten til TS.

Mange hilsener,

Bent

KZ & Veteranfly Klubben

EAA Chapter 655

Bent Esbensen - Formand

På kontaktmødet d. 26. maj 2015 blev der gjort opmærksom på at der var rettet skriftlig henvendelse til Theo Rabenberg og at denne ikke var blevet besvaret. Dette beklagede Per Schmock og Christian Thorhauge, men vi har efterfølgende ikke hørt nyt i sagen.

Vi er meget positive over for Trafik- og Byggestyrelsens initiativ til pilotprojektet og har lagt mange ressourcer i besvarelsen. Derfor finder vi det utilfredsstillende at emnerne ikke efterfølgende er blevet fulgt op af Trafik- og Byggestyrelsen. Vi ønsker en debat om emnerne og en status for hvor langt Trafik- og Byggestyrelsen er kommet i overvejelserne, jf. listen af januar 2015.

2. Pant i fly ved ejerskrift

Oplysning om pant i fly ved ejerskrifte sker ikke automatisk. Det kan medføre at fly med gammel pant, som ikke længere er aktivt, men blot aldrig er blevet aflyst, forhindrer/forsinker eksport af flyet. Det må kunne forbedres i forhold de knap kr. 5.000 Trafik- og Byggestyrelsen beregner sig for en omregistrering.

3. Chef for luftdygtighed

Vi kunne ønske os en lejlighed til at hilse på den nytiltrådte chef for luftdygtighed og ønske ham velkommen.

4. Implementering af operationelle EASA regler

Til august 2016 træder Part-NCO i kraft i Danmark. Part-NCO vil være den relevante operationelle bestemmelse for 99% af DMU's medlemmer (og også for de fleste andre unioners medlemmer).

Part-NCO styrer områder, der i dag reguleres af bl.a. BL 5-61 (pilotens ansvar og opgaver, pax briefing, ilt, checklister, vfr-on-top, nat-vfr etc.) og BL 1-12 (krævet udstyr i luftfartøjer).

Vi ønsker en orientering om hvordan overgangen kommer til at foregå, herunder få bekræftet, at de BL'er, som regulerer ting som er dækket af Part-NCO, annulleres samtidigt med at Part-NCO indføres.

For lufttrafikreglerne er situationen i dag sådan, at der i branchen slet ikke er overblik over de gældende regler, og sådan har det ikke været før. Hverken teorilærere, instruktører, ATC eller Trafik- og Byggestyrelsen selv kender de nuværende regler. Hvad kan man så forvente af den almene pilot? DMU/AOPAs gode råd om hvordan lovteksterne kunne forenkles i forbindelse med Part-SERA blev ikke imødekommet. I stedet blev regelsystemet kompliceret yderligere.

Vi ønsker ikke en gentagelse heraf ved implementering af de operationelle EASA regler. Det har altid – hidtil – været almindelig retssikkerhed, at vigtige bestemmelser var til at finde rundt i. Og det har de faktisk været, for dem der prøvede. Men det er desværre blevet rigtig vanskeligt for den almene pilot at finde rundt i regelsættet.

Vi opfordrer Trafik- og Byggestyrelsen til at justere BL'erne på en mere hensigtsmæssig måde end det var tilfældet med Part-SERA og orientere om ændringerne så det bliver forståeligt for den almene pilot. Vi ønsker også at det bliver muligt for unionerne at få medindflydelse på måden de nye regler implementeres.

5. VFR kort – fuglebeskyttelsesområder

2015 VFR kortet indeholder til vores overraskelse en række nye fuglebeskyttelsesområder der ikke fremgår af BL 7-15. F.eks. Randbøldal, Vejle Fjord m.fl. På hvilket grundlag er disse områder kommet med på VFR kortet, og hvis det som vi antager er en fejl, skal vi venligst bede Trafik- og Byggestyrelsen om hurtigst muligt at udsende en korrektion og tage initiativ til at de ikke medtages på 2016 udgaven af kortet.

6. Sikkerhedspilot

Vi ønsker en redegørelse for hvad begrebet sikkerhedspilot (rettigheder/ansvarsfordeling) dækker og hvor i regelsættet det står beskrevet.

7. BL 8-10

Vi har kendskab til eksempler på at Trafik- og Byggestyrelsen har kontaktet piloter/flyveskoler og sat spørgsmål ved hvorfor de ikke har indsendt en BL 8-10 rapport, idet er indsendt en sådan fra ATC. Proceduren bør ændres til at såfremt Trafik- og Byggestyrelsen modtager en BL 8-10 rapport af ATC bør piloten/flyveskolen informeres herom.

Kan Trafik- og Byggestyrelsen redegøre lidt for status på det rapporterings system som skal afløse BL 8-10, jf. emne indsendt fra KDA.

8. Hjemmesider - indhold

Har Trafik- og Byggestyrelsen juridisk hjemmel til at afgøre hvad der står på en hjemmeside, f.eks. hos en ATO/Reg.Fac?

9. 8,33 kHz

Vi ønsker en status for implementering af 8,33 kHz, især for VFR.

10. Høring om de nye gebyrbekendtgørelse for den civile luftfart

Vi har noteret os at gebyrreglement for 2016 er ude til høring og vi vil naturligvis også bidrage med et høringssvar. Det undrer os umiddelbart at Safety Bidrag nedsættes og andre gebyrer stiger endda markant. Vi hilser afskaffelsen af årsgebyret meget velkomment da det har bidraget til færre omkostninger for vore piloter der så derfor kan flyve noget mere. Vi ønsker gerne belyst hvorfor man nedsætter Safety Bidraget åbenbart til skade for andre gebyrer.

Med henvisning til referatet pkt. 8 fra mødet den 26. maj 2015 og aktionslisten fra Trafik- og Byggestyrelsens vil der blive taget kontakt til de respektive unioner, når der forelå svar på de på aktionslisten åbentstående emner. Vi afventer fortsat svar på nedenstående emner:

11. Ground Handling

Ifølge Artikel 7 i Ground Handling direktivet gælder at "Medlemsstaterne træffer efter artikel 1 de nødvendige foranstaltninger for at sikre fri udøvelse af egen-handling".

AOPA og DMU bad på sidste møde Trafik- og Byggestyrelsen redegøre for, hvilke foranstaltninger der i Danmark er truffet for at sikre adgangen til egen-handling, da vi gerne vil i dialog med flere flyvepladser for at forbedre mulighederne for self-handling. Trafikstyrelsen bedes i den sammenhæng oplyse, hvilke danske flyvepladser der er omfattet af direktivet ("åbne for erhvervsmæssig trafik") og således skal facilitere self-handling.

På sidste møde bad Trafik- og Byggestyrelsen om en konkretisering af hvor vi oplevede problemer og vi nævnte som eksempel Roskilde Lufthavn, hvor der er obligatorisk handling for fly over 3 tons, på trods af at der ikke leveres nogen form for service eller handling, som adskiller sig fra mindre fly. Der ses ikke nogen rimelig grund til at Ground Handling direktivets bestemmelser om self-handling ikke kan efterleves i et sådan eksempel.

Aktionslisten: *Afventer svar fra Center for Transportmarkeder.*

12. Krav for Competency Based IR på third country ICAO instrument rating

Trafik- og Byggestyrelsen bekræftede på mødet den 26. maj at man ville vende tilbage med et svar vedrørende prøvekrav for CBIR, for indehavere af IR udstedt af ICAO lande udenfor EASA.

Aktionslisten: *FCL planlægger møde for at afklare mulighederne.*

13. Intra-Schengen flyvninger fra danske flyvepladser

På opfordring fra AOPA og DMU har Trafik- og Byggestyrelsen i nu over 3 år arbejdet på at fjerne de tilbageværende restriktioner for at der kan flyves til andre Schengen lande uden at der skal opereres til eller fra særlige internationale flyvepladser i Danmark. TS bedes give en status på hvorledes dette arbejde skrider frem og hvornår der kan forventes en løsning. Vore nabolande har for længst fjernet restriktioner på intra-Schengen flyvninger.

Aktionslisten: *FCL planlægger møde for at klarlægge mulighederne.*

14. Status på revision af BL 6-08 vedr. radiobeviser

Vi vil gerne bede om en status på revisionen af BL 6-08. Det blev på sidste møde meddelt at Trafik- og Byggestyrelsen ville udsende en AIC, der præciserede at man indtil en revision forelå ville acceptere at det nuværende GEN kursus kunne erstattes af teori-uddannelsen, der er knyttet til instrumentbeviset og som inkluderer en række lektioner i radiokommunikation. Vi har endnu ikke set en sådan AIC, men kun den tidligere udsendte AIC vedr. afskaffelse af reception tests.

15. Instruktør-validering i certifikatet

På sidste møde blev de nye muligheder FCL.945 giver for instruktør validering i certifikatet drøftet. TS redegjorde for at man ikke umiddelbart kunne gennemføre dette, da det bl.a. krævede opkvalificering af instruktørerne, men at man var positivt indstillet og ville arbejde hen mod at muliggøre det som FCL.945 lægger op til. Vi vil gerne bede om en status på dette og en tidshorisont på hvornår mulighederne i FCL.945 kan forventes realiseret i Danmark.

16. Administration af teoriprøver PPL

Hvordan tænker TS sig at sikre ligelig og ensartet kvalitet af indhold i tilgangen af teorikvaliteten for TMG, Ultralette og Motorfly samt muligheden for at skifte mellem de forskellige luftfartskategorier uden store administrative byrder og besvær for den enkelte bruger samt instruktørerne/flyveskoler.

TMG og Ultraletfly er idag ofte mere avanceret og flyver hurtigere i samme luftrum som almindelige motorfly.

Hvordan forholder TS sig til at LAPL/A og PPL/A idag belastes med dobbelt gebyrer og prøverne skal administreres af TS når DSVU også med nye ATO regler stadig selv kan administrerer teoriprøver samt at der nu er indgået aftale mellem FULFU, DSVU og TS om at DULFU nu kan deltage i DSVUs teoriprøver og at dette fremover vil blive anerkendt af TS.

Vil TS tillade at DMU selv administrerer afholdelsen af Teoriprøverne? Hvis ikke...hvad vil begrundelsen være for at motorflyvere ikke kan opnå samme rettigheder som de øvrige unioner? Kunne det tænkes at alle former for teoriprøver samles i KDA regi?

Aktionslisten: *Ikke afklaret endnu.*

Hvordan er status set med Trafik- og Byggestyrelsens øjne?

17. PPL teoriprøver

Vi påpegede på mødet at det er utilfredsstillende for både aspiranter og instruktører med den ringe indsigelsesmulighed på max. 1 time efter aflagt teoriprøve.

Aktionslisten: *Ikke afklaret endnu.*

18. Nye EU regler for omkostningsdeling mv.

AOPA og DMU gjorde ved sidste møde opmærksom på at EU forordning 379/2014 reviderer de gældende FCL bestemmelser og bl.a. giver mulighed for omkostningsdeling, konkurrenceflyvning, faldskærmsflyvning mv. efter de ikke-kommercielle regler. TS har i sit svar angivet at dette kræver at landet melder afvigelse og at TS i øvrigt er positivt indstillet for en sådan anmodning.

Først og fremmest bemærkes det, at EU bestemmelserne ifølge AOPA og DMUs vurdering er umiddelbart gældende og ikke kræver at Danmark melder afvigelse. Vi har forespurgt hos EU Kommissionen, hvorvidt formuleringen "by way of derogation" i denne sammenhæng betyder at det enkelte land skal foretage en aktiv handling for at bestemmelserne om omkostningsdeling mv. er gældende.

Hertil svarer EU Kommissionen:

This derogation is not conditional on the State allowing for it. If the intention in our rules would be to allow for States to accept or decline such derogations, we would use terms such as "Competent Authority/Member State may issue a derogation..." or "Unless otherwise determined by Competent authority..."

In those cases we would explicitly say who has the right to derogate or not. That is not the case here, so it should be read as a horizontal derogation applying to all such flights.

Den danske oversættelse af forordningen lyder også helt klart " Uanset artikel 5, stk. 1 og 6, kan følgende operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer gennemføres i overensstemmelse med bilag VII". Der er altså ikke krav om at bestemmelsen skal implementeres af landet eller at landet skal melde afvigelse.

Uanset teknikaliteterne er vi glade for at TS forholder sig positivt overfor de nye bestemmelser. Pt. hersker der en del forvirring på dette område på grund af dansk lovgivning der ikke er tilpasset EU lovgivningen. For at skabe klarhed over hvad der pt. er gældende ret skal AOPA og DMU derfor anmode om at TS hurtigst muligt publicerer en AIC eller tilsvarende, der redegør for de nye bestemmelser indtil en ændring af Lov om Luftfart kan gennemføres.
Aktionslisten: *Afventer svar.*

På mødet den 26. maj henholdte Trafik- og Byggestyrelsen til at se positivt på vores anmodning om at gøre ovenstående om lovpraksis om omkostningsdeling gældende i Danmark fra nu af.

19. Udenlandsk registrerede fly med base i Danmark

Trafikstyrelsen har i AIC B20/2012 givet mulighed for at fly med et EASA standard luftdygtighedsbevis kan have base i Danmark uden tidsbegrænsning. Fra flere medlemmer har vi fået spørgsmål om hvorledes mulighederne er for privatfly, der er indregistreret udenfor EASA området, især fly på amerikansk register.

Det fremgår af EASA Grundforordningen, hvilke krav disse fly skal leve op til med hensyn til luftdygtighed og vedligeholdelse. Trafikstyrelsen bedes oplyse om man giver tilladelse til at disse fly kan have i base i Danmark og om der eventuelt stilles særlige krav til f.eks. vedligeholdelse, brug af CAMO etc., udover hvad der fremgår af Grundforordningen.

Aktionslisten: *Punktet undersøges nærmere.*

På mødet den 26. maj udtrykte Trafik- og Byggestyrelsen at emnet skulle behandles på ledelsesniveau.

20. Fælles lufthavns adgangskort

AOPA og DMU forespurgte på sidste møde om der fra Trafikstyrelsens perspektiv er noget til hinder for at der kan udstedes lufthavns adgangskort, der giver adgang til flere lufthavne i Danmark. TBST redegjorde for nogle tekniske udfordringer da det f.eks. krævede at lufthavnene anvendte samme kort system.

Vores research har indtil videre afdækket at i hvert fald København, Roskilde og Billund lufthavne anvender kort der er fuldstændig compatible og baserer sig på samme typer kortlæsere. De tekniske udfordringer ser derfor ud til at kunne overkommes for i hvert fald disse lufthavne og muligvis flere.

Som vi anførte på mødet bliver piloter i dag afkrævet to separate politi-godkendelser for f.eks. Roskilde og Københavns Lufthavne på trods af at det er samme operatør. Det er ikke lufthavnenes ønske men er tidligere blevet begrundet med at lufthavnene ligger i to forskellige politikredse der hver især skal godkende ansøgeren. Det betyder at det samme arbejde udføres og gebyrpålægges flere gange. Vi vil gerne sammen med Trafikstyrelsen have afklaret om der er noget til hinder for at denne praksis kan ændres, i første omgang for København og Roskilde, og på sigt med inddragelse af flere lufthavne der rent teknisk har det rette udstyr til at kunne understøtte et fælles kort.

På sigt så vi en mulighed for at f.eks. Motorflyvningens Fællessekretariat kunne udstede et fælles lufthavnskort på baggrund af én politi-godkendelse og i tillæg varetage funktionen med at få kortet aktiveret og de-aktiveret i de medvirkende lufthavnes systemer. Er det et scenarie som TBST ser som en mulighed og vil indgå i en dialog omkring?