



Transportministeriet

Sendt til:

tsk@trm.dk

sri@trm.dk

Motorflyvningens Fællessekretariat
Søparken 2
DK-9440 Aabybro

Tel +45 78 78 21 90
info@motorflyvning.dk

Den 16. august 2023

Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om luftfart, herunder bl.a. præcisering af regler om luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område.

Tak for fremsendte høringsmateriale.

Vi finder det meget positivt at der nu er taget initiativ til at bringe dansk lov i overensstemmelse med EU retten, særligt hvad angår regler om adgang til luftfart inden for dansk område.

Dog må vi konstatere at ovenstående høringsudkast ikke opfylder de krav, der er stillet fra EU Kommissionens side, for så vidt angår udenlandsk registrerede luftfartøjer.

Det danske lovforslag giver alene rettigheder til udenlandske luftfartøjer, der er registreret i et EU eller EØS-lande. EU Kommissionens krav gælder både EU registrerede luftfartøjer og luftfartøjer registreret udenfor EU, når disse opereres af en operatør i EU, jævnfør *EU's Infringement Newsletter*, april 2022: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_22_1769

“The Regulation is applicable to aircraft registered in the Union, as well as aircraft registered in a third country but which are operated by an operator established, residing, or with a principal place of business in a territory to which the Treaties apply.”

Ikke-kommercielt opererede luftfartøjer er undtaget for krav om særlig tilladelse

EU Kommissionen skriver ligeledes at kravet om undtagelse fra krav om særlig tilladelse gælder alle ikke-kommercielt opererede luftfartøjer, der er omfattet af EU Regulativ 2018/1139:

“The Commission today decided to send a reasoned opinion to Denmark ([INFR\(2020\)4056](#)), requesting that it stops requiring aircraft operated for non-commercial purposes, falling under the scope of [Regulation \(EU\) 2018/1139](#), and already registered in other Member States or in third countries, to re-register in Denmark before they can be permanently based there.”

EU lov omfatter også tredjeland luftfartøjer, opereret af EU operatør

Grundforordningen, EU regulativ 2018/1139 omfatter på fuldstændig parallel vis såvel EU-registrerede fly

samt luftfartøjer registreret i tredjeland, som er opereret af en EU operatør. Disse to grupper af fly beskrives i henholdsvis artikel 2(1)(b)(i) og artikel 2(1)(b)(ii):

*“(b) the design, production, **maintenance and operation of aircraft**, as well as their engines, propellers, parts, noninstalled equipment and equipment to control aircraft remotely, where the aircraft is or will be:*

***registered in a Member State**, unless and to the extent that the Member State has transferred its responsibilities pursuant to the Chicago Convention to a third country and the aircraft is operated by a third country aircraft operator;*

*(ii) **registered in a third country** and operated by an aircraft operator established, residing or with a principal place of business in the territory to which the Treaties apply;”*

Grundforordningen regulerer, på helt parallel vis, begge disse 2 grupper af fly for såvel angår både luftdygtighed, krav til besætning og de operationelle krav:

Airworthiness

De nærmere krav til luftdygtighed for "artikel 2(1)(b)-fly" er angivet i Artikel 9 Essential Requirements:

“1. Aircraft referred to in points (a) and (b) of Article 2(1), other than unmanned aircraft, and their engines, propellers, parts and non-installed equipment shall comply with the essential requirements for airworthiness set out in Annex II to this Regulation”

Aircrew

Ligeledes er kravene til aircrew på "artikel 2(1)(b)-fly" reguleret i Artikel 20 Essential Requirements:

“Pilots and cabin crew involved in the operation of aircraft referred to in point (b) of Article 2(1), other than unmanned aircraft, as well as flight simulation training devices, persons and organisations involved in the training, testing, checking or medical assessment of those pilots and cabin crew, shall comply with the essential requirements set out in Annex IV.”

Air Operations

Endelig er kravene til Air Operations også defineret, jævnfør Article 31 Implementing acts regarding air operations, der også omfatter artikel 2(1)(b) luftfartøjer.

Hensyn til flyvesikkerheden

Det bemærkes for så vidt angår luftdygtighed, at fly registreret i et tredjeland og opereret af en EU operatør jf. ovenfor skal opfylde EU's essentielle krav for luftdygtighed, som svarer til eller overgår de internationale ICAO krav. Pågældende fly lever derfor som minimum op til sikkerhedsstandarden for de fly registreret i et tredjeland, som Danmark allerede i dag accepterer, i henhold til sine forpligtelser under Chicago-konventionen.

Det bemærkes yderligere at kravene til besætning i praksis medfører at en pilot bosiddende i EU normalt vil være tvunget til at opretholde både et EASA certifikat samt et certifikat udstedt eller accepteret af det tredjeland, hvor flyet er registreret.

Det bemærkes endeligt at de operationelle krav er identiske.

Vi ser på den baggrund ikke at der er noget sikkerhedsmæssigt belæg for ikke at acceptere disse fly i Danmark.

Danmark har en tilsynsforpligtelse

Når det gælder tilsyn, er Danmark ifølge grundforordningen forpligtet til at føre tilsyn med de pågældende fly, eftersom flyene er omfattet af grundforordningen, jf. artikel 62:

To ensure compliance with this Regulation and with the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, the Agency and the national competent authorities shall:

[..]

*(b) perform oversight of holders of certificates, of natural and legal persons that made declarations, and of products, parts, equipment, ATM/ANS systems and ATM/ANS constituents, flight simulation training devices and aerodromes **subject to this Regulation**;*

Ifølge præambel 52 hviler tilsynsforpligtelsen som udgangspunkt på medlemsstaten medmindre andet udtrykkeligt fremgår:

*Under the institutional system of the Union, implementation of Union law is **primarily the responsibility of the Member States**. Certification, oversight and enforcement tasks required by this Regulation, and by the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, should therefore, in principle, be carried out at national level by one or more competent authorities of the Member States.*

Manglende tilsynsmulighed kan derfor ikke være en begrundelse for at nægte de pågældende fly ophold i Danmark. Danmark er som medlemsland klart forpligtet til at føre tilsyn med fly, der er omfattet af grundforordningen og altså herunder fly registeret i et tredjeland og opereret af en EU-operatør.

Hvorledes tilsynet i praksis tilrettelægges, så det lever op til tilsynsforpligtelsen, er op til den kompetente myndighed at afgøre. Det kan f.eks. ske gennem rampeinspektioner, og som lovforslaget lægger op til for EU registrerede fly: meddelelsespligt. Begge dele giver Trafikstyrelsen mulighed for at have indblik i hvilke fly, der opererer i Danmark, så Trafikstyrelsen kan sikre at reglerne overholdes.

Konklusion

Der kan, jævnfør ovenfor, ikke være tvivl om at luftfartøjer registreret i lande udenfor EU og opereret af en EU-operatør, er omfattet og reguleret af grundforordningen 2018/1139. Danmark kan således ikke nægte disse fly at operere i Danmark, eller stille krav om forudgående tilladelse.

Når Danmark med den foreslåede lovændring nu anerkender EU-registrerede luftfartøjers rettighed til at operere uden forudgående tilladelse (artikel 2(1)(b)(i)-luftfartøjer), så følger det helt parallelt, og i tråd med EU Kommissionens krav, at artikel 2(1)(b)(ii) luftfartøjer også må accepteres. EU grundforordningen behandler de to grupper af fly helt parallelt, så en dansk anerkendelse af kun den ene af de to grupper må nødvendigvis være fejlagtig.

Som påpeget så stiller grundforordningen krav til både flyets luftdygtighed, flyvebesætningens certificering samt de operationelle krav. Manglende flyvesikkerhed kan således ikke anvendes som begrundelse for ikke at efterleve EU's grundforordning.

Endelig kan manglende tilsynsmuligheder, som uddybet, heller ikke være en gyldig begrundelse for at afvise de pågældende fly. Det er simpelthen Danmarks forpligtelse at føre det nødvendige tilsyn, da flyene er reguleret af EU grundforordningen.

Vi står naturligvis til rådighed ved behov for uddybende kommentarer eller spørgsmål.

Med venlig hilsen
AOPA DMU



Knud Nielsen
Formand