

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat

Dato: 27. september 2017

Høringsnotat

BL-ændringer om lufttrafikregler og procedurer for tale-radio-kommunikation

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) har den 29. juni 2017 sendt udkast til

- BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, 16. udgave
- BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, 10. udgave,
- BL 7-100, Bestemmelser, der supplerer SERA-forordningen, 2 udgave.

i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til BL'er har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 15. august 2017.

Følgende har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Erhverv, Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), Erhvervsstyrelsen og Færøernes Landsstyre.

TBST har herudover modtaget høringssvar fra KZ & Veteranfly Klubben, Naviair, Copenhagen Airtaxi, AOPA, DMU, Dansk Gyrokopter Union og KDA.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. TBSTs kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Dato: 27. september 2017

2. Generelt

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofterunion og KDA) finder, at høringen rummer flere aspekter som er 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 erhvervs-virksomheder, der anvender luftfart til at understøtte deres virksomhed i særdeleshed.

Detaljerne fremgår nedenfor under de specifikke punkter.

TBSTs kommentarer fremgår nedenfor under de specifikke punkter, men styrelsen ønsker indledningsvis at henlede opmærksomheden på følgende forhold.

Grundlaget for det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, EASAs virke er fastlagt i forordning 216/2008 med senere ændringer (EASA-rammeforordningen). Heraf følger, at EASA siden 2009 har haft mandat til at regulere på områderne lufttrafikstyring/luftfartstjenester (ATM/ANS) og flyvepladser (ADR).

Gennemførelsen af den internationale luftfartsorganisation, ICAO's bestemmelser om lufttrafikregler og lufttrafiktjeneste er endnu ikke fuldt ud gennemført i EU-retten. Således vil dele af Annex 11 til Chicago-konventionen og størsteparten af Doc 4444 blive gennemført som Part ATS i en EU-forordning, som først får virkning fra januar 2020.

Om end EU således har haft mandat til at regulere på området ATM/ANS siden 2009, er der fortsat et efterslæb, som Danmark, jf. vores forpligtelse iht. Chicago-konventionen, skal udfylde indtil gennemførelsen er sket fuldt ud. Derudover er det væsentligt at gøre opmærksom på at der fortsat er områder inden for det samlede luftfartsområde, som EU fortsat ikke har mandat til at regulere, hvilket igen medfører at Danmark er forpligtet til at fylde disse huller ud med national lovgivning.

3. BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler

Generelt om BL 7-1

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofterunion og KDA) finder, at

BL-en refererer til en række danske BL'er som høringsparterne anser for ikke længere at være aktuelle eftersom der er tale om områder

Dato: 27. september 2017

der siden april 2016 er fuldstændig reguleret af EU's regler om flyveoperationer (EU-OPS reglerne).

Ovennævnte høringsparter finder endvidere, at BL'en indeholder en række bestemmelser, der gælder i Danmark, jf. Pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3, selv om BL 7-1 efter indførelse af SERA-forordningen stort set kun gælder for Færøerne og Grønland.

Efter høringsparternes erfaring er stort set ingen piloter opmærksomme på dette og med Part-SERA og BL 7-100 er regelkomplekset svært at overskue ligesom det er en udfordring at forstå, hvordan Danmark kan håndhæve nationale bestemmelser, der omhandler forhold, som for samtlige vedkommende er beskrevet i SERA-forordningen, som har forrang.

Høringsparterne kommer nærmere ind herpå under de specifikke punkter.

TBSTs specifikke kommentarer fremgår nedenfor under de specifikke punkter, idet styrelsen dog har følgende generelle kommentarer.

*TBST bemærker, at de såkaldte bilag II luftfartøjer (indeholdt i EASA-rammeforordningens bilag II), som bl.a. omfatter historiske luftfartøjer, luftfartøjer opereret på national flyvetilladelse og visse mindre private luftfartøjer som alle andre luftfartøjer, der flyver inden for EU, er omfattet af SERA-forordningens **lufttrafikregler**.*

*Disse bilag II luftfartøjer er dog ikke omfattet af EU-reguleringen **vedrørende flyveoperationer og luftdygtighed** mm. På disse områder er bilag II luftfartøjerne reguleret nationalt, i Danmark af luftfartsloven og BL'er.*

Luftfart i Grønland og på Færøerne er i øvrigt også reguleret af nationale regler (luftfartsloven og BL'er).

Referencen til danske BL'er i BL 7-1, herunder for nogle af de bestemmelser der også gælder for Danmark (bilag II luftfartøjer), er derfor stadig relevant i nogle tilfælde.

TBST anerkender, at regelkomplekset på lufttrafikregelområdet kan være svært at overskue. Årsagen hertil er bl.a., at SERA-forordningen på nogle områder overlader til medlemsstaterne at fastsætte visse regler samt tillader medlemsstaterne at opretholde visse nationale supplerende regler, hvorved en ICAO-standard kompletteres. Det har derfor for Danmarks vedkommende ført til udstedelsen af BL 7-100 og bevarelsen af visse regler i BL 7-1.

TBST bemærker desuden, at i tilfælde af konflikt mellem danske regler og EU-regler gælder princippet om EU-rettens forrang, som dels følger af EU-retten og luftfartsloven.

Dato: 27. september 2017

Naviair påpeger, at det af høringsbrevet fremgår, at der er 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.

Det er korrekt. Der var tale om en fejl i høringsbrevet.

Naviair bemærker, at 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.

TBST følger så vidt muligt Justitsministeriets vejledning for udarbejdelse af administrative forskrifter. På den baggrund benyttes henvisninger i BL'erne og ikke markeringer. Der kan i øvrigt i de enkelte BL være forskellige slags henvisninger, f.eks. om anvendelsesområdet og om ansvar mm. og hvis markeringer også skulle anvendes, skulle der anvendes flere forskellige symboler, hvilket efter TBSTs vurdering ville gå ud over brugervenligheden.

Naviair bemærker at Søndrestrøm FIR ændrer navn i 2018 til Nuuk FIR – måske BL'erne kan fremtidssikres ift. dette.

TBST bekræfter fastlæggelse af navneændringen og har i forbindelse med de relevante bestemmelser, jf. Pkt. 3.1.5.1 og 4.6.5.2.2 i BL 7-1 og pkt. 7.16.2 og bilag 1, pkt. om suffikser for tjenesteenheder, i BL 7-14 indsat anmærkning om navneændringen, der gælder pr. 1. marts 2018.

Naviair bemærker, at 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.

TBST har ændret de relevante bestemmelser, jf. pkt. 4.3.1.4.2.1, 4.3.1.5.1.1, 5.1-5.1.1.2 herom.

Pkt. 3.4. Indtagelse af spiritus, opstemmende eller bedøvende midler

Dato: 27. september 2017

Naviair bemærker, at når der i pkt. 3.4 nævnes § 35, bør § 74 også medtages i dette punkt, så det er tydeligt, at § 50 også gælder flyveledere m.fl.

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) bemærker at reglen også gælder for Danmark og spørger om der er behov for at supplere med særlige danske bestemmelser i forhold til bestemmelsen i SERA-forordningen, SERA.2020 om problematisk brug af psykoaktive stoffer. Det foreslås at anføre disse som en AltMoC, sådan at de lettest muligt kan sammenholdes med den relevante bestemmelse i SERA.

Med bestemmelsen i pkt. 3.4 er hjemmelen i luftfartslovens § 51 udnyttet til i en bekendtgørelse (BL) at bestemme, at reglen i luftfartslovens § 50 om forbud mod indtagelse af spiritus i et vist omfang mm. for certificeret tjenestegørende personale ombord på luftfartøj også finder anvendelse på udenlandsk luftfartøj inden for dansk område. Anmærkningen til pkt. 3.4 citerer i den forbindelse af vejledende hensyn indholdet af luftfartslovens § 50, som kun henviser til § 35 (certificeret tjenestegørende personale på luftfartøj) og ikke § 74 om flyveledere og flyvemekanikere, da disse jo ikke gør tjeneste på luftfartøj. At indholdet af luftfartslovens § 50 – altså forbuddet mod indtagelse af spiritus mm. også gælder for flyveledere følger direkte af luftfartslovens § 74 og kræver ikke en bestemmelse i BL'en herom.

Luftfartslovens § 50 indeholder i forhold til bestemmelsen i SERA.2020 en specifik promillegrænse og regler om medansvar for arbejdsgivere og om pligter for værtshusværter, der serverer alkohol, for personer, der skal gøre tjeneste på et luftfartøj samt om udåndings, blod- og urinprøver mm.

På dette grundlag opretholdes bestemmelsen i BL 7-1, der gør luftfartslovens § 50 gældende ikke kun for danske luftfartøjer, men også udenlandske luftfartøjer i Danmark. Henvisningen til bestemmelsen i anvendelsesområdet for Danmark, jf. pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3 opretholdes.

Pkt. 4.1.4 Nedkastning og udspredning

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) bemærker, at reglen også gælder for Danmark og henviser til SERA-forordningens pkt. SERA.3115 om samme emne og spørger om der er 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.

Dato: 27. september 2017

Ifølge SERA-forordningens pkt. SERA.3115 skal nedkastning og udspredding fra et luftfartøj under flyvning ske i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer, som reguleres af medlemsstaterne.

National lovgivning om nedkastning og udspredding findes i Danmark, udover den omhandlede lufttrafikregel i pkt. 4.1.4 i BL 7-1, også i BL 5-8 om erhvervsmæssig målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og reklamenedkastning, der indeholder operationelle bestemmelser herom.

TBST er enig i, at bestemmelsen i pkt. 4.1.4 i BL 7-1 ikke er nødvendig at opretholde som gældende for Danmark med SERA.3115 og henvisningen til bestemmelsen i anvendelsesområdet for Danmark, jf. pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3 fjernes.

I hvilket omfang bestemmelserne i BL 5-8 kan opretholdes for Danmark i forhold til EU's regler om flyveoperationer, vil blive overvejet i forbindelse med fremtidig regelsanering af denne BL. Først når regelsanering af BL 5-8 er gennemført, kan behovet for en AltMoC (Alternative Means of Compliance) reelt vurderes.

Pkt. 4.1.5 Slæbeflyvning

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union) bemærker at reglen også gælder for Danmark og henviser til SERA-forordningens pkt. SERA.3120 om samme emne.

Endvidere anser høringsparterne referencen til BL 5-8 om erhvervsmæssig målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og reklamenedkastning for at være erstattet af OPS-forordningens Part-SPO, hvorfor referencen bør opdateres.

Ifølge SERA-forordningens pkt. SERA.3120 skal et luftfartøjs bugsering ske i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer, som reguleres af medlemsstaterne.

National lovgivning om bugsering (slæbeflyvning) findes i Danmark, udover den omhandlede lufttrafikregel i pkt. 4.1.5 i BL 7-1, også i BL 5-8 om erhvervsmæssig målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og reklamenedkastning, der indeholder operationelle bestemmelser herom.

TBST er enig i, at bestemmelsen i pkt. 4.1.5 i BL 7-1 ikke er nødvendig at opretholde som gældende for Danmark med SERA.3120 og henvisningen til bestemmelsen i anvendelsesområdet for Danmark, jf. jf. pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3 fjernes.

Dato: 27. september 2017

Da bestemmelsen herefter ikke længere gælder for Danmark ændres der ikke i referencen om BL 5-8, idet EU's regler om flyveoperationer i OPS-forordningen (965/2012 med senere ændringer), Part-SPO, ikke gælder for Færøerne og Grønland og operationer med bilag II luftfartøjer.

I hvilket omfang bestemmelserne i BL 5-8, kan opretholdes for Danmark i forhold til EU's OPS-forordning, vil blive overvejet i forbindelse med fremtidig regelsanering af denne BL. Først når regelsanering af BL 5-8 er gennemført, kan behovet for en AltMoC reelt vurderes.

Pkt. 4.1.6 Faldskærmsspring

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) bemærker at reglen også gælder for Danmark og henviser til SERA-forordningens pkt. SERA.3125 om samme emne.

Endvidere finder de, at den i referencen nævnte BL 9-1 om faldskærmsspring, gælder for non-kommercielle operationer, som er erstattet af de generelle bestemmelser i OPS-forordningens 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".

Ifølge SERA-forordningens pkt. SERA.3125 skal faldskærmsspring ske i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer, som reguleres af medlemsstaterne.

Det bemærkes, at SERA-forordningen i den nævnte bestemmelse kun regulerer selve faldskærmsspringet, men ikke det bærende luftfartøjs operationer i forbindelse hermed. Luftfartøjets operationer er reguleret i EU's OPS-forordning, dog for bilag II luftfartøjer og for Færøerne og Grønland i national lovgivning.

National lovgivning om faldskærmsaktiviteter findes i Danmark, udover den omhandlede lufttrafikregel i pkt. 4.1.4 i BL 7-1, også i BL 9-1 om faldskærmsspring.

TBST er enig i, at bestemmelsen i pkt. 4.1.6 i BL 7-1 ikke er nødvendig at opretholde som gældende for Danmark med SERA.3125 og henvisningen til bestemmelsen i anvendelsesområdet for Danmark, jf. jf. pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3 fjernes.

Da bestemmelsen herefter ikke længere gælder for Danmark ændres der ikke i referencen om BL 9-1, idet OPS-forordningen, Part-NCO ikke gælder for Færøerne og Grønland og operationer med bilag II luftfartøjer.

Dato: 27. september 2017

I hvilket omfang bestemmelserne i BL 9-1 skal justeres vil blive overvejet i forbindelse med fremtidig ændring af denne.

4.1.7 Kunstflyvning

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) bemærker at reglen også gælder for Danmark og henviser til SERA-forordningens pkt. SERA.3130 om samme emne og spørger om der er 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.

Ifølge SERA-forordningens pkt. SERA.3130 skal kunstflyvning ske i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer, som reguleres af medlemsstaterne.

Kunstflyvning er reguleret i EU-forordningen om flyveoperationer (965/2012), dog for så vidt angår bilag II luftfartøjer og for Grønland og Færøerne, i national lovgivning.

National lovgivning om kunstflyvning findes i Danmark, udover den omhandlede lufttrafikregel i pkt. 4.1.7 i BL 7-1, også i BL 5-3 om civile flyveopvisninger.

Bestemmelsen i pkt. 4.1.7 i BL 7-1 indeholder i forhold til bestemmelsen i SERA.3130 krav til minimumsflyvehøjder og forbud mod flyvning over tæt bebyggede områder og under instrumentvejrforhold, som ved SERA-forordningens ikrafttræden i 2014 og i overensstemmelse med forordningen, blev opretholdt for Danmark, som en supplerende regel, der kompletterer en ICAO-standard. Denne bestemmelse ønskes opretholdt for Danmark af flyvesikkerhedsmæssige hensyn. Henvisningen til bestemmelsen i anvendelsesområdet for Danmark, jf. pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3 fjernes ikke.

Pkt. 4.1.8 Formationsflyvning

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) bemærker at reglen også gælder for Danmark og henviser til SERA-forordningens pkt. SERA.3135 om samme emne.

TBST bemærker, at pkt. 4.1.8 om formationsflyvning ikke gælder og ikke er foreslået gjort gældende for Danmark, jf. anvendelsesområdet for Danmark, i pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3.

Dato: 27. september 2017

Pkt. 4.2.2.6.2 om luftfartøj under kørsel på manøvreområdet ved ventepositioner

Naviair bemærker, at teksten nævner specifikt tilladelse fra et kontrolltårn, men at der også er manøvreområde og ventepositioner på AFIS pladserne, men ikke noget kontrolltårn, så hvordan skal en pilot på en ukontrolleret plads forholde sig?

Bestemmelsen om krav om tilladelse forudsætter, at der er tale om en kontrolleret flyveplads. På en AFIS plads er der følgelig ikke krav om en tilladelse for at kunne fortsætte forbi markerede ventepositioner. Dog vil piloten i stedet få trafikinformation hos AFIS inden denne fortsætter og skal i øvrigt ifm. manøvrering til/fra manøvreområdet følge gældende lufttrafikregler, herunder vigepligtsregler.

Pkt. 4.2.2.6.4 og 4.2.2.6.5 Bestemmelser til brug ved tvivl om luftfartøjets position på manøvreområdet

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) bemærker at reglen også gælder for Danmark og at hvis disse 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*

TBST har noteret sig AOPA/DMU's bemærkninger og forslag, og har følgende bemærkninger hertil. Bestemmelserne i pkt. 4.2.2.6.4 og 4.2.2.6.5 stammer fra ICAO PANS-ATM (Doc 4444), hhv. pkt. 7.4.1.5.1 og 7.4.1.5.2, og er, qua deres udformning, rettet mod luftfartøjschefer.

Af høringsnotat ifm. ændringen af BL 7-1 i december 2014, som konsekvens af gennemførelsen af SERA-forordningen, fremgår fsva. de to bestemmelser følgende:

"Bestemmelserne i pkt. 4.2.2.6.4 og 4.2.2.6.5 stammer fra ICAO PANS-ATM og blev i 2009 indført i ATS-instrukser, rettet mod lufttrafiktjenestepersonale samt BL 7-1, således at kravet blev rettet mod piloter. Der blev ikke i forbindelse med BL-høringen fremsat bemærkninger hertil.

Trafikstyrelsen er bekendt med at EASA har nedsat en rule making gruppe som har til opgave at fastsætte bestemmelser på baggrund af ICAO PANS-ATM. Trafikstyrelsen forudser derfor at de pågældende bestemmelser fra PANS-ATM indarbejdes i den kommende "Part ATS" (forventes udgivet 2016/2017), som vil supplere SERA-forordningen og at dette vil medføre en konsekvensrettelse til SERA-forordningen for derigennem at sikre at kravet tillige rettes mod piloten. På ovenstående baggrund fastholder Trafikstyrelsen forslaget".

Dato: 27. september 2017

EASA har senest, ifm. materialet til brug for forslag til forordning (NPA 2016-09) om krav til lufttrafiktjenester, oplyst at de overvejer at gøre de to pågældende ICAO regler gældende over for piloter via SERA-forordningen. EASA planlægger at offentliggøre sin Opinion ifm. NPA 2016-09 i 4. kvartal af 2017, hvor TBST forventer at blive gjort bekendt med EASA's planer for de to bestemmelser ift. EU-regelværket.

Indtil de to pågældende bestemmelser gøres gældende gennem EU-regelværket, opretholder TBST bestemmelserne i de danske lufttrafikregler (BL 7-1), gældende for Rigsfællesskabet som helhed og uden yderligere overvejelser om udformning som en AltMoC.

Pkt. 4.3.1.2.2 om flyveplaner afgivet under flyvning

Naviair bemærker, at det ville være fint til punktet (eller tilhørende punkter) at tilføje at forkortede flyveplaner ikke kan benyttes om natten (undtagen i flyvepladsens umiddelbare nærhed).

TBST mener, at dette er dækket af pkt. 4.3.1.1.3, der henviser til AIP, hvoraf det kommer til at fremgå, jf. AIP/VFG ENR 1.10, at forkortet flyveplan ikke kan afgives for flyvninger der er planlagt til at foregå om natten. Undtagelsen om flyvepladsens umiddelbare nærhed følger af SERA-reglerne.

Pkt. 4.6 Flyvekontrolltjeneste

Naviair bemærker, at overskriften til dette punkt kan overvejes, da punktet ikke kun omhandler flyvekontrolltjeneste.

Overskriften og kapitlet er i overensstemmelse med Annex 2, kapitel 3.6 til Chicago-konventionen og overskriften vurderes dækkende.

Pkt. 4.9 Begrænsninger i forhold til starter og landinger

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) finder, at 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 EU-OPS-forordningens Part-NCC, der stiller langt større krav til operatøren end hvad der gjaldt 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 selv samme igennem en BL er derfor ikke det samme.

Dato: 27. september 2017

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.

TBST er enig i betragtningen om at reglerne i OPS-forordningen, jf. NCC.OP.100 og tilhørende AMC1 er tilstrækkelige fsva. spørgsmålet om anvende fly over 5700 kg. på private pladser og at pkt. 4.9.3 derfor ikke behøver at gælde for Danmark.

Umiddelbart vurderes også pkt. 4.9.1 og 4.9.2 med henvisning til førnævnte EU-regler ikke at være nødvendige for Danmark.

Henvisningen til pkt. 4.9 i anvendelsesområdet for Danmark, jf. pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3, vil derfor ikke blive indsat alligevel.

TBST vil løbende vurdere, om den nugældende retstilstand er tilstrækkelig til at sikre, at start og landing på godkendte flyvepladser sker flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt og uden ulempe for andre og evt. overveje andre tiltag for at sikre at dette sker, så vidt som dette kan ske i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning på området.

Pkt. 5.5, litra a, om flyvning over tæt bebyggede områder

KZ & Veteranfly klubben bemærker, at pkt. 5.5.a af klubben blev gjort til genstand for et forslag, i forbindelse med TBST projekt "Meld en sær regel" i 2014, jf. styrelsens skema af d. 28/5 2015, jf. pkt. 18.

Det fremgår heraf, at TBST har imødekommet klubbens forslag om at pkt. 5.5.a: "Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start fra eller landing på en godkendt flyveplads" rettes til: "Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start eller landing." Styrelsen har imødekommet forslaget i forbindelse med implementeringen af SERA-forordningen, hvor der ikke er krav om, at start- og landing skal ske fra en godkendt flyveplads.

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokopter Union og KDA) anser denne bestemmelse som stærkt problematisk af en række årsager:

Dato: 27. september 2017

1. Den regulerer et område (minimumsflyvehøjde) der er dækket af Part-SERA (SERA-forordningen 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, SERA.3105 Minimumsflyvehøjder og SERA.5005 (f).

Det fremgår klart deraf, 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.

Høringsparterne 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. Han svarer ifølge høringsparterne klart at en national myndighed ikke kan forbyde at der descendes under 1000 for at lande da dette udtrykkeligt er nævnt i Part-SERA:

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

Ad 2)

SERA.3105 kræver 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".

Dato: 27. september 2017

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 nødlandning 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)

Inførelsen 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

Dato: 27. september 2017

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. 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 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".

TBST er er klar over at minimumsflyvehøjder er reguleret i SERA-forordningens lufttrafikregler, som har forrang for nationale lufttrafikregler, men at nationale supplerende regler, hvorved en ICAO-standard

Dato: 27. september 2017

kompletteres, dog ifølge SERA-forordningen i et vist omfang kan opretholdes.

TBST erkender, at en genindførelse af kravet i bestemmelserne om minimumsflyvehøjder i BL 7-1 om, at start og landing skal ske fra en godkendt flyveplads for Danmark, vil være en tilbagetrækning af imødekommelsen af KZ og veteranklubbens forslag. Ligeledes erkender styrelsen, at der også over for andre interessenter, herunder AOPA, DMU, Dansk Gyrokopter Union og KDA, er skabt en forventning om, at retstilstanden i Danmark vedrørende minimumsflyvehøjder følger SERA-forordningen uden supplerende danske lufttrafikregler herom.

På dette grundlag har TBST valgt alligevel ikke at genindføre bestemmelsen i lufttrafikreglerne i BL 7-1 og henvisningen til pkt. 5.5, litra a vil derfor ikke blive indsat i anvendelsesområdet for Danmark, jf. pkt. 3.1.1, litra b og pkt. 3.1.3.

TBST bemærker i den forbindelse, at selv om det således som udgangspunkt fortsat vil være tilladt for helikoptere også ved privatflyvning at lande i tæt bebyggede områder, er der stadig regler, der skal overholdes for at dette kan ske sikkert, bl.a. reglen i SERA-forordningen om at der skal være egnet nødlandingsplads.

TBST har p.t. et øget fokus på privat helikopterflyvning, herunder særligt helikopterlandinger i tæt bebyggede områder og de regler der skal iagttages i forbindelse hermed.

TBST vil fortsat nøje følge området og løbende vurdere, om den nu gældende retstilstand er tilstrækkelig til at sikre flyvesikkerheden og evt. overveje øvrige tiltag uden for lufttrafikregelsættet mhp. at hindre uforsvarlige helikopterlandinger i tæt bebyggede områder.

Særligt fsva. spørgsmålet om forståelsen af BL 7-1 litra 5.5.a samt SERA-forordningens pkt. SERA.5005, litra f om minimumsflyvehøjden i relation til afstandsangivelsen på 600 m fra den højeste hindring, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bekræfte, at den angivne minimumsflyvehøjde kun gælder i forbindelse med selve overflyvningen af det tæt bebyggede område. TBST er ikke bekendt med, at formuleringen på noget tidspunkt har givet anledning til misforståelser. Den kan – som AOPA selv er inde på – ikke fortolkes på anden måde, idet den udtrykkeligt refererer til minimumsflyvehøjden i forbindelse med flyvning "over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer" (SERA.5005) og "over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft" (BL 7-1). De af AOPA oplyste "konsekvenser" for en række private flyvepladser må derfor betragtes som rent hypotetiske.

Dato: 27. september 2017

Særligt fsva. spørgsmålet om hvad der skal forstås som godkendt flyveplads, bemærker TBST, at dette er defineret i bl.a. BL 3-7. Her defineres en godkendt flyveplads, (Aerodrome, approved), som en flyveplads, der af Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen er godkendt til en særlig aktivitet. Det er korrekt, at BL 3-7 som udgangspunkt alene kræver, at en privat flyveplads, der benyttes mere end lejlighedsvis, skal anmeldes og registreres. Hvis den skal benyttes til erhvervsmæssig lufttransport, skal den dog også være teknisk godkendt hertil og bliver dermed en godkendt flyveplads.

Alle de flyvepladser der fremgår af AIP Danmark og VFR Flight Guide Danmark som "Public Aerodromes" er teknisk godkendte, og TBST fører tilsyn med disse pladser. De pladser der fremgår under "Private Aerodromes" er som udgangspunkt ikke teknisk godkendte, og TBST fører ikke tilsyn med dem. En pilot burde dog aldrig være i en situation hvor han bliver i tvivl, da private pladser alene må beflyves med ejerens tilladelse. Hvis piloten ønsker at få oplyst om en privat plads er godkendt, kan denne spørge flyvepladsejeren.

På VFR-kortet fremgår de offentligt godkendte pladser med en informationsboks, mens de private pladser alene fremgår med navn. Da det fremgår under "Legend" på VFR-kortet, at det tomme cirkelsymbol angiver private pladser, burde en pilot aldrig være i tvivl om, at det er en privat plads, der som udgangspunkt ikke kan beflyves.

Uagtet af ovenstående, så anerkender TBST, at definitionen i VFR Flight Guide Danmark, AD 4.1, ikke er specielt forklarende og at den kan give anledning til forvirring. TBST vil tage det med i overvejelserne, når VFR Flight Guiden skal revideres.

3. BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation:

Pkt. 7.6.6.2, litra a om udtale af flyveniveauer mm.

Naviair bemærker, at flyveniveauer i hele hundreder skal udtales i hele hundreder og spørger om man så fremover ikke kan vælge at udtale hvert tal for sig ved hele hundreder? Naviair bemærker endvidere, at headings (kurser) 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?

Bestemmelserne om udtalelse af flyveniveauer og kurser følger af internationale regler på området. Flyveniveauer i hele hundreder skal udtales i hele hundreder og man kan ikke udtale hvert tal for sig. Kurser skal udtales med hvert tal for sig.

4. BL 7-100, Bestemmelser, der supplerer SERA-forordningen:

Generelt

Naviair bemærker, at 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."

Overskriften i ATS-instruksen og i BL 7-100 vil så vidt mulig blive ens.

Pkt. 4.3 om VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer

Copenhagen Airtaxi undrer sig over at pkt. 4.3.2 er et afsnit for sig selv, idet det herved kan opfattes som det gælder for alle luftrum (A-G), men det gælder kun for luftrum F og G. Copenhagen Airtaxi foreslår derfor at skrive det på samme måde som der er gjort i AIC B [12/15](#). Copenhagen Airtaxi anfører at det samme gælder for pkt. 4.3.3 og 4.3.4.

TBST finder, at en sammenskrivning af punkterne 4.3.1 – 4.3.4 i et pkt. vil tydeliggøre bestemmelsen og denne er således ændret i overensstemmelse hermed og tilnærmet formuleringen i AIC B 12/15.

Pkt. 4.3-4.6 om VMC minima, VFR nat, VFR nær hindringer og SVFR i CTR

Naviair finder, at det ville være naturligt at have VFR dag i luftrums-klasse C og D, samt SVFR dag stående i forbindelse med disse punkter. Men det er ikke beskrevet her.

BL-7-100 indeholder jo alene bestemmelser, der supplerer SERA-forordningen, hvor SERA-forordningen giver mulighed for dette. De forhold som Naviair nævner er reguleret i SERA-forordningen og skal ikke suppleres med nationale regler.

Pkt. 4.6.2 om specielle VFR-flyvninger i kontrolzoner

AOPA og DMU (med støtte fra Dansk Gyrokofter Union og KDA) finder, at 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

Dato: 27. september 2017

at lande noget sted i kontrolzonen selvom han helt lovligt kan få lov at krydse igennem.

Høringsparterne 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).

Dato: 27. september 2017

Den bestemmelse i SERA.5010 litra c, som der henvises til i anmærkingen til pkt. 4.6.2, indeholder ifølge høringsparterne 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 skydækkehøjde.

Ovenstående vurdering er bakket op af EU Kommissionens ansatte, 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.

Høringsparterne opfordrer 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 anmærkingen 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 opfordrer høringsparterne 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.

Dato: 27. september 2017

TBST skal indledningsvis henvise til AIC B 03/2017, Krav til flyvesigtbarhed for Speciel VFR-flyvning ved krydsning af en kontrolzone, samt bemærke, at styrelsen antager, at høringspartens opfattelse af uklarhed i anmærkningen til punkt 4.6.2, har baggrund i det forhold at sammenhænge mellem bestemmelserne om lufttrafikregler og lufttrafiktjenester ikke fuldt ud er taget i betragtning.

ICAO's bestemmelser om sigtbarhed ved jorden og procedurer for at tillade speciel VFR-flyvning (SVFR) i kontrolzoner er således indeholdt i Doc 4444, der danner baggrund for TBST's instrukser for lufttrafiktjenester. Som nævnt under afsnit 2, generelt, i dette høringsnotat, er netop Doc 4444 i sin helhed endnu ikke gennemført i EU-retten.

I modsætning til ICAO's bestemmelser i Doc 4444, så fremgår det ikke klart af SERA.5010 (c) i SERA-forordningen, at en flyvekontrolenhed kan give tilladelse til, at en SVFR-flyvning kan krydse en kontrolzone. TBST og andre har ved flere lejligheder påpeget dette over for EU-kommissionen og EASA, der derfor valgte at udgive en vejledning til bestemmelsen, "GM1SERA.5010(c) Special VFR in control zones".

Ifølge vejledningen kan en flyvekontrolenhed give tilladelse til at en SVFR-flyvning krydser en kontrolzone, baseret på piloteres rapportering af flyvesigtbarheden, såfremt flyvningen ikke skal starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone, herunder at den ikke flyver ind i trafikrunden ved en flyveplads hvor den rapporterede sigtbarhed ved jorden er mindre end 1500 meter.

Det er denne vejledning, der er lagt til grund for bestemmelsen rettet mod flyvekontrolenheder i BL 7-100, pkt. 4.6.2, og den tilhørende anmærkning. Bestemmelsen gør det således muligt for en flyvekontrolenhed at tillade, at en SVFR-flyvning kan krydse en kontrolzone, som det hidtil har været praktiseret, dog med den mulighed at klareringen er baseret på piloters rapportering af flyvesigtbarheden. Hensigten med anmærkningen er at gøre piloter opmærksom på begrænsningerne i forbindelse hermed.

TBST vil desuden bemærke at det iht. SERA5010 (c) er muligt at foretage en Speciel VFR-flyvning (SVFR) i en kontrolzone, hvis der er givet tilladelse fra en flyvekontrolenhed til at flyve under vejrforhold, hvor sigtbarheden ved jorden er mindre end de normalt krævede 5 km, men ikke mindre end 1500 meter. En sådan tilladelse kan dog kun baseres på rapporterede vejrforhold, hvor sigtbarheden ved jorden er angivet af en godkendt vejrobservatør eller automatiske systemer, jf. SERA-forordningens Artikel 2, definition 82 "sigtbarhed ved jorden".

En flyvekontrolenhed kan således godt give tilladelse til start eller landing på en flyveplads inden for en kontrolzone, selv om den rapporte-

Dato: 27. september 2017

rede sigtbarhed ved jorden generelt for kontrolzonen ikke er tilstrækkelig, hvis blot den rapporterede sigtbarhed ved jorden for den pågældende flyveplads er tilstrækkelig.

I en konkret sag, hvor en godkendt ukontrolleret flyveplads er beliggende inden for en kontrolzone, vil koncessionshaveren etablere observationstjeneste, som udføres af godkendte observatører, der rapporterer informationerne til kontroltårnet tilknyttet den kontrollerede flyveplads inden for kontrolzonen. Dermed vil kravene til observation og formidling af vejrinformationer, herunder sigtbarhed ved jorden, være opfyldt og kontroltårnet kan basere sin tilladelse til SVFR-flyvning i forbindelse med start og/eller landing på pågældende ukontrollerede flyveplads, på de krav om sigtbarhed ved jorden der skal følges, jf. SERA.5010 (c).

Som nævnt ovenfor kan en flyvekontrolenhed godt give tilladelse til start eller landing på en flyveplads inden for en kontrolzone, selv om den rapporterede sigtbarhed ved jorden generelt for kontrolzonen ikke er tilstrækkelig, hvis blot den rapporterede sigtbarhed ved jorden for den pågældende flyveplads er tilstrækkelig. Det afgørende for om en flyvekontrolenhed kan klarere en SVFR-flyvning til at flyve i en kontrolzone for at starte eller lande, er således at en tilstrækkelig sigtbarhed ved jorden er angivet af en godkendt observatør eller af automatiske systemer.

Som for flyvepladser kan starter og landinger med SVFR-flyvninger foregå på operationslokaliteter inden for en kontrolzone såfremt der af en godkendt observatør eller automatiske systemer, er observeret en tilstrækkelig sigtbarhed ved jorden, som skal være rapporteret til den flyvekontrolenhed der er ansvarlig for lufttrafiktjenesten inden for pågældende kontrolzone).

TBST har noteret sig email-korrespondancen mellem AOPA Danmark og EU-Kommissionens sagsbehandler om bl.a. SERA-forordningen. Det er styrelsens opfattelse at EU-Kommissionens sagsbehandler giver udtryk for en fortolkning af SERA-forordningen, der rækker ud over forordningens ordlyd.

Styrelsen har også noteret sig høringsparternes opfordring til at bruge sund fornuft og at anlægge en pragmatisk fortolkning af SERA-forordningen.

Som indledningsvis nævnt forventer TBST at størsteparten/de væsentligste elementer af Doc 4444 gennemføres i EU-retten ifm. forordning 2017/373's ikrafttrædelse den 2. januar 2020.

TBST vil arbejde for at EU/EASA gennemfører en tilstrækkelig konsekvensanalyse ifm. gennemførelsen af Doc 4444 i EU-retten.

Dato: 27. september 2017

Det forhold at Doc 4444's bestemmelse om at krydse en kontrolzone SVFR nu foreligger i en vejledning til bestemmelsen i SERA.5010(c), hvor ICAO's bestemmelse i Doc 4444, pkt. 7.14.1.3 nu såvel som tidligere er publiceret i TBST's instrukser for lufttrafiktjenester, sammenholdt med EU-sagsbehandlerens fortolkning, indikerer for TBST at der savnes en tilstrækkelig konsekvensanalyse af de relevante ICAO-bestemmelser.

TBST fastholder bestemmelsen rettet mod flyvekontrolenheder i pkt. 4.6.2, samt anmærkningen til dette punkt, der primært er rettet mod luftrumsbrugere for at informere om begrænsningerne i forbindelse med krydsning af en kontrolzone baseret på piloters rapporterede flyvesigtbarhed.

AIC B 03/17 vil blive annulleret.

Pkt. 4.9 om anvendt fraseologi i luft til jord-kommunikation

Copenhagen Airtaxi bemærker, at i den engelske sprogudgave af forordning 2016/1185, jf. SERA.14015 anvendes formuleringen "...**at** aerodromes.." og i den danske anvendes formuleringen "...**ved** flyvepladser .." Copenhagen Airtaxi spørger i den forbindelse hvad formuleringen omfatter. Gælder det også flyvning i kontrolzonen og flyvning i TMA'et og dermed også for alle svæveflyvere som ønsker at komme op i TMA'et? Burde formuleringen på dansk ikke være "på" flyvepladsen.

Copenhagen Airtaxi anfører videre, at bestemmelsen lægger op til, at kommunikation på en flyveplads f.eks. for at undgå runway incursions foregår på engelsk på de nævnte flyvepladser af sikkerhedshensyn og for at undgå luftfartøjers indtrængen på en optaget bane eller andre flyvesikkerhedsrisici. I den forbindelse ønskes oplyst, om dette gælder både for VFR og IFR flyvning? Betyder det, at en VFR flyvning med nationalt begrænset radio bevis ikke kan krydse Kastrup CTR?

Europa Kommissionen (DG MOVE) har over for TBST oplyst, at hensynet, der ligger til grund for bestemmelsen, er at sikre piloters situationsfornemmelse (situational awareness) i luften, ifm. indflyvning til/udflyvning fra, samt ved kørsel på manøvreområdet, på de berørte lufthavne.

I Danmark er kun Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH) berørt af kravet i BL 7-100, pkt. 4.9.

Europa Kommissionens oversættelsestjeneste har pba. tidligere henvendelse fra TBST igangsat en berigtigelse, hvorved den danske sprogversion af SERA.14015, efter ikrafttrædelse, vil lyde: "...på flyvepladser..." i stedet for "...ved flyvepladser...". Essensen heraf er at

Dato: 27. september 2017

bestemmelsen omfatter flyvninger til/fra EKCH, hvorimod andre flyvninger, eksempelvis flyvninger der krydser Kastrup Kontrolzone eller på anden måde berører kontrolzonen og ikke lander i EKCH, og hvor kommunikationen udføres på dansk, jf. rettighederne i BL 6-08, kap. 9 (N-BEG), ikke berøres af kravet i BL 7-100, pkt. 4.9.

Håndhævelsen af BL 7-100, pkt. 4.9, jf. SERA.14015 vil fremadrettet ske i overensstemmelse hermed. Omfanget af bestemmelsen vil ved førstkommende lejlighed blive indarbejdet i AIP Denmark, AD-2-afsnittet for EKCH.

Til Copenhagen Airtaxis andet spørgsmål, bekræfter TBST at bestemmelsen er gældende for både VFR- og IFR-flyvninger, dog, jf. ovenfor, alene for flyvninger til og fra EKCH.

Som konsekvens af ovenstående, formuleres pkt. 4.9 som følger:
"Engelsk sprog skal anvendes til kommunikation mellem ATS-enheden og luftfartøjer på flyvepladser med flere end 50 000 internationale IFR-flybevægelser om året".

Pkt. 4.10 om Radiotelefoniske procedurer, etablering af radiokommunikation

I forbindelse med en høring over de ATS-instrukser, der skal revideres samtidig med BL'erne på dette område, har TBST modtaget ønske fra Værnsfælles Forsvarskommando og Naviair om, at det bliver muligt at ATS-enhedens kaldesignal, ved udveksling af kommunikation inden for samme ATS-enhed, kan udelades, således som SERA.14055, litra b) 2), åbner mulighed for ved myndighedens godkendelse.

TBST har imødekommet ønsket og indsat bestemmelse herom i BL 7-100, jf. pkt. 4.10.

5. Øvrige ændringer

TBST har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende ændringer i BL'erne i forhold til de udkast, der har været i høring.

Dato: 27. september 2017

BILAG 1**Høringsliste**

Aarhus Lufthavn	Flyvebranchens Personaleunion
Aalborg Lufthavn	Flyvesikringstjenesten
AOPA Danmark	Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
Billund Lufthavn	Jet Time
Brancheforeningen Dansk Luftfart	Karup Lufthavn
Cabin Attendants Union	Københavns Lufthavne A/S
Danish Airline Pilots Association	Kommunernes Landsforening
Dansk Pilotforening	Kongelig Dansk Aeroklub
DANSAM v/formanden	Scandinavian Airlines System – STOOS - Public Affairs
Dansk Erhverv	Sønderborg Lufthavn
Dansk Industri DI Transport	Værnsfælles Forsvarskommando
Dansk Motorflyver Union	Dansk Flyvelederforening
Danske Regioner	Grønlands selvstyre
Erhvervsflyvningens Sammenslutning	Grønlands Lufthavne (MIT)
Erhvervsstyrelsen	Færøernes landsstyre
Esbjerg Lufthavn	