

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

TS30302-00056  
16-04-2020

## Høringsbrev – BL 6-01

### **Til høringsparterne**

#### **Høring over udkast til BL 6-01, 2. udgave**

##### ***Indledningen***

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udarbejdet udkast til ændret BL 6-01 – Bestemmelser om flyvebesætninger i civil luftfart, som ikke er omfattet af EU-FCL. Denne høring retter sig primært mod Grønland og Færøerne.

**Høringsfristen er den 07.05.2020.**

##### ***Formål og ophav***

Formålet med at revidere BL 6-01 er at håndtere det forhold, at de ændringsforordninger, der er kommet til Kommissionens (EU) forordning 1178/2011 siden seneste revision i 2016, ikke automatisk finder anvendelse for Grønland og Færøerne. Ved den foreslåede opdatering af BL 6-01 bliver disse ændringsforordninger også gældende for Grønland og Færøerne.

Der er tale om i alt 6 ændringsforordninger (litra f-k under BL 6-01, pkt. 1.2), som indeholder opdateringer til basisforordningen (EU) 1178/2011, som fastsætter tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 (grundforordningen).

### **Kort liste over emner**

BL 6-01, 2. udgave vil som følge af forslaget til ændring komme til at blive tilpasset de seks seneste ændringsforordninger til Kommissionens forordning (EU) 1178/2011. De seks ændringsforslag omhandler følgende:

- **Kommissionens forordning (EU) 2018/1065 af 27. juli 2018** om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår automatisk godkendelse af EU-flyvebesætningscertifikater og start- og landingstræning
- **Kommissionens forordning (EU) 2018/1119 af 31. juli 2018** om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår anmeldte træningsorganisationer
- **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1974 af 14. december 2018** om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 om tekniske og administrative procedurer i forbindelse med personale inden for civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139
- **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/27 af 19. december 2018** om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 om tekniske og administrative procedurer i forbindelse med personale inden for civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139
- **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/430 af 18. marts 2019** om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår begrænsede beføjelser uden tilsyn før udstedelse af pilotcertifikater til lette luftfartøjer
- **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1747 af 15. oktober 2019** om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår krav til visse flyvebesætningscertifikater og -beviser, regler om træningsorganisationer og kompetente myndigheder

### **Uddybning af ændringer**

De følgende beskrivelser af ændringer er ment som baggrund og giver Kommissionens betragtninger da ændringsforordningerne blev fremlagt.

### **Kommissionens forordning (EU) 2018/1065 af 27. juli 2018**

Efter at det i forbindelse med rampeinspektioner uden for medlemsstaternes område blev konstateret, at flyvebesætningsmedlemmer opererede luftfartøjer, der er registreret i en anden medlemsstat end den, der har udstedt deres pilotcertifikater, har Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) ændret bilag 1 til Chicagokonventionen angående international civil luftfart for at lette den automatiske godkendelse af certifikater gennem aftaler med de regionale organisationer for sikkerhedstilsyn.

Denne ændring blev med Kommissionens forordning (EU) 2018/1065 afspejlet i forordning (EU) nr. 1178/2011, således at det fremover vil være muligt automatisk at godkende EU-flyvebesætningscertifikater i tredjelande. I henhold til ændring 174 til punkt 1.2.2.3.2.1 i bilag 1 til Chicagokonventionen bør der fastsættes en overgangsperiode, således at der er tid til at foretage de fornødne ændringer af de eksisterende pilotcertifikater.

Siden ikrafttrædelsen af bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, som blev udarbejdet på grundlag af bestemmelserne i Joint Aviation Requirements — Flight Crew Licensing 1 (JAR-FCL 1), har EU anvendt en mere kompetencebaseret tilgang for at sikre, at der stilles rimelige og præstationsorienterede krav vedrørende flyvebesætningscertifikater. Kravet om træning i start og landing i den avancerede del af et træningskursus med henblik på at opnå et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer er derfor bragt i overensstemmelse med de anbefalinger, som ICAO har fremsat i dokument 9868 »Procedures for Air Navigation Services — Training« (PANS-TRG).

### **Kommissionens forordning (EU) 2018/1119 af 31. juli 2018**

Bilag VII (del-ORA) udgør en passende lovgivningsramme for certificering af træningsorganisationer med henblik på erhvervelse af erhvervsmæssige pilotcertifikater. Kravene deri har imidlertid vist sig at være unødvendigt byrdefulde og står ikke i forhold til, at de omhandler organisationer, der kun udfører træning med henblik på erhvervelse af ikke-erhvervsmæssige pilotcertifikater og bestemte rettigheder, beføjelser og certifikater, i betragtning af de omkostninger, der er involveret, arten og omfanget af deres aktiviteter samt risiciene og fordelene for luftfartssikkerheden. Som det er bemærket i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) General Aviation Road Map bør der derfor udvikles et mere enkelt system for disse organisationer.

EASA tilkendegiver, at disse organisationer derfor bør være underlagt en række specifikke krav og ikke et generelt krav om, at de skal have forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed. I stedet bør de kunne erklære over for den kompetente myndighed, at de opfylder de krav, der gælder for dem.

De specifikke krav for sådanne anmeldte træningsorganisationer (DTO) beskrives derfor nu i subpart DTO i forordning (EU) nr. 1178/2011 og omfatter forenklede sikkerhedsprocedurer for at tage højde for både det lavere risikomiljø, som ikke-erhvervsmæssige piloter arbejder i samt behovet for, at de kompetente myndigheder udøver passende tilsyn. Af hensyn til sikkerheden er der også vedtaget regler om indberetning af træningsprogrammer, registrering, overvågning af overholdelsen gennem en intern evaluering samt udpegelse af DTO-repræsentanter med ansvar for sikkerhedspolitikken.

Af samme grunde er reglerne om de kompetente myndigheders tilsyn og håndhævelse i forbindelse med DTO'er i bilag VI (del-ARA) til forordning (EU) nr. 1178/2011 også ændret med henblik på at sikre, at de er forholdsmæssige, tilstrækkeligt fleksible og lavet ud fra en risikobaseret tilgang, samt at de opfylder de specifikke krav til DTO'er.

Det blev af EASA anført, at det også vil være relevant at ændre visse andre bestemmelser i forordning (EU) nr. 1178/2011 om organisationer, der træner piloter, navnlig for at præcisere, slette overgangsbestemmelser, der ikke længere er relevante, og ændre bilag I (del-FCL) til forordningen, så det henviser til både godkendte og anmeldte træningsorganisationer.

EASA anførte endvidere, at der bør afsættes ekstra tid til gennemførelse af foranstaltningerne vedrørende træning i forhindring af og udretning fra usædvanlige flyvestillinger.

### **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1974 af 14. december 2018**

I det seneste årti er uønsket flyvestilling eller tab af kontrol over luftfartøjer blevet påvist som væsentlige risikofaktorer, der kan føre til haverier med dødelig udgang i forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer. Forebyggelsen heraf er derfor blevet en strategisk prioritet i Europa og på globalt plan. Dette har omfattet nye træningskrav for at forberede piloter bedre på vanskelige situationer med uønsket flyvestilling eller tab af kontrol over luftfartøjer.

Ved Kommissionens forordning (EU) 2015/445 blev de eksisterende krav til træning af erhvervspiloter ajourført, så de omfatter træning i

forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger (UPRT) som en obligatorisk bestanddel af piloters teoretiske viden. Yderligere detaljerede træningselementer og træningsmål har vist sig at være nødvendige for at forbedre pilotens kompetencer til både forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger, der kan føre til tab af kontrollen og i sidste ende et havari med dødelig udgang.

Der er derfor opstået et behov for at integrere UPRT i forskellige faser af erhvervspiloters karriere, og at dette afspejles i de beføjelser, som angives på pilotcertifikaterne. Der er et behov for at sikre, at erhvervspiloter udvikler og vedligeholder kompetence i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger. Af denne grund gøres UPRT med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1974 til en obligatorisk del af træningskurset med henblik på et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL), det integrerede træningskursus med henblik på pilotcertifikat til rute-fly (ATP(A)), et træningskursus med henblik på et erhvervsmæssigt pilotcertifikat til flyvemaskiner (CPL(A)) og med henblik på klasse- og typerettigheder til flyvemaskiner med én pilot, der opereres i operationer med flere piloter, i ikke-højtydende komplekse flyvemaskiner og i højtydende komplekse flyvemaskiner med én pilot samt rettigheder til flyvemaskiner med flere piloter. For at give piloter mulighed for at udvikle avancerede kompetencer i forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger er det hensigtsmæssigt, at det relevante træningskursus omfatter sådanne øvelser i luften i en flyvemaskine.

I forlængelse af indførelsen af det nye kursus i udvikling af avancerede pilotkompetencer til forebyggelse af og udretning fra uønskede flyvestillinger vil det være hensigtsmæssigt, at kravene til instruktørbeviser revideres for at sikre, at personer, som instruerer på dette kursus, er tilstrækkeligt kvalificerede.

Denne forordning afspejler de bestemmelser, der er vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) i 2014, om UPRT for pilotcertifikat til luftfartøjer med flere piloter og typerettigheder til flyvemaskiner med flere piloter gennem ændringen af bilag 1 til Chicago-konventionen om certifikater for luftfartspersonale.

Af hensyn til flyvesikkerheden foreslås det, at de nye UPRT-elementer gennemføres så hurtigt som muligt. Der fastsættes overgangsbestemmelser for at træningskurser, der er påbegyndt før disse UPRT-relaterede ændringer af kravene til piloters træning får virkning, kan afsluttes uden yderligere tilpasning. I den forbindelse tages i betragtning, at piloter, der flyver for erhvervsmæssige luftfartsoperatører i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012, regelmæssigt bør følge operatørtræning, der allerede på nuværende tidspunkt indeholder UPRT-elementer. Desuden vil organisationer, der træner piloter, få en

overgangsperiode med henblik på at tilpasse deres træningsprogrammer til at overholde de nye UPRT-krav. Ved udløbet af denne overgangsperiode vil alle relevante træningskurser skulle gennemføres i overensstemmelse med de nye UPRT-krav.

Der er i øjeblikket stadig forhandlinger i gang mellem EU og visse tredjelande bl.a. om konvertering af pilotcertifikater og tilhørende helbreds-godkendelser. Med henblik på at sikre at medlemsstaterne kan fortsætte med at anerkende tredjelands-certifikater og helbreds-godkendelser i en midlertidig periode i lyset af disse forhandlinger, vil det være nødvendigt at forlænge den periode, hvori medlemsstater kan beslutte ikke at anvende bestemmelserne i forordning (EU) nr. 1178/2011 på deres områder for piloter, som er indehavere af et certifikat og tilhørende helbreds-godkendelse udstedt af et tredjeland, og som er involveret i ikke-erhvervs-mæssig operation af visse luftfartøjer.

### **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/27 af 19. december 2018**

Gennemførelsesforordningen (EU) nr. 1178/2011 viste sig at have visse bestemmelser, hvor der var behov for en opdatering. Med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/27 er disse bestemmelser derfor præciseret og rettet.

Under standardiseringsbesøg foretaget af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur («agenturet») og møder i den medicinske ekspertgruppe, som agenturet var vært for, blev der specifikt konstateret nogle smuthuller i bilag IV til forordning (EU) nr. 1178/2011, der potentielt kan have sikkerhedsmæssige konsekvenser, og som det derfor var vurderingen burde lukkes.

Efter ulykken med Germanwings Flight 9525 identificerede Germanwings Task Force under ledelse af agenturet en række sikkerhedsrisici og Task Forcen fremkom derfor med seks anbefalinger for at afbøde disse risici. Fire af disse anbefalinger, nemlig anbefaling 2 »Vurdering af flyvebesætningers mentale sundhed«, anbefaling 3 »Forebyggelse af flyvebesætningers misbrug af alkohol og andre psykoaktive stoffer«, anbefaling 4 »Uddannelse, tilsyn og netværk af flyvelæger« og anbefaling 5 »Etablering af et europæisk flyvemedicinsk dataregister«, vedrører ændringer af reglerne om helbreds-godkendelser af flyvebesætninger i forordning (EU) nr. 1178/2011.

Bestemmelserne i forordning (EU) nr. 1178/2011 vedrørende helbreds-krav og flyvemedicinsk undersøgelse tilpasses til de relevante bestemmelser i Kommissionens forordning (EU) 2015/340

### **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/430 af 18. marts 2019**

I henhold til artikel 12, stk. 2a, nr. 3), i forordning (EU) nr. 1178/2011 kan medlemsstaterne indtil den 8. april 2020 anvende nationale licensregler, der set i forhold til et LAPL åbner mulighed for tidligere adgang til visse pilotbeføjelser. Disse nationale licensregler anvendes ligeledes med henblik på at tilbyde modulopdelt LAPL-træning, hvorved fuldførelsen af visse LAPL-træningsmoduler åbner mulighed for at få tidligere adgang til visse beføjelser, inden et LAPL udstedes.

Medlemsstater, der anvender modulopdelt LAPL-træning, har rapporteret til Kommissionen og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«), at denne medvirker til at fremme sports- og fritidsflyvning. Dette er i tråd med målene i køreplanen for almenflyvning, som har til formål at skabe et mere forholdsmæssigt afpasset, fleksibelt og proaktivt reguleringssystem.

I henhold til artikel 4, stk. 7, i forordning (EU) nr. 1178/2011 kan medlemsstaterne give flyveelever tilladelse til at flyve enmotorede flyvemaskiner med stempelmotor med en maksimal startmasse på ikke over 2000 kg uden tilsyn, før et LAPL udstedes, på visse betingelser.

For at fremme fleksibiliteten af reguleringssystemet for almenflyvning ændres artikel 4, stk. 7, i forordning (EU) nr. 1178/2011 således, at medlemsstaterne må tillade flyveelever, der følger et LAPL-træningskursus, at udøve begrænsede beføjelser uden tilsyn efter at have fuldført visse træningsmoduler, idet der tages hensyn til det nødvendige træningsomfang, for at flyveeleverne opnår det ønskede kvalifikationsniveau, før de opfylder alle de krav, der er nødvendige for at få udstedt et LAPL til flyvemaskiner, helikoptere, svævefly eller balloner.

Det følger, at medlemsstaterne regelmæssigt skal underrette Kommissionen og agenturet, hvis de giver sådanne tilladelser til flyveelever i henhold til artikel 4, stk. 7, i forordning (EU) nr. 1178/2011, og det følger, at de bør overvåge sådanne tilladelser for at opretholde et acceptabelt flyvesikkerhedsniveau.

Endvidere ændres artikel 4, stk. 8, i forordning (EU) nr. 1178/2011 med henblik på at forlænge den periode, i hvilken medlemsstaterne kan udstede tilladelser med specifikke begrænsede beføjelser til at flyve flyvemaskiner i henhold til instrumentflyvereglerne, før piloten opfylder alle de krav, der er nødvendige for at få udstedt en instrumentrettighed. Denne forlængelse vurderes at være nødvendig i afventning på, at der indføres en grundlæggende instrumentrettighed.

### **Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1747 af 15. oktober 2019**

Det blev i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1178/2011 konstateret, at visse krav indeholdte redaktionelle fejl eller tvetydigheder. Desuden er en række frister eller bestemmelser, der oprindeligt var medtaget for at give medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at bringe deres nationale regler i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011, udløbet. Dette har udmøntet sig i problemer med gennemførelsen og klarheden af EU-reglerne. Med kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1747 sker der en tilretning og præcisering af disse krav og vilkår blandt andet for at sikre, at vilkårene gennemføres på en ensartet måde.

For at øge proportionaliteten og gennemsigtigheden i reguleringssystemet for almenflyvning foreslås, at de regler, der gælder for piloter af lette luftfartøjer, privatpiloter, svæveflyvemaskinepiloter og ballonskipere, ændres for at give mulighed for at udvide beføjelserne og præcisere indholdet af træning og prøver. I forbindelse med udvidelsen af beføjelser og rettigheder – samt krav om nylig erfaring – foreslås præcisering af kravene til teoriprøver og godskrivningskrav.

Kravene til instrumentrettigheden for flyvemaskiner og helikoptere foreslås ændret for at præcisere kravene i relation til teoretisk viden og flyveinstruktion samt forlængelse og fornyelse.

Klasse- og typerettigheder foreslås ændret for at præcisere og sikre overensstemmelse med hensyn til varianter, gyldighed og fornyelse. Endvidere foreslås ændringer for at præcisere kravene til rettigheden til kunstflyvning, rettigheder til at slæbe svæveflyvemaskiner og banere samt rettigheden til natflyvning og rettigheden til bjergflyvning.

Ved gennemførelsen af reglerne blev det konstateret, at nogle af de krav, der gælder for instruktører og eksaminatorer, er uklare. For instruktørers vedkommende foreslås som følge deraf ændring i kravene med hensyn til instruktørbeviser, forudsætninger, kompetencebedømmelse, gyldighed, beføjelser og betingelser, kursusindhold samt forlængelse og fornyelse. For eksaminatorers vedkommende foreslås ændringer i kravene med hensyn til eksaminatorbeviser, standardisering, forudsætninger, kompetencebedømmelse, gyldighed, beføjelser og betingelser samt forlængelse og fornyelse.

Forordning (EU) 2018/1139 åbner mulighed for at anerkende træning og erfaring på luftfartøjer, der ikke er omfattet af forordning (EU) 2018/1139 (bilag I »Luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 3, litra d)«) med henblik på at opnå et del-FCL-certifikat. Derfor foreslås de relevante regler for træningsorganisationer og kompetente myndigheder ændret for at muliggøre en sådan anerkendelse.

Gennemførelsen af reglerne vedrørende anmeldte træningsorganisationer (DTO) afslørede et behov for at præcisere de gældende regler,



således at et effektivt myndighedstilsyn med DTO sikres. Derfor foreslås kravene ændret for at sikre, at muligheden for at følge træning i en DTO kun bør tillades, hvis den pågældende DTO er beliggende inden for det område, for hvilket medlemsstaterne er ansvarlige i henhold til Chicagokonventionen.

Ved gennemførelsen af reglerne om muligheden for at overføre del-FCL-certifikater og tilhørende helbredsgodkendelser blev det konstateret, at der er behov for at præcisere de involverede kompetente myndigheders ansvar og timingen af overførslen af ansvaret for at føre tilsyn. Derfor blev de relevante regler ændret med kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1747 og foreslås følgelig ændret i BL 6-01.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)**

TBST vurderer ikke, at revisionen af BL 6-01 vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervsliv eller borgere.

### **Ikrafttrædelse, høringsfrist m.v.**

Det foreslås, at BL 6-01, 2. udgave træder i kraft den 1.7.2020.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), cc. til [apor@tbst.dk](mailto:apor@tbst.dk) **senest den 7. maj 2020**, mærket j.nr. TS30302-00056

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Andreas Porsfelt på mail [apor@tbst.dk](mailto:apor@tbst.dk) eller til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk).

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk), hvor modtagne høringssvar også vil blive offentliggjort.

Det bemærkes, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse, BJ eller BL er blevet udstedt.

De udstedte bekendtgørelser, BJ'er og BL'er kan ses på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk) under Love og regler. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på vores hjemmeside [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk).

Med venlig hilsen

Andreas Porsfelt  
Jurist/Fuldmægtig