



KONGELIG DANSK AEROKLUB

Protector:
H.K.H. Prinsgemalen

Til FOLKETINGETS TRAFIKUDVALG

Roskilde, 9. februar 2007

Efter aftale på gårsdagens møde i Folketingets Trafikudvalg (TRU) fremsendes hermed talepapir med referencer til tilhørende dokumentation.

Deltagere: Jens Feldborg, Jørn Vinther, Helge Hald og Aksel C. Nielsen.

Formand Aksel C. Nielsen takker for muligheden for at få foretræde for TRU.

Kongelig Dansk Aeroklub (KDA), Danmarks Luftsportsforbund er en paraplyorganisation som repræsenterer ca. 10.000 luftrumsbrugere, svarende til ca. 95% af alle i den lette del af flyvning og luftsport.

European Aviation Safety Agency (EASA), der på sigt bliver et fælleseuropæisk "Staternes Luftfartsvæsen" foreslår en tiltrængt liberalisering og harmonisering, som er accepteret af den danske regering i notat til TRU af 13. december 2005. Der har hidtil ikke været opbakning fra Statens Luftfartsvæsen (SLV) til dette.

KDA søger som luftsportsforbund foretræde for TRU, da det er Transport- og Energiministeriet der sætter vilkårene for udøvelsen af vore aktiviteter. Det er vores formål med mødet, at give udvalget et indtryk af hvor vigtigt det er, at der drages omsorg for at, SLV i alle henseender positivt støtter regeringens officielle holdning til EU-kommissionens KOM 579.

Med venlig hilsen

Aksel C. Nielsen
Formand

Bilag: Talepapir (3 sider)



Medlem af Fédération Aéronautique Internationale FAI

Lufthavnsvej 28 · 4000 Roskilde · Telefon: 46 14 15 00 · Telefax: 46 19 13 16 · E-mail: kda@kda.dk · www.kda.dk

Jens Feldborg orienterede således:

Talepapir	Dokumentation
<p>I et notat af 13. dec. 2005 udtrykker TM regeringens holdning til COM 579, som er EU kommissionens kommentarer til forordning 1592, der tilrettelægger grundprincipper for luftfart i EU.</p> <p>TM refererer i notatet loyalt både KDA og DSvU's bemærkninger, og udtrykker – jeg citerer:</p> <p>”Regeringen er overordnet set positiv overfor forslaget, idet man er enig i hovedprincippet om, at sikkerhedsreglerne for luftfarten i Europa bør være ens under forudsætning af, at det nuværende sikkerhedsniveau opretholdes.”</p> <p>DSvU har i et brev til TM udtrykt tilfredshed med denne holdning.</p> <p>Ikke desto mindre erfarer vi fra topembedsmænd i EASA, at det danske SLV - Statens Luftfartsvæsen – stærkt modarbejder de to eneste virkelige nyskabelser i COM 579, nemlig</p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="199 1261 715 1328">1. Muligheden for selvadministration i kvalificerede enheder.<li data-bbox="199 1368 751 1406">2. Enklere helbredskrav til førercertifikat. <p>Vi er vidende om, at SLV's holdning begrundes med henvisning til, at det vil medføre et forringet sikkerhedsniveau.</p> <p>Dette er aldeles udokumenteret.</p>	<p>Brev af 13. december 2005 fra Transport- og Energiministeriet til Trafikudvalget TRU alm. del – Bilag 164, J.nr. 222-54</p> <p>2. marts 2006 (offentliggjort i FLYV)</p> <p>Møde med EASA's embedsmand Eric Sivel fra rulemaking office den 13.07.06 og efterfølgende gentaget på senere møder.</p> <p>Bekræftet af SLV's direktør overfor Jens Feldborg på møde ultimo november 2006.</p>

<p>Sådanne ordninger har været gældende siden 1940'erne i bl.a. England, USA, Canada Australien mfl. uden signifikant anderledes sikkerhedsniveau. Man kan måske sige, at det teoretisk set er sikrere med mere kontrol, men hvis virkningen ikke er registrerbar, er der tale om et urimeligt indgreb i frihedsgrad. Dette er i åbenbar modstrid med regeringens generelle målsætninger om øget liberalisering.</p> <p>EU kommissionen gør netop opmærksom på, at en industri i den lette ende af luftfarten støttes af lempelige vilkår. USA og Tjekkiet er slående eksempler.</p> <p>Men SLV's holdning er især i chokerende modstrid med moderne demokratisk tankegang. Det er uforståeligt, at en statslig styrelse ser helt bort fra en næsten 100% enig brugergruppe, der har seriøse og veldokumenterede ønsker i fuldstændig lighed med EU kommissionens forslag om den fri bevægelighed af varer, tjenesteydelser og udnyttelsen af sportslige aktiviteter.</p> <p>Det er særlig uforståeligt, fordi SLV er en statslig monopolvirksomhed, som er brugerfinansieret, men den har den udtrykte virksomhedsfilosofi, at den kommercielle luftfart skal betjenes først, og den rekreative luftfart må vente.</p>	<p>EASA's A-NPA-14-2006 pkt. 21 og 37, der slutter således:</p> <p>The German Aero Club runs 12 approved maintenance organisations taking care of the about 75 % of all maintenance required on gliders, including the annual inspection for airworthiness. Such a form of "self administration" has been working in these countries over the last 40 years without generating any increased risk</p> <p>samt dokumentets bilag D, pkt. 4.a.i, der slutter: Incapacitation due to medical causes appears to be a marginal risk</p> <p>samt dokumentets bilag A, pkt. 4. i uddrag:</p> <p>..... There are approximately 300,000 private pilots and 80,000 aircraft in Europe. However this only represents 25% of the General Aviation aircraft registered in the USA that has a comparable population and economy to Europe. Furthermore, in recent years, these numbers have been decreasing in the European General Aviation sectors whose operations are regulated in a stringent manner. It should be noted that the development of certain activities such as micro lights and gliders in some countries has been closely linked to the less stringent regulation of the activity.</p>
---	---

<p>Dette er urimeligt fordi der ingen konkurrence er på området, og det er særligt urimeligt fordi store dele af den lette luftfart selv har en større teknisk ekspertise end SLV, og er helt i stand til at administrere sig selv i lighed med de førnævnte England, USA mv. I Dansk Svæveflyver Union (DSvU) betaler 1700 medlemmer faktisk over 1 million kr. i gebyrer for serviceydelser i SLV - oven i købet med lange forsinkelser. Serviceydelser som vi selv kvalificeret udfører ved frivillig arbejdskraft.</p> <p>F. eks stod et motorfly en Cessna 182 til 1,2 million kr. i 2 mdr. og ventede på syn, på trods af, at det var godkendt af de amerikanske luftfartsmyndigheder (FAA) og var fløjet direkte af fabrik i USA til Danmark. Dette vil helt svare til, at en ny Mercedes (ca. samme pris) skulle vente 2 mdr. på at få nummerplader.</p> <p>EASA udøver sin virksomhed på demokratisk vis, ved at inddrage brugergrupper på alle niveauer i udformningen af bestemmelser.</p> <p>I maj 2005 udtrykte SLV overfor ministeren vilje til at konsultere os.</p> <p>Jeg har i ultimo november 2006 overfor SLV opfordret til møde om dette forhold.</p> <p>Vi har i et brev af 23. januar bedt ministeren om at drage omsorg for at regeringens udtrykte politik på området kommer til udtryk.</p> <p>Vi må bede om, at SLV straks pålægges, at støtte EU kommissionens COM 579. Det haster fordi forordningen skal færdigbehandles i dette forår.</p>	<p>Jørn Vinther, Dansk Ballonunion og Helge Hald, Dansk Svæveflyver Union er således udmeldt af EASA som eksperter indenfor hhv. "maintenance" og "licensing" med direkte indflydelse på udformning af bestemmelser gældende for hele EU.</p> <p>Brev fra SLV til Transport- og energiministeriet, SLV ref. 06-5001-79.</p> <p>SLV har aldrig konsulteret os som lovet.</p> <p>SLV har aldrig reageret herpå.</p> <p>Vi er uden svar på dette brev.</p>
---	---