



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 26. juni 2017
J. nr. 2017-3507

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 31. maj 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jan Erik Messmann (DF).

Spørgsmål nr. 563:

Kan ministeren bekræfte, at der gælder en dansk fortolkning på luftfartsområdet, der betyder, at fly ikke kan lande eller lette på en flyveplads inden for en kontrolzone, f.eks. Filskov flyveplads (under Billund kontrolzone) eller Københavns Vandflyveplads (under Kastrup kontrolzone), hvis sigtbarheden generelt i hovedlufthavnen ikke er tilstrækkelig (under minima), uanset at der lokalt ved den underordnede flyveplads er gode vejrforhold (over minima)?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet og det samtidigt stillede spørgsmål 564 for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som oplyser følgende og som jeg kan henholde mig til:

”Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke anlagt en særlig dansk fortolkning, om hvornår fly kan lande eller lette på en flyveplads inden for en kontrolzone i forhold til kravene om sigtbarhed. Reglerne herfor er angivet i EU's SERA-forordning, jf. Kommissionens gennemførselsforordning (EU) nr. 923/2012 med senere ændringer.

I henhold til disse regler gælder for start og landing på en flyveplads inden for en kontrolzone ved flyvning efter såkaldt visuelle flyveregler (VFR-flyvning), specifikke krav til sigtbarheden ved jorden på den enkelte flyveplads. Den observerede sigtbarhed ved jorden rapporteres til flyvekontrollenheden, som på den baggrund evt. kan give tilladelse til start eller landing på flyvepladsen.

Efter SERA-forordningens regler kan flyvekontrollenheden 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.



SERA-forordningen kræver dog, at sigtbarheden ved jorden skal være angivet enten af en godkendt observatør eller via automatiske systemer, jf. artikel 2, nr. 82. Det er således ikke tilstrækkeligt, at piloten selv rapporterer sigtbarheden.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er blevet gjort bekendt med en e-mail-korrespondance mellem Aircraft Owners and Pilots Association Danmark (AOPA) og et medlem af Europa-Kommissionens afdeling for Air Traffic Management. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen lægger til grund, at det er dette der henvises til i spørgsmål 564.

I e-mailkorrespondancen giver medlemmet af Europa-Kommissionens afdeling for Air Traffic Management udtryk for en fortolkning af SERA-forordningen der rækker ud over ordlyden i forordningen.

Bestemmelsen SERA.5010, har følgende ordlyd:

”...

(c) en flyvekontrolenhed må ikke udstede klarering til specielle VFR-flyvninger til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima

(1) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m;

(2) ...”

Det følger således af bestemmelsens ordlyd, at flyvekontrolenheden alene kan udstede en klarering til specielle VFR-flyvninger når der foreligger rapporter om sigtbarhed ved jorden. Disse kan alene angives af en godkendt vejrobservatør eller af automatiske systemer.”

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen