



AOPA Danmark  
Roskilde Lufthavn  
Lufthavnsvej 20  
4000 Roskilde  
email: [info@aopa.dk](mailto:info@aopa.dk)

Statens Luftfartsvæsen  
Juridisk kontor  
Ellebjergvej 50  
2450 København SV

Fremsendt via: [dcaa@slv.dk](mailto:dcaa@slv.dk)

Vejle d. 1. februar 2009

### **Høringsvar ved BL 3-6 om tankning af luftfartøjer**

AOPA Danmark har gennemgået SLVs forslag til revision af BL 3-6 hvilket har givet anledning til følgende bemærkninger:

Grundlæggende er AOPA stærkt bekymret for om lovforslaget set i et større perspektiv er til gavn for flyvesikkerheden. Der er tale om en meget omfattende og omkostningskrævende skærpelse af kravene til tankningsanlæg, der givet, og også ifølge SLVs egen vurdering, vil betyde lukning af flere danske tankanlæg. Forslaget lægger flere steder op til unødigt bureaukrati og dobbelt kontrol, der primært virker fordyrende og ikke gavner flyvesikkerheden. Til gengæld vil lukning af danske tankanlæg utvivlsomt give sig udslag i flere havarier som følge af at fly løber tør for brændstof.

AOPA er af den overbevisning at netto-effekten af bestemmelserne i deres foreliggende form vil være en reduktion i den samlede flyvesikkerhed.

Der kan ikke være diskussion om at brændstofkvaliteten skal være i orden og at der skal være procedurer, der sikrer dette. Det indledende spørgsmål må derfor være om det nuværende regelsæt giver anledning til problemer, der truer flysikkerheden. AOPA har på den baggrund gennemgået de senere års havarirapporter for brændstofrelaterede ulykker og hændelser. Denne gennemgang tyder ikke på at fuel contamination er et fremtrædende problem. Derimod er fly, der af den ene eller anden årsag løber tør for brændstof et hyppigt tilbagevendende og langt alvorligere problem for flyvesikkerheden. Denne situation vil desværre kun forværres ved færre tankanlæg.

AOPA er på den baggrund uforstående overfor, hvorfor SLV anser det for nødvendigt at foretage en så omfattende revision af BL 3-6 og AOPA savner bedre dokumentation for nødvendigheden og analyse af de afledte konsekvenser.

Allerede i 2008 i en artikel i OY-SIK omtaler SLV den nu foreliggende revision af BL 3-6 og her angives det bl.a.:

*”Det vil komme til at koste de mindre flyvepladser mange penge og det må kunne forventes at nogle tankningsanlæg vil blive nedlagt i fremtiden”.*

Dette perspektiv er udeladt i det endelige høringsmateriale, selvom det må siges at være af vigtig betydning. Ved at skubbe til en udvikling, der betyder færre tankanlæg herhjemme, er der desværre næppe tvivl om at antallet af ulykker, der skyldes mangel på brændstof vil stige. Færre tankanlæg

vil betyde at flere flyvninger må gennemføres ned til lovens minimumskrav til fuel reserve og uanset om en pilot rent juridisk kan overholde alle bestemmelser vedr. brændstofreserver, vil det især for GA flyvning som oftest være sikrere at kunne lette med fulde tanke og dermed have rigeligt med brændstof om bord, hvis vægt og banelængde ellers tillader det. Det giver piloten flere muligheder i tilfælde af uforudsete begivenheder, såsom mere modvind end forventet, dårligt vejr, en banelukning eller tilsvarende.

Tilsvarende vil færre tankanlæg betyde færre egnede landingspladser for den pilot, der konstaterer at brændstofmængden er mindre end forventet og forsøger at nå frem til nærmeste plads med tankanlæg. Alt sammen desværre ulykkesårsager der jævnlige optræder i statistikkerne.

Hertil kommer så afledte problemer, hvor piloter bevidst eller ubevidst tanker ekstra brændstof, fordi det ikke er muligt at tanke på destinationen. Det risikerer at give sig udslag i flere ulykker, hvor fly starter med overvægt.

Det nærværende forslag medfører flere steder dobbelt administration og dobbelt kontrol eftersom dokumentation og procedurer først skal gennemgås af brændstofleverandøren, der skal udfærdige en erklæring, hvorefter dokumentationen igen skal gennemgås af SLV for godkendelse. Desuden er reglerne mange steder unødigt vidtgående i deres minutiøse krav til separat logbogføring af oplysninger der recorderes andre steder. (se detaljerede kommentarer senere)

AOPA er bekymret for, om man med et meget ensidigt fokus på bureaukratiske krav til tankanlæg forsøger at løse et ikke eksisterende problem og i stedet forværrer problemer, der er absolut reelle og tilstedeværende i ulykkes statistikkerne.

Der er ikke noget der tyder på at det nuværende regelsæt giver anledning til problemer for flyvesikkerheden. På den baggrund må det være ekstra påkrævet, at der udarbejdes en veldokumenteret analyse af problemets omfang og konsekvenserne af de nye regler forinden man foretager en større ændring af et fungerende regelsæt. Især da de nye regler kan have negative konsekvenser for flyvesikkerheden samlet set.

AOPA er af den overbevisning, at hvis der overhovedet kan dokumenteres et problem, da vil det kunne løses med langt mindre vidtgående ændringer.

I det følgende er de enkelte afsnit nærmere kommenteret, men AOPA vil på det kraftigste opfordre til, at det foreliggende udkast til BL 3-6 IKKE gennemføres uden fornyet konsultation. AOPA stiller sig meget gerne til rådighed ved en fornyet behandling af emnet.

Med venlig hilsen

Jacob T. Pedersen  
Formand, AOPA Danmark

## **Kommentarer til de enkelte afsnit:**

### *Afsnit 3.1 Anvendelsesområde*

Det er uklart om bestemmelserne omfatter tankning af civile luftfartøjer på IKKE offentlige flyvepladser.

### *Afsnit 5.2.b*

Der ses ikke nogen grund til at der skal vedlægges dokumentation for at miljøregler er opfyldt. Et nyt tankanlæg vil under alle omstændigheder have gennemgået en minutiøs miljø-behandling af den lokale miljømyndighed. Der er ikke nogen grund til at SLV skal modtage denne dokumentation og eventuelt føle et ansvar for at forholde sig til den. Det medfører blot øget øget tidsforbrug hos SLV og dermed højere gebyrer.

### *Afsnit 5.f*

Erklæringen fra en brændstofleverandør eller anden rådgiver med tilsvarende kompetence bør kunne træde i stedet for SLVs sagsbehandling, således at erklæringen blot indsendes som en anmeldelse/notifikation om tankanlæg. Det må formodes, at de eksperter der udfærdiger erklæringen har den højeste ekspertise på området og da erklæringen ifølge anmærkning 1 danner grundlag for SLVs godkendelse burde en ren anmeldelsesløsning være tilstrækkelig og spare SLV for ressourcer og branchen for gebyrer.

### *Afsnit 6*

For mindre tankanlæg med Avgas og autobenzin bør indsendelse af en erklæring svarende til afsnit 5.f også kunne træde i stedet for en driftstilladelse. Driftstilladelsen er i forvejen ikke et krav ved eksisterende anlæg, så den kan ikke ses som essentiel. Det afgørende er at uddannelse og procedurer er på plads og det sikres bedst i samarbejde med brændstofleverandøren.

### *Afsnit 11*

Det kan undre, at der kun nævnes situationen med tankning fra tromle. I den tidligere BL var også nævnt brændstof dunke (jerry cans), men disse er ikke nævnt i den nye BL. Det gør det uklart om tankning fra dunke ikke er tilladt eller om det blot er ureguleret.

Da stort set al optankning af ultralette fly foregår fra dunke eftersom der ikke eksisterer faste anlæg for MOGAS og da tankning med AVGAS i visse situationer også kan være en absolut nødvendighed er det vigtigt at der ikke opstår tvivl om at dette kan gøres lovligt.

Det bør overvejes om ikke BL-en bør indeholde et afsnit der beskriver de forholdsregler og forhold der skal være opfyldt for at tanke fra dunke, herunder krav til materiellet, anvendelse af filter, pumpe etc.

Særligt hvis BL-en gennemføres i en form der medfører færre tankanlæg, må det forudses at tankning fra dunke vil blive hyppigere forekommende og i den forbindelse er det vigtigt at dette foregår så sikkert som muligt.

### *Afsnit 12.1*

Det kan undre hvorfor SLV ser et behov for at ulovliggøre tankning af 100LL med passagerer om bord. Ifølge de gamle regler var dette tilladt og ifølge EASAs NPA for de kommende OPS regler er

det ligeledes tilladt, hvis der tages passende forholdsregler. Skæves til vores naboland Sverige er det også tilladt med passende forholdsregler.

Medmindre SLV har foretaget en risikoanalyse, der giver tungtvejende årsager til at ændre praksis på området vil AOPA anbefale at SLV følger samme princip som EASA lægger op til i NPA for OPS.GEN.210 - *Refuelling with passengers embarking, on board or disembarking*. (vedlagt som bilag, sammen med de svenske regler på området).

#### *Afsnit 21.2*

Der er en vis usikkerhed om hvorvidt denne bestemmelse betyder at eksisterende anlægs "grandfather-rights" (afsnit 6.2 m.fl) er begrænset til 6 måneder. Det er AOPAs antagelse at der ikke er tidsbegrænsning på den forhånds accept af eksisterende anlæg som BL-en lægger op.

#### *Bilag 4, afsnit 2. Kontrol af brændstofkvalitet ved levering.*

Hvad menes i praksis med dette? Hvad skal den ansvarlige for tankanlægget i praksis gøre for at kontrollere brændstoffets kvalitet?

#### *Bilag 4, afsnit 3. Kontrol og inspektion af transportkøretøjets tank*

Kontrol og inspektion af transportkøretøjets tank er vel brændstofleverandørens ansvar. Det kan ikke påhvile den ansvarlige for tankanlægget.

#### *Bilag 4, afsnit 3. Recording af oplysninger*

De angivne oplysninger vil fremgå af brændstofleverandørens kvittering. Der er ingen grund til at disse oplysninger også skal indføres i en separat log, hvis blot kvitteringen gemmes.

#### *Bilag 4 Tankning af fly*

Der er tvivl om hvem der er ansvarlig for overholdelse af disse punkter i tilfælde af selvbetjening – piloten eller den tankansvarlige. Ansvaret bør ligge hos piloten hvis der er behørigt skiltet med hvilke forholdsregler der skal tages under tankning.

#### *Bilag 4. Daglig kontrol af tankningsanlægget*

På flere flyvepladser er der allerede i dag accepterede procedurer, der tillader at der f.eks. i weekender hvor pladsen er ubemandet kan tillades tankning uden daglig inspektion. Dette har ikke givet anledning til problemer og bør fortsat kunne accepteres.

### **BILAG 1**

1. EASA NPA OPS.GEN.210 Refuelling with passengers embarking, on board or disembarking
2. Svenske tankningsregler: Luftfartsstyrelsens föreskrifter om tankning av luftfartyg;