

Høringsnotat

BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v.

Trafikstyrelsen har den 5. august 2021 sendt udkast til BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Trafikstyrelsen sendte desuden den 23. august 2021 supplerende høringsmateriale til høringsparterne. Høringsmaterialet har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 10. november 2021, idet dog Naviair efter anmodning fik forlænget sin frist med 14 dage og Grønlands Selvstyre (IANN) med 10 dage.

Trafikstyrelsen har modtaget hørings svar fra:

Vagar Lufthavn, Færøernes Landsstyre, DMI, MIT/KAIR, Grønlands Selvstyre (IANN) og Naviair.

I skemaet i bilag 2 er hørings svarene citeret ordret og kommenteret af Trafikstyrelsen.

Endvidere fremgår af skemaet i bilag 2 nogle forhold, som Trafikstyrelsen selv er blevet opmærksom på i høringsfasen.

Bilag 1

Høringsliste – Udkast til BL 7-5

Færøernes Landsstyre
Rigsombudsmanden på Færøerne
Grønlands Selvstyre
Rigsombudsmanden i Grønland
Vagar Lufthavn
Mittarfeqarfiit
Naviair
DMI
KAIR
Isavia
ICETRA
Dansk Flyvelederforening
Vagt- og sikkerhedsfunktionernes Fagforening (AFIS)
FPU – flybranchens personale union (AFIS)

Bilag 2

Hørings svar med Trafikstyrelsens kommentarer

Reference	Hørings svar (citat)	Trafikstyrelsens bemærkninger
Vagar Lufthavn		
BL 7-5, pkt. 3.3	I pkt. 3.3. henvises til internationale aftaler, som forpligter Danmark at udøve visse tjenester indenfor Vagar TIZ. Vagar Lufthavn foreslår, at det tydeliggøres præcis hvilke internationale aftaler der er tale om.	<p>Det bør ikke fremgå af bestemmelsen, da der er tale om vejledende stof, men det tydeliggøres i nærværende høringssvar:</p> <p>Med henvisning til rapporten "Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne" fra november 2013, kan det således oplyses, at Island er ansvarlig for flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten i luftrummet i Reykjavik FIR.</p> <p>Naviair leverer dog efter aftale med Island disse tjenester i Trafikinformationszonen (TIZ) omkring Færøerne, jf. samarbejdsaftalen mellem det islandske luftfartsvæsen og Trafikstyrelsen, når der er etableret AFIS-tjeneste på Vagar Lufthavn.</p>
BL 7-5, pkt. 4 og 5	Vagar Lufthavns CNS enhed/Teknisk Organisation er godkendt jf. BL 3-43. BL 3-43 stå ikke anført i pkt. 11.2 som er BL der ophører, og bliver derfor stadig gældende samtidig med BL 7-5. BL 7-5, pkt. 4 og 5 angiver ikke, om den	Det var en fejl, at BL 3-43 ikke var medtaget under pkt. 11.2. Indholdet i BL 3-43 dækkes af BL 7-5 og BL 3-43 skal derfor ophæves i forbindelse med ikrafttrædelsen af

	<p>fremtidige godkendelse stadig vil være i henhold til BL 3-43 eller i henhold til BL 7-5, og hvordan en. evt. overgangsordning i så fald vil være. Dette bør afklares</p>	<p>BL 7-5, hvilket vil fremgå af BL'ens pkt. 11.2. Som det fremgår af pkt. 11.3 er der en overgangsordning, således at tjenesteudøvere, der ved BL'ens ikrafttræden udøver tjeneste omfattet af BL'en senest den 1. januar 2024 skal opfylde kravet om certifikat, herunder have dokumenteret opfyldelsen af de krav, der ligger til grund for udstedelsen af certifikatet.</p>
<p>BL 7-5, bilag 1, s. 40, ATM/ANS.OR.A.090 Fælles referencesystemer for luftfart</p>	<p>Vagar Lufthavns har sammen med flere andre lufthavne og Naviar AIM påpeget behovet for, at Trafikstyrelsen angiver en entydig metode til beregning af Magnetisk Variation. Sådanne godkendte beregningsmetoder er væsentlige for store dele af AIP informationerne, samt i forbindelse med beregning af nye eller "review" af eksisterende flyveprocedurer. Problematikken med den manglende afklaring er tydelig i AIP'erne, hvor der fremgår forskellige oplysninger på forskellige flyveprocedurer, samtidig som det ikke ser ud til at være muligt at opdatere disse oplysninger, pga. manglende referencesystemer godkendt af Trafikstyrelsen.</p> <p>Vagar Lufthavn vil endnu en gang benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at Trafikstyrelsen snarest muligt må tage en beslutning om en entydig beregningsmetode for Magnetisk Variation, og at en sådan metode indgår i de fælles referencesystemer som gøres gældende for Færøerne og Grønland i BL 7-5.</p>	<p>Trafikstyrelsen er helt enig i behovet for at få fastlagt en entydig metode til beregning af magnetisk variation og har igangsat et arbejde hermed. Når dette arbejde er afsluttet vil den fastlagte metode herefter indgå i grundlaget for de fælles referencesystemer, som gøres gældende med BL 7-5.</p>

<p>BL 7-5, bilag 1, s. 42, ATM/ANS.OR.B.020, a) og b) Krav til personale</p>	<p>Ordlyden i pkt. a) om finansiering og i pkt. b) om økonomiske anliggender bør udgå. Der henvises i denne forbindelse til s. 45, ATM/ANS.OR.D.015 Økonomisk styrke – økonomisk og finansiell kapacitet, heller ikke er gældende.</p>	<p>Noteret.</p> <p>Trafikstyrelsen har taget udgangspunkt i at AFIS-tjenester skal opfylde minimumskravene, som fremgår af pkt. ATM/ANS.OR.A.010 Ansøgning om et begrænset certifikat. Deraf fremgår, at kravet i pkt. ATM/ANS.OR.B.020, Krav til personale, skal opfyldes.</p> <p>Hvor pkt. ATM/ANS.OR.D.015 omhandler krav til tjenesteudøverens samlede økonomiske formåen, omhandler pkt. ATM/ANS.OR.B.020 krav til den ansvarlige leder af tjenesten og øvrigt ledelsespersonale.</p> <p>Kravene til tjenesteudøveren om at udpege en ansvarlig leder, der kan sikre, at alle tjenesteudøverens aktiviteter kan finansieres og at tjenesteudøveren skal have personale ansvarlig for bl.a. økonomiske anliggender, kan således godt være gældende uden, at der samtidig stilles krav til finansiell kapacitet og økonomi generelt.</p>
<p>BL 7-5, bilag 1, s. 45, ATM/ANS.OR.D.025, b) Rapporteringskrav</p>	<p>Ordlyden i pkt. b) om at årsrapporter skal dække økonomiske resultater bør udgå. Vagar Lufthavn har egen CNS afdeling, men udformer ikke afdelingsregnskab for CNS-enhedens aktiviteter. Og med hensyn til AFIS tjenester har Vagar Lufthavn outsourcet disse til en ekstern leverandør (Naviar). Lufthavnen fører derfor ikke særskilt regnskab i</p>	<p>Noteret.</p> <p>Pkt. ATM/ANS.OR.D.025 er ikke gældende for AFIS-tjenester, hvilket fremgår af, at "AFIS" ikke er anført i marginen.</p>

	forhold til aftalen med Naviair, men kontraktprisen indgår i lufthavnens normale årsregnskab.	
BL 7-5, bilag 1, s. 51, Tillæg 1 til Bilag III – Luftfartskatalog – Magnetisk misvisning:	<p>Se bemærkning til BL 7-5, bilag 1, s. 40 ATM/ANS.OR.A.090 Fælles referencesystemer for luftfart, herover.</p> <p>Vagar Lufthavn vil endnu en gang benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at Trafikstyrelsen snarest muligt må tage en beslutning om en entydig beregningsmetode for Magnetisk Variation, og at en sådan metode indgår i de fælles referencesystemer som gøres gældende for Færøerne og Grønland i BL 7-5, inden der stilles krav om sådanne oplysninger i et Luftfartskatalog, jf. Tillæg 1 til Bilag III.</p>	Trafikstyrelsen er helt enig i behovet for at få fastlagt en entydig metode til beregning af magnetisk variation og har igangsat et arbejde hermed. Når dette arbejde er afsluttet, vil den fastlagte metode herefter indgå i grundlaget for de fælles referencesystemer, som gøres gældende med BL 7-5.
BL 7-5, bilag 1, s. 145, Bilag IV – Særlige krav til udøvere af lufttrafiktjenester, ATS.OR.100 Ejerskab	Vagar Lufthavn har outsourcet AFIS tjenesten til en ekstern leverandør (Naviair). Såfremt lufthavnens ejer, eller færøske myndigheder beslutter, at AFIS tjenesten skal udføres af lufthavnen, ønskes klarlagt om det er muligt i forhold til bestemmelserne i ATS.OR.100, eller om tjenesten i så fald skal udføres af en enhed som er adskilt fra lufthavnens organisation.	I pkt. ATS.OR.100 er der alene krav om underretning af Trafikstyrelsen, og bestemmelsen forhindrer ikke, at lufttrafiktjenesten (AFIS/ATC) kan være en del af lufthavnens organisation.
BL 7-5, bilag 1, s. 175, Bilag V – Særlige krav til	Vagar Lufthavn efterspørger en definition af betegnelsen "En udøver af meteorologiske tjenester", og om det indebærer nye tjenester i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag – navnlig vejrobservatørtjeneste.	En "udøver af en meteorologisk tjeneste" vurderes at være et generisk begreb, som i sig selv omfatter alle tjenesteudøvere, som udøver meteorologiske tjenester.

<p>udøvere af meteorologiske tjenester, MET.OR.100 til 120</p>	<p>Er sådanne udøvere f.eks., DMI eller en færøsk meteorologisk tjeneste ?</p> <p>Generelt efterspørger Vagar Lufthavn klarlæggelse af hele Bilag V fra side 175 til 229, og hvad det indebærer af nye tjenester, udstyr o.l. i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag.</p>	<p>DMI har over for Trafikstyrelsen bekræftet, at kravene i forordningens Bilag V, Subpart A, Afdeling 1, Generelle krav, varetages af DMI, hvorfor Vagar Lufthavn samt andre flyvepladser, der udøver vejrobservationstjeneste kan se bort fra disse krav.</p> <p>Høringssvar fra DMI har endvidere afklaret grænsefladen mellem DMI's og vejrobservationstjenesternes udøvelse af meteorologiske tjenester, hvilket er afspejlet i en justeret indledning til BL'ens Bilag samt i kolonnen ud for de enkelte MET-krav.</p>
<p>BL 7-5, bilag 1, s. 176-177, Bilag V, Kapitel 1 – Krav til luftfartens meteorologiske stationer, MET.OR.200 til 210</p>	<p>Vagar Lufthavn efterspørger en definition af betegnelsen "Luftfartens meteorologiske stationer", og om det indebærer nye tjenester i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag – navnlig indsamling af vejrobservationer og data.</p>	<p>"Luftfartens meteorologiske stationer" er, i tilfældet Vagar Lufthavn, vejrobservationstjenesten på Vagar Lufthavn.</p> <p>Kravene i kap. 1 er krav, som alene er rettet imod vejrobservationstjenester, og kravene omfatter videregivelse af meteorologiske observationer, som de også videregives i dag.</p>
<p>BL 7-5, bilag 1, s. 177-179, Bilag V, Kapitel 2 – Krav til flyvepladsens me-</p>	<p>Vagar Lufthavn efterspørger en definition af betegnelsen "Flyvepladsens meteorologiske kontor", og om det indebærer nye tjenester i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag.</p>	<p>Der er til enhver flyveplads tilknyttet et meteorologisk kontor.</p>

teorologiske kontorer, MET.OR.215 til 242		Vagars meteorologiske kontor er DMI, og kravene i kap. 2 er alene krav, der er rettet imod DMI.
BL 7-5, bilag 1, s. 179-180, Bilag V, Kapitel 3 – Krav til flyvepladsens meteorologiske overvågningskontorer, MET.OR.245 til 260	Vagar Lufthavn efterspørger en definition af betegnelsen "Flyvepladsens meteorologiske overvågningskontorer", og om det indebærer nye tjenester i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag.	Definitionen af et meteorologisk overvågningskontor fremgår af definition nr. 71 i Bilag I til BL'ens Bilag 1. Vagars meteorologiske overvågningskontor er DMI, og kravene i kap. 3 er alene krav, der er rettet imod DMI.
BL 7-5, bilag 1, s. 180-181, Bilag V, Kapitel 4 – Krav til et rådgivningscenter om vulkansk aske, MET.OR.265	Vagar Lufthavn efterspørger en definition af betegnelsen "VAAC", og om det indebærer nye tjenester i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag.	VAAC er en forkortelse af "Vulcanic Ash Advisory Centre" og definitionen fremgår af definition nr. 107 i Bilag I til BL'ens Bilag 1. Bilag V, Kapitel 4 — Krav til et rådgivningscenter om vulkansk aske angår ikke Vagar Lufthavn eller nogen af de tilknyttede tjenester, og indebærer dermed ingen nye tjenester i forhold til det, som udføres på Vagar Lufthavn i dag.
BL 7-5, bilag 1, s. 181, Bilag V, Kapitel 5 – Krav til rådgivningscenter om	Vagar Lufthavn efterspørger en definition af betegnelsen "TCAC", og om det indebærer nye tjenester i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag.	TCAC er en forkortelse af "Tropical Cyclone Advisory Centre" og definitionen fremgår af definition nr. 105 i Bilag I til BL'ens Bilag 1.

tropiske cycloner, MET.OR.270		Bilag V, Kapitel 4 — Krav til et rådgivningscenter om tropiske cykloner angår ikke Vagar Lufthavn eller nogen af de tilknyttede tjenester, og indebærer dermed ingen nye tjenester i forhold til det, som udføres på Vagar Lufthavn i dag.
BL 7-5, bilag 1, s. 181, Bilag V, Kapitel 6 – Krav til world area forecast centre, MET.OR.275	Vagar Lufthavn efterspørger en definition af betegnelsen "WAFC", og om det indebærer nye tjenester i forhold til det som udføres på Vagar Lufthavn i dag.	WAFC er en forkortelse af "World Area Forecast Centre" og definitionen fremgår af definition nr. 108 i Bilag I til BL'ens Bilag 1. Bilag V, Kapitel 6 — Krav til world area forecast centre angår ikke Vagar Lufthavn eller nogen af de tilknyttede tjenester, og indebærer dermed ingen nye tjenester i forhold til det, som udføres på Vagar Lufthavn i dag.
BL 7-5, bilag 1, s. 242, Bilag VI, AIS.TR.330 NO-TAM, pkt f):	Der henvises i teksten under pkt. f) til SNOWTAM-format jf. tillæg 3a, som er vist på side 293. Tillæg 3a viser SNOWTAM i EASA's format. Dette er derfor ikke en korrekt henvisning i forhold til Vagar Lufthavn, som følger ICAO's og ikke EASA's SNOWTAM-format. Forskellen ligger bl.a. i nogle typer kontaminanter samt i Specially Prepared Winter Runway.	BL 7-5 gennemfører EU's SNOWTAM-format for luftfartstjenester. Indtil BL'en træder i kraft, skal ICAO's SNOWTAM-format anvendes iht. gældende regelsæt. EU's SNOWTAM-format er forskellig fra ICAO's på tre punkter: - "GLAT VÅD BANE" (slippery wet), - "SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE" (specially prepared winter runway), - Målte friktionsværdier.

		<p>Trods disse forskelle er det uproblematisk at indføre EU-SNOWTAM-formatet med BL 7-5 således, at luftfartstjenesterne på de færøske og grønlandske flyvepladser (Vagar Lufthavn og MIT) anvender EU's SNOWTAM-format, hvor flyvepladserne i sig selv reguleres på baggrund af ICAO's regelsæt.</p> <p>I forhold til udtrykket "Glat våd bane", er det således uden betydning, idet Trafikstyrelsen allerede i dag har besluttet, at udtrykket finder anvendelse også på Færøerne og i Grønland.</p> <p>I forhold til udtrykket "Særlig forberedt vinterbane", er det også uden betydning, idet der på baggrund af høringssvaret er foretaget en justering af bilaget til BL 7-5, og indsat en tekst i marginen ved SNOWTAM-formatet, som angiver, at udtrykket "Særlig forberedt vinterbane" ikke finder anvendelse.</p> <p>I forhold til anvendelsen af friktionsmålinger, er det ligeledes uden betydning, idet MIT og Vagar Lufthavn kan rapportere eventuelt foretagne friktionsmålinger af baner gennem EU SNOWTAM-formatets punkt T) <i>BEMÆRKNINGER I KLART SPROG.</i></p>
--	--	--

BL 7-5, bilag 1, s. 307-309, Bilag XIII, ATSEP.OR.100 TIL 115, ATSEP.OR.200-220, ATSEP.OR.300-305 og ATSEP.OR.400-405, samt tilhørende Tillæg	Vagar Lufthavn efterspørger en entydig udredning af disse krav i forhold til kravene i BL 3-43, kap. 9, som også er gældende for Vagar Lufthavn, således at der ikke er tvivl om hvilke uddannelseskrav lufthavnen skal forholde sig til. En mulighed er, at BL 3-43 fortsat er gældende, mens ATSEP.OR.100 TIL 115, ATSEP.OR.200-220, ATSEP.OR.300-305 og ATSEP.OR.400-405, med tilhørende Tillæg, ikke gøres gældende i BL 7-5.	BL 3-43 ophæves i forbindelse med ikrafttrædelsen af BL 7-5, og dette vil fremgå af BL'ens pkt. 11.
Færøernes Landsstyre		
Generelt	Færøernes landsstyre har ikke bemærkninger ud over dem, som Vagar Lufthavn har indsendt.	Noteret.
Danmarks Meteorologiske Institut		
Side 9 Indledningen	DMI er meteorologisk service provider. Det er Trafikstyrelsen der er myndighed.	Enig. Teksten i indledningen til bilaget er tilrettet i overensstemmelse hermed.
Side 9 Indledningen	Sammenblanding "MET/WXOBS" er unødvendig og skal fjernes. Enten dækkes det af MET eller WXOBS og ellers sættes både MET og WXOBS.	Enig. Teksten i indledningen til bilaget er tilrettet i overensstemmelse hermed.

Side 175, MET.OR.100, MET.OR.105 og MET.OR.	Data og udveksling er MET.	Noteret. Ansvarsfordelingen præciseres i venstre kolonne ud for de relevante krav.
Side 176, 182, 185 og 187 MET.OR.200, MET.OR.205, MET.OR.210 og MET.TR.200, MET.TR.205 og MET.TR.210	DMI varetager ikke observationstjeneste	Noteret. Ansvarsfordelingen præciseres i venstre kolonne ud for de relevante krav.
	Bemærk – MET er markeret ud for alle paragraffer vedrørende <i>funktionelle systemer</i> , bemærk at DMI ikke på nuværende tidspunkt har nogen funktionelle systemer, som defineret i EU 2017/373.	Ved funktionssystem forstås, jf. ATM/ANS-forordningens bilag I, nr. 56, en kombination af procedurer, menneskelige ressourcer og udstyr, herunder hardware og software, der er tilrettelagt med henblik på at varetage en funktion i ATM/ANS og andre ATM-netfunktioner. Da meteorologisk tjeneste er en luftfartstjeneste (ANS), omfatter definitionen således også funktionssystemer i meteorologiske tjenester.
Mittarfeqarfiit/KAIR		
Generelt	Overordnet set kan KAIR/MIT på ingen måde tilslutte sig, at det nye udkast til BL7-5 vedtages.	Kongeriget Danmark/Rigsfællesskabet har tiltrådt Chicago-konventionen og skal dermed som udgangspunkt følge de standarder, der fastsættes i ICAO.

	<p>Baggrunden for dette kan findes i nedenstående begrundelser:</p> <p>Det er KAIR/MITs klare forståelse, at dansk luftfart er underlagt EU-forordningerne, mens grønlandsk og færøsk luftfart er underlagt de nationale bestemmelser baseret på ICAO. Trafikstyrelsen skal derfor administrere og håndhæve to forskellige regelsæt.</p> <p>KAIR/MIT er på ingen måde er modstander af, at der indføres regler, der har positiv betydning for flyvesikkerheden. Men KAIR/MIT er store modstandere af, at der introduceres regler, der medfører at grønlandsk luftfart enten helt eller delvist, direkte eller indirekte, skal efterleve og opfylde EASA regler. Såfremt udkastet bliver vedtaget, vil det påføre både KAIR og MIT's organisationer store ekstra omkostninger til omskoling og ansættelse nye kvalificerede kompetencer. Vedtagelse af det nye regelsæt vil formentlig også kunne medføre forsinkelse af de nye luftfartshavnsprojekter. Opsummeret vil vedtagelse af udkastet have en meget stor betydning i forhold til administrative forhold og ressourcer hos de berørte grønlandske luftfartsselskaber, hvilket vil sige Mittarfeqarfiit og KAI R's selskaber.</p>	<p>Danmark er medlem af EU, og skal dermed også følge EU-lovgivningen. Dette fratager dog hverken Danmark eller de andre EU-lande, som også har tiltrådt Chicago-konventionen, pligten til at følge ICAO-standarderne. Gennemførelsen af ICAOs standarder for EU-landene sker derfor hovedsagelig gennem EU-lovgivningen.</p> <p>Da luftfartsområdet ikke er overtaget af hverken Færøerne eller Grønland, er det de danske myndigheder, dvs. primært Trafikstyrelsen, der via BL'er gennemfører ICAOs standarder i Grønland og på Færøerne. Trafikstyrelsen kan i den forbindelse inden for luftfartslovens og Chicago-konventionens rammer bestemme, hvilke regler der skal gennemføres, herunder også bestemme, at det skal være de samme regler, som gælder i Danmark.</p> <p>Det bemærkes i den forbindelse, at der med Færøernes Landsstyre og Grønlands Selvstyre er aftalt følgende målsætning:</p> <p>"At sikre, at luftfartslovgivningen for Færøerne og Grønland til enhver tid er afstemt og ajourført, og at EU's sikkerhedsbestemmelser som princip indføres på Færøerne og i Grønland. Der tilstræbes så ensartet regelgrundlag som muligt for hele kongeriget. EU-reglerne skal så vidt muligt, hvor relevant, via BL gøres gældende på Færøerne</p>
--	---	--

	<p>Der er i Grønland, igennem mange år, opbygget en stor lokal ekspertise og kompetence indenfor både de nationale regler og direkte i ICAO's regelkataloger med tilhørende vejledninger. KAIR oplever utryghed blandt de medarbejdere, der arbejder med regler og ansøgninger til Trafikstyrelsen, i fald EU-forordningerne træder i kraft. En vedtagelse af udkastet vil formentligt blive nødvendigt at supplere eller endda erstatte de lokale ansatte med udenlandsk arbejdskraft i form af konsulenter eller tilflyttere.</p> <p>KAIR har fra start, i projektfasen af de 3 nye lufthavne, henholdt sig til og efterlevet bestemmelserne i BL'erne og ICAO-reglerne. Dette er regler og bestemmelser KAIR er trykke ved og fortrolige med. Reglerne har og er sikre vejvisere, der har ført projekterne frem til, at KAIR i dag er nået så langt som de er og at KAIR nu er i godt i gang med at anlægge de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat.</p> <p>Der gælder for både KAIR og MIT, at såfremt udkastet til BL 7-5 vedtages, er der en reel usikkerhed om hvilke yderligere regelændringer, der vil ske i fremtiden, herunder usikkerhed om hvilke andre EU-forordninger Trafikstyrelsen ønsker skal gælde for Grønland. Denne usikkerhed gør det reelt umuligt for KAIR og MIT at vurdere de økonomiske og tidsmæssige konsekvenser af kommende regelændringer. Denne usikkerhed vil især komme til udtryk</p>	<p>og i Grønland, men med dispensationsmulighed.”</p> <p>På dette grundlag er der på Færøerne og i Grønland tidligere gennemført EU-regler på OPS-området, luftdygtighedsområdet og personcertificeringsområdet.</p> <p>Det nærværende udkast til BL 7-5 regulerer ikke flyvepladsers indretning og design, men alene de tjenester, som er tilknyttet til en flyveplads, herunder lufttrafiktjenester (ATS), kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS) og meteorologiske tjenester (MET). Udkastet til BL 7-5 er resultatet af en lang proces, hvor de færøske og grønlandske myndigheder og aktører har været inddraget hele vejen og der har været en løbende dialog om, hvordan implementeringen kan ske bedst muligt. Trafikstyrelsen har derudover imødekommet et ønske om at gøre BL'en ekstra brugervenlig.</p> <p>Det er vigtigt at bemærke, at reglerne i EU-forordningen, der påtænkes gennemført, også baserer sig på ICAOs standarder og ikke er væsentligt strammere end de krav, der gælder i dag i forskellige BL'er, som også bygger på ICAO standarder. I forbindelse med vedtagelsen af EU-forordningen har EASA og Kommissionen vurderet, at der ikke er afvigelser i forhold til ICAOs standarder, som skal meddeles til ICAO af medlemsstaterne.</p>
--	--	--

	<p>ved anlæggelse af kommende lufthavne i Grønland, da EU-forordningerne ikke på samme vis indeholder dispensationsbegrebet som findes i ICAO-regi. Alle grønlandske lufthavne har dispensationer, der er mitigeret via forskellige flyvesikkerhedsmæssige foranstaltninger.</p> <p>Afslutningsvis skal der gøres opmærksom på, at der uden tvivl kan opstå et politisk fokus og bekymring ved, at der introduceres EU-regler i Grønland. Ved at der over tid sker en introduktion af EU-forordninger i reglerne for Grønlands luftfart, vil dette blive betragtet som om, at der bliver "sneget EU-regler ind ad bagdøren". Siden at Grønland har taget aktiv stilling til EU, og som konsekvens heraf meldt sig ud af EU i 1982, bør der være en aktiv stillingtagen i Inatsisartut (Det Grønlandske Landsting) om, hvorvidt Grønland skal acceptere, at der introduceres EU-regler i Grønland. KAIR anbefaler derfor, at Trafikstyrelsen tager kontakt til den grønlandske centraladministration for at få en politisk afklaring af, hvorvidt Grønland kan bifalde, at der indføres regler for luftfarten i Grønland, der direkte eller indirekte betyder implementering af EU-forordninger.</p> <p>På ovenstående baggrunde kan hverken KAIR eller MIT på ingen måde tilslutte sig, at det nye udkast til BL 7-5 vedtages.</p>	<p>Overordnet set vil udkastet til BL indebære, at tjenestudøvere på Færøerne og i Grønland vil skulle leve op til de samme krav som tjenestudøvere i Danmark, men i nogle tilfælde få lempeligere krav.</p> <p>Endvidere bemærkes, at udkastet til BL 7-5 som alle andre BL'er indeholder en hjemmel til at dispensere fra reglerne, altså hermed også fra de relevante dele af luftfartstjenesteforordningen. Der er dermed en videre adgang til dispensation for Færøerne og Grønland, end der gælder i Danmark, hvor EU-forordningen gælder direkte og uden undtagelser.</p>
--	--	--

Grønlands Selvstyre, Departement for Boliger, Infrastruktur og Ligestilling (IANN)		
Generelt	Departement for Boliger, Infrastruktur og Ligestilling gør opmærksom på, at BL 7-5 bygger på EASA-forordninger og ikke ICAO, som Grønlandske flyvepladser ellers opererer efter og er designet til.	<p>BL 7-5 indeholder regler for de tjenester, som er tilknyttet til en flyveplads, herunder lufttrafiktjenester (ATS), kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS) og meteorologiske tjenester (MET). Trafikstyrelsen ønsker at præcisere, at EU's regelværk for det pågældende område bygger på det bagved liggende ICAO regelværk.</p> <p>Regler for flyvepladser, herunder regler vedr. design af baner og rulleveje, er ikke omfattet af BL 7-5.</p>
Generelt	Trafikstyrelsen oplyste på kontaktudvalgsmødet mellem Grønlands Selvstyre, Departementet for Boliger, Infrastruktur og Ligestilling (IANN) og Trafikstyrelsen (TS) den 6. oktober 2021, at styrelsens overordnede princip er, at der skal være ensartede regler på tværs af rigsfællesskabet. Dette er i tråd med det hidtidigt aftalte i kontaktudvalget. Det blev oplyst fra styrelsen, at det i høj grad er ICAO's regler der fortolkes af EASA, hvilket medfører at de to regelsæt minder om hinanden. Forskellen på de to regelsæt er ifølge Trafikstyrelsen, at der i EASA-regelsættet kan indskrives, hvad der kan gøres uden godkendelse "by notice" og hvad der skal godkendes af styrelsen. EASA-	<p>Det bekræftes, at det overordnede princip om ensartede regler i Rigsfællesskabet er en del af den med Færøernes Landsstyre og Grønlands Selvstyre aftalte målsætning.</p> <p>Det bekræftes også, at EASAs regler er baseret på ICAOs standarder og ikke er væsentligt strammere end de krav, der gælder i dag i forskellige BL'er, som også bygger på ICAO standarder.</p> <p>Trafikstyrelsen henviser i øvrigt til referatet fra kontaktudvalgsmødet, herunder de bemærkninger styrelsen har afgivet hertil.</p>

	reglerne ligger således op til "change management", som giver større operationsfrihed for lufthavnsselskaberne.	
Generelt	Implementeringen af BL 7-5 vil medføre organisatoriske ændringer, og det skal derfor afklares hvad der skal godkendes af Trafikstyrelsen og hvad luftfartsselskaberne kan foretage sig uden godkendelse fra Trafikstyrelsen.	BL 7-5 i sig selv fordrer ikke en omorganisering af MIT og vedrører alene luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten, jf. kommentaren ovenfor. BL 7-5 vedrører ikke luftfartsselskaber.
Generelt	Trafikstyrelsen oplyste dertil specifikt om BL 7-5, at den ikke har ikke så konkrete flytekniske krav, men mere løst og organisatorisk ændring.	Trafikstyrelsen henviser til referatet fra kontaktudvalgsmødet, herunder de bemærkninger styrelsen har afgivet hertil.
Generelt	Trafikstyrelsen præciserede i relation til Kalaallit Airports projekter, at forhåndsgodkendelserne til de nye lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq blev givet ud fra ICAO Annex 14 volume 2 edition 7. Dermed vil projekterne fortsat skulle godkendes efter edition 7, selvom annexet sidenhen er blevet udgivet i edition 8, og en 9'er er på vej. Årsagen er at projekternes løbetid er mange år, og dermed vil TS ikke løbende ændre godkendelsesregime, da dette kan skabe væsentlig usikkerhed for projektets økonomi og tidsplan.	Trafikstyrelsen bemærker, at ICAO annex 14 vedrører regler for flyvepladser, herunder regler vedr. design af baner og rulleveje mm., som ikke er reguleret i BL 7-5, der alene regulerer luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten. Der henvises endvidere til referatet fra kontaktudvalgsmødet, herunder de bemærkninger styrelsen har afgivet hertil.
Generelt	Trafikstyrelsen har via e-mail den 23. august 2021 sendt udkast til Supplerende høring over udkast til BL 7-5 i høring hos Selvstyret.	Noteret.

	Departement for Boliger, Infrastruktur og Ligestilling henviser til høringssvaret til den oprindelige høring vedr. BL 7-5.	
Generelt	IANN har efter fremsendelsen af sit høringssvar og efter orientering om MIT/KAIRS høringssvar kontaktet Trafikstyrelsen telefonisk og har efter Trafikstyrelsens opfattelse givet udtryk for, at selvstyret imødekommer gennemførelsen af de relevante dele af ATM/ANS-forordningen, således som det fremgår af det BL-udkast der har været i høring. IANN gav dog samtidig udtryk for, at de gerne ville holdes orienteret om regelprocessen og for ønske om, at evt. uklarheder og misforståelser kunne afklares med MIT og KAIR.	Trafikstyrelsen henviser, til at styrelsen på seneste kontaktudvalgsmøde i Nuuk 6. oktober 2021 opfordrede MIT og KAIR til at præcisere i deres høringssvar, hvor BL 7-5-udkastet efter deres mening afviger fra ICAO, hvorefter TS ville forholde sig hertil og om nødvendigt drøfte nærmere med høringssparterne. Der henvises i den forbindelse til MIT/KAIRs høringssvar samt til Trafikstyrelsens kommentarer hertil, jf. ovenfor.
Naviair		
Generelt	Naviair skal indledningsvist takke for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til BL 7-5. Naviair har været involveret i drøftelser om BL'en inden denne version, hvor vi har haft lejlighed til at drøfte bekymringer og observationer. Nærværende BL er meget omfattende og mange af de på workshoppen drøftede principper som heri er nedfældet på skrift, har vi ikke set før i denne sammenhæng. Nærværende høringssvar indeholder både mere overordnede og principielle bemærkninger til høring over udkast til BL 7-5.	Det har hele tiden ligget fast, at formålet med BL'en var at gøre relevante dele af ATM/ANS-forordningen gældende på Færøerne og i Grønland og der har været afholdt workshop og møder med interessenterne og efterfølgende dialog om, hvordan implementeringen skulle ske mest hensigtsmæssigt. Trafikstyrelsen har derudover imødekommet et ønske om at bestemmelserne fra forordningen blev medtaget i et bilag til BL'en og at det blev

		anført ud for hver bestemmelse, hvilke tjenester den gælder for. Naviair er i forvejen i Danmark omfattet af ATM/ANS-forordningen og må derfor formodes at kende til reglerne og omfanget heraf.
Generelt	Eftersom der er mange spørgsmål af principiel karakter og bemærkninger, herunder spørgsmål til høringen, vil vi opfordre til, at Trafikstyrelsen på grundlag af høringssvaret indkalder Naviair til et møde, hvor vi kan drøfte relevante bemærkninger. Vi opfordrer ligeledes til, at der inviteres øvrige, relevante repræsentanter fra Nordatlanten.	Trafikstyrelsen finder på baggrund af flere modtagne høringssvar, at der forinden udgivelsen af BL 7-5 er behov for et møde med de høringssvarer, der har afgivet høringssvar og hvor nogle principielle forhold vedrørende gennemførelsen af reglerne fra ATM/ANS-forordningen kan blive afklaret. Trafikstyrelsen har indkaldt til et sådant møde til afholdelse 1. februar 2022.
Generelt	I udkastet til BL 7-5 henvises meget generelt til en del anden EU luftfartslovgivning. Dette bør ændres, så gældende lovgivning oplistes eksplicit, Dermed bliver tydeligt, præcis hvilke dele af de enkelte forordninger mv., der er gældende for Nordatlanten. Dette er en problemstilling, som vi også kender fra andre BL'er – særligt på det tekniske område – hvor det har medført mange u hensigtsmæssige tvivls-situationer og drøftelser, fordi der netop har været tvivl om, hvad der har været gældende i de enkelte situationer.	Dette spørgsmål er adresseret i BL-udkastets pkt. 2.3: "2.3 Hvor der i ATM/ANS-forordningen henvises til andre EU-forordninger, menes i stedet de tilsvarende nationale bestemmelser gældende for Færøerne og Grønland." Der er ikke andre EU-forordninger på ATM/ANS-området, som gælder for Færøerne og Grønland eller som gøres gældende med denne BL.

Generelt	I de tilfælde, hvor Trafikstyrelsen har oversat EU-lovtekst til dansk, opfordrer Naviair til, at der tilføjes en reference til definition i EU-lovgivningen, så risiko for fejlfortolkning og misforståelser minimeres.	Trafikstyrelsen har ikke oversat EU-lovtekst til dansk. Trafikstyrelsen har benyttet den officielle danske sprogversion af ATM/ANS-forordningen, som er udfærdiget af EU's oversættelsestjeneste, idet dog enkelte åbenlyse fejl i den danske oversættelse er korrigeret i overensstemmelse med den engelske sprogversion.
Generelt	Spørgsmål, som vi også gerne vil drøfte inden man går videre med at implementere BL 7-5:	
ATS.OR.127 og ATS.TR.237	<ul style="list-style-type: none"> • Naviair mener, at det er relevant at gøre centrale elementer fra EU2021/665 vedr. U-Space gældende for så vidt angår Nordatlanten. Det mener Naviair, eftersom Forsvaret, til Naviairs orientering, planlægger at indkøbe store droner, der skal bruges i Nuuk FIR. 	<p>Trafikstyrelsen har i høringsudkastet for fuldstændighedens og sammenhængens skyld medtaget seneste ændringsforordning til ATM/ANS-forordningen, nemlig forordning 2021/665, som vedrører U-space, men anført at den ikke var relevant for færøsk og grønlandsk luftrum. Derfor er der ud for margen for bestemmelserne: ATS.OR.127 Lufttrafiktjenesteudøves koordinering i U-space-luftrum og ATS.TR.237 Dynamisk rekonfigurering af U-space-luftrummet anført "NIL".</p> <p>Rationalet herfor var, at U-spaceforordningen (2021/664) indenfor droneregelsættet heller ikke gælder for luftrummet over Færøerne og Grønland.</p> <p>Hvorvidt U-spaceforordningen og heraf afledte bestemmelser i ATM/ANS-forordningen skal sættes i kraft for Færøerne og Grønland vil indgå i Trafikstyrelsens samlede</p>

		overvejelser om dronelovgivningen for Færøerne og Grønland.
ATS.OR.460	<ul style="list-style-type: none"> • Naviair har erfaret, at der er drøftelser om lempelser i forbindelse med implementering af dele EU2020/469, vedr. rekordering af baggrunds-kommunikation og det auditive miljø ved operative arbejdspladser. Naviair deltager gerne i de drøftelser, som i givet fald pågår. 	Trafikstyrelsen har efter høring af bl.a. Naviair netop udgivet en ny BL 7-101. BL'en gælder kun for Danmark og indeholder bestemmelser, der lemper ATM/ANS-forordningen relevante steder, hvor dette er muligt i henhold til forordningen. BL'en indeholder således bl.a. en lempelse af kravet om rekordering af baggrundskommunikation i ATS.OR.460, idet enmandsbetjente AFIS-enheder undtages fra kravet og kravet for øvrige ATS-enheder udskydes med 2 år. Tilsvarende lempelser indføres for Færøerne og Grønland via BL 7-5.
Bilag XIII, Krav til tjenesteudøvere vedrørende uddannelse og kompetencevurdering af personale (Del-PERS)	<ul style="list-style-type: none"> • Naviair vil gerne drøfte, hvilken betydning implementering af EU2017/373 Bilag XIII (Uddannelse af ATSEP), vil få i forhold til vores leverandører af teknisk vedligehold (Tusass, tidligere TelePost). Vi bruger i dag konceptet, at vi har en ansvarlig ATSEP uddannet person i Tusass, hvorunder en ikke ATSEP uddannet person udfører visse simple eftersyn og reparationer under kontrol af den ansvarlige ATSEP. 	Det fremgår af udkastet til BL 7-5, jf. indledningen til bilag 1, at ATM/ANS-forordningens bilag XIII (Del-PERS) gælder generelt for alle tjenesteudøvere, hvis certifikatindehaveren beskæftiger eget personale, som arbejder med lufttrafiksikkerhedselektronik (ATSEP). Når sådan aktivitet, eller enhver anden aktivitet inden for rammerne af tjenesteudøverens operationer udføres gennem udlicitering af aktiviteter (contracted activities), skal tjenesteudøvere opfylde kravet i pkt. ATM/ANS.OR.B.015.

		<p>ATM/ANS.OR.B.015 indebærer, at den udliciterede aktivitet fortsat skal udføres efter de krav, der følger af ATM/ANS-forordningen (jf. bilag 1 til BL 7-5), herunder bilag XIII, Del PERS.</p> <p>Del PERS indeholder kravene til uddannelse og kompetencevurdering af personale, <u>der arbejder med luftfartssikkerhedselektronik (ATSEP)</u>, og sådant personale hos Naviair såvel som Naviairs eksterne leverandører skal derfor leve op til disse krav.</p>
Pkt. 11.2	<ul style="list-style-type: none"> • Naviair vil gerne have afklaret og tydeliggjort, hvorvidt andre BL'er, end de nævnte i BL 7-5, er berørt af denne BL. Det er fx ikke klart, om BL 3-43 er påvirket. 	<p>Det var en fejl, at BL 3-43 ikke var medtaget under pkt. 11.2. Indholdet i BL 3-43 dækkes af BL 7-5 og BL 3-43 skal derfor ophæves i forbindelse med ikrafttrædelsen af BL 7-5, hvilket vil fremgå af BL'ens pkt. 11.2.</p>
Pkt. 3.3	<ul style="list-style-type: none"> • Da Naviair har udstyr, der både dækker det øvre og det nedre luftrum (FL 195), vil vi gerne have afklaret, hvorvidt BL 7-5 gælder for begge luftrum. 	<p>Som det fremgår af BL-udkastet, jf. pkt. 3.3, gælder BL'en for de tjenester der udøves i luftrummet inden for Vagar TIZ og Nuuk FIR, idet dog bestemmelserne i Nuuk FIR, jf. pkt. 3.3.1, for lufttrafiktjenester, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester samt flyveprocedureudformningstjenester kun gælder i luftrummet under 19.500 fods højde.</p> <p>Bestemmelserne om CNS-udstyret gælder altså i Nuuk FIR kun under FL 195.</p>

Pkt. 1.5	<ul style="list-style-type: none"> • Naviair finder, at BL 7-5 bør indeholde en tydelig beskrivelse af, hvordan AMC skal håndteres og fortolkes, da AMC er et "levende dokument" som jævnligt ændres. 	<p>AMC er ikke-bindende standarder, som EASA har vedtaget med henblik på at illustrere, hvordan overensstemmelse med ATM/ANS-forordningen kan sikres.</p> <p>Det følger af BL-udkastet, jf. pkt. 5.2, at når AMC til kravene i ATM/ANS-forordningen indeholdt i bilag 1 til BL'en er overholdt, skal kravene anses for at være opfyldt. Herved gøres EASAs vejledning i, hvordan kravene i ATM/ANS forordningen opfyldes også til en vejledning i hvordan kravene i BL'en opfyldes.</p> <p>AMC kan ses på EASAs hjemmeside, eksempelvis via den til enhver tid gældende udgave af easy access rules for ATM/ANS, som indeholder AMC og GM i umiddelbar tilknytning til de enkelte krav.</p>
Generelt	Naviair er generelt bekymret for omfanget af den indsats, der skal lægges for, at Naviair kan blive compliant med BL 7-5 inden for de frister fastsat i den foreliggende BL 7-5.	Naviair har i forvejen et EU-certifikat udstedt af Trafikstyrelsen efter ATM/ANS-forordningen som tjenesteudøver Danmark. I henhold til BL-udkastets pkt. 4 kan Naviair med dette certifikat også udøve tjeneste på Færøerne og i Grønland, men skal selvfølgelig lokalt også leve op til kravene i ATM/ANS-forordningen.

Generelt	Naviair ser gerne, at vi i fællesskab får drøftet de ovenfor nævnte problemstillinger som er af overordnet og principiel karakter.	Se kommentarer ovenfor.
Trafikstyrelsen		
Pkt. 6. Tjenesteudøveres personale omfattet af luftfartslovens § 74	<p>Bestemmelsen fastslår, at personer, der udøver helikopter-flyveplads-flyveinformationstjeneste ved en HIS-enhed, er omfattet af luftfartslovens § 74, hvorefter kravene i luftfartslovens § 50 om tjeneste under påvirkning af alkohol, sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, opstemmende eller bedøvende midler eller lignende finder anvendelse. Bestemmelsen er en videreførelse af bestemmelsen i BL 7-8, Bestemmelser om drift af lufttrafiktjenesteenheder på Færøerne og i Grønland, pkt. 7, som ophæves med BL 7-5.</p> <p>Trafikstyrelsen er imidlertid blevet opmærksom på, at forholdet allerede er reguleret i BL 6-71, Bestemmelser om FIS- og FIS-elevcertifikat, hvor det af pkt. 7 fremgår, at den, der udøver flyveinformationstjeneste ved en lufttrafiktjenesteenhed, er omfattet af luftfartslovens § 74.</p> <p>Der findes kun en type af flyveinformationstjenestecertifikat, i BL 6-71 kaldet FIS-certifikat og personer, der udøver</p>	Pkt. 6 er slettet og efterfølgende numre er renummeret.

	helikopterflyveplads-flyveinformationstjeneste ved en HIS-enhed skal have FIS-certifikat efter BL 6-71.	
ATS.OR.460 Baggrundskommunikation og rekordring af det auditive miljø	Trafikstyrelsen har via BL 7-101, Bestemmelser der supplerer ATM/ANS-forordningen for Danmark undtaget enmandsbetjente AFIS-pladser fra kravet om at være udstyret med anordninger, som rekorderer baggrundskommunikation og det auditive miljø ved AFIS-operatørens arbejdsstation. Endvidere er kravet for ATC udskudt til først at gælde knap 2 år fra ikrafttræden af kravet i Danmark, dvs. fra 1. januar 2024.	Tilsvarende lempelser vil gælde via BL 7-5 for Færøerne og Grønland, idet det vil fremgå i margenen i bilag 1 til BL'en, ud for bestemmelsen, at den kun gælder for ATC og FIS fra 2 år fra ikrafttræden af BL'en, dvs. 1. januar 2025.
Redaktionelle/lovtekniske justeringer	Trafikstyrelsen har konstateret behov for enkelte redaktionelle og lovtekniske justeringer er BL-udkastet.	De enkelte redaktionelle og lovtekniske justeringer, som ikke har indholdsmæssig betydning, er foretaget i det endelige udkast.