

Supplerende 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.

På baggrund af Trafikstyrelsens høring over udkast til BL 7-5 af henholdsvis 5. og 23. august 2021 og de modtagne hørings svar har Trafikstyrelsen udarbejdet høringsnotat af 17. januar 2022, som er fremsendt til de høringsparter, der havde afgivet hørings svar samt afholdt et møde med disse parter (Vagar Lufthavn, Færøernes Landsstyre, DMI, MIT, KAIR, Grønlands Selvstyre og Naviair) med henblik på afklaring af nogle principielle forhold vedrørende gennemførelsen af reglerne fra ATM/ANS-forordningen

Mødet blev afholdt virtuelt via Teams den 1. februar 2022.

Der blev drøftet en række forhold, som der redegøres nærmere for i det følgende og så vidt muligt konkluderes på.

1. Princippet om gennemførelse af EU-lovgivning i Rigsfællesskabet.

Der var et behov for afklaring af, om der fortsat er tilslutning til den med Færøernes Landsstyre og Grønlands Selvstyre aftalte målsætning:

”At sikre, at luftfartslovgivningen for Færøerne og Grønland til enhver tid er afstemt og ajourført, og at EU's sikkerheds-bestemmelser 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 og i Grønland, men med dispensationsmulighed.”

Målsætningen bekræftes løbende på kontaktudvalgsmøderne der afholdes mellem Trafikstyrelsen og Færøernes Landsstyre henholdsvis Grønlands selvstyre.

Der konstateredes på mødet, at der fortsat er opbakning til denne målsætning og den deraf afledte gennemførelse af forordning 2017/373 med senere ændringer (ATM/ANS-forordningen) på Færøerne og i Grønland.

Der var dog muligvis et behov for en klarere kommunikation om målsætningen fra særligt Grønlands Selvstyre til de underliggende organisationer, der driver de omfattede tjenester samt et behov for en nærmere konsekvensanalyse af, hvordan gennemførelsen vil påvirke disse organisationer.

2. Nationale regler udover BL 7-5

Der var et ønske om en klarificering af hvilke øvrige nationale regler der gælder, hvis et givent krav i ATM/ANS-forordningen ikke gælder for pågældende tjeneste.

Generelt er det således på luftfartsområdet, at der typisk er flere BL'er, der dækker et givent område og sådan er det også på luftfartstjenesteområdet. Tjenesteudøverne har derfor hidtil og vil også fremadrettet skulle forholde sig til flere forskrifter.

Der er en del BL'er, der ophæves som følge af BL 7-5. Derudover er der en række BL'er, i 7-serien, som opretholdes, da de delvis indeholder bestemmelser, som også fortsat skal gælde for tjenesterne.

I det omfang, der i disse BL'er i øvrigt er bestemmelser, som også er dækket af BL 7-5, har sidstnævnte forrang i tilfælde af konflikt.

Trafikstyrelsen vil i den løbende regelsaneringsproces sørge for at disse BL'er revideres.

3. Henvisning til øvrige EU-regler i BL 7-5

Der var tvivl om, hvorvidt andre EU-forordninger, som der henvises til i BL 7-5, også gennemføres med BL'en.

Som forklaret i høringsnotatet af 17. januar 2022, fremgår det af BL-udkastet, at hvor der i ATM/ANS-forordningen henvises til andre EU-forordninger, menes i stedet de tilsvarende nationale bestemmelser gældende for Færøerne og Grønland.

Dvs. at hvis der eks. henvises til forordning 923/2012 (SERA), som gennemfører ICAO annex 2 om lufttrafikregler i EU, så skal dette for Færøerne og Grønland læses som BL 7-1, der gennemfører ICAO Annex 2 for

disse dele af Rigsfællesskabet. Trafikstyrelsen har i den endelige BL 7-5, hvor det giver mening, i margen ud for de relevante bestemmelser, der henviser til andre EU-forordninger, anført, hvilke BL'er, der regulerer tilsvarende 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, på nær de definitioner i ATM/ANS-forordningen, som henviser til definitionerne i forordning 549/2004 med senere ændringer (SES-rammeforordningen og forordning 2018/1139 med senere ændringer (luftfartsgrundforordningen). Af den årsag alene, altså at definitionerne fra disse forordninger også anvendes, er disse forordninger medtaget som referencedokumenter i pkt. 1.1 og pkt. 1.2.

4. AMC

Der var tvivl om, hvorvidt AMC også er en del af kravgrundlaget, der indføres med BL 7-5. Der blev henvist til tidligere fremsat ønske om, at hele kravgrundlaget skulle være indeholdt i den gennemførende BL.

Det fremgår af BL-udkastet, jf. pkt. 3.1, at ATM/ANS-forordningen med tilhørende AMC skal være gældende på Færøerne og i Grønland i nærmere bestemt omfang.

Af pkt. 5. 2 fremgår, at når AMC til kravene i ATM/ANS-forordningen indeholdt i BL'ens bilag 1 er overholdt, skal kravene anses for at være opfyldt.

Alene kravene i ATM/ANS-forordningen fremgår af BL'ens bilag 1, men ikke AMC. Dette skyldes, at AMC alene skal betragtes som vejledende, hvilket også er afspejlet i referencehenvvisningen i BL-udkastet, jf. pkt. 1.4.

Tjenesteudøverne behøver ikke at følge AMC, men hvis tjenesteudøveren gør det, så skal Trafikstyrelsen anse det bagvedliggende krav som opfyldt. Hvis tjenesteudøveren ønsker at opfylde kravet på anden vis, skal tjenesteudøveren frit kunne gøre dette, uden at skulle søge forudgående godkendelse herfor hos Trafikstyrelsen, som ellers krævet i forordningen ved AltMOC, jf. pkt. ATM/ANS.OR.A.020. Dette indebærer, at det i den endelige BL 7-5 ud for bestemmelsen er præciseret, at litra b ikke gælder for tjenesteudøverne på Færøerne og i Grønland. Samtidig er indholdet af litra a flyttet til BL'ens afsnit 5, som et nyt pkt. 5.3 lige efter bestemmelsen om AMC i pkt. 5.2, så det er klart, at tjenesteudøverne kan benytte alternativer til AMC.

Det er dog klart, at en alternativ opfyldelse stadig vil blive efterprøvet af Trafikstyrelsen ved tilsyn.

5. Mulighed for høring i forbindelse med ændringer til forordningen

Der var spørgsmål om hvordan, de færøske og grønlandske tjenesteudøvere sikres en høringsmulighed i forbindelse med ændringer til kravene i ATM/ANS-forordningen og de tilhørende AMC, jf. den gennemførende BL.

Trafikstyrelsen kan kun gøre allerede eksisterende EU-regler gældende via en BL for Færøerne og Grønland, og altså ikke fremtidige (ukendte) regler. Fremtidige ændringer til ATM/ANS-forordningen skal derfor gennemføres ved en ændring til den pågældende BL.

Ved enhver BL-udgivelse eller ændring vil der blive tale om en sædvanlig høring af de relevante parter og i den forbindelse vil aktørerne på Færøerne og i Grønland have mulighed for at komme med indsigelser. I sidste ende er det dog Trafikstyrelsen som regeludstedende myndighed, der beslutter reglernes indhold, og som, i tilfælde af en eventuelt indbyrdes uenighed mellem høringsparterne, vedtager en endelig tekst.

Det bemærkes, at der også altid er den mulighed, at der kan søges om dispensation fra reglerne.

Med hensyn til ændringer til AMC skal disse som ovenfor nævnt alene betragtes som vejledende, hvilket indebærer, at tjenesteudøverne på Færøerne og i Grønland ikke behøver at følge disse, men kan vælge egen måde at opfylde kravene på med forbehold for Trafikstyrelsens efterprøvelse heraf.

Da aktørerne på Færøerne og i Grønland således bliver hørt i BL-processen og har mulighed for at søge om dispensation, og da AMC alene er vejledende, er det styrelsens vurdering, at det vil være uforholdsmæssigt byrdefuldt for både styrelsen og de færøske og grønlandske aktører at inddrage sidstnævnte allerede i EU-lovgivningsprocessen, altså før vedtagelsen i EU af eventuelle ændringer til forordning 2017/373 og tilhørende AMC.

6. Omfanget af implementeringen i forhold til EU-lovgivningen

Der blev rejst spørgsmål ved det omfang EU-reglerne gøres gældende for Færøerne og Grønland og om man eventuelt kunne have valgt en metode, hvor de blev tilpasset mere til de særlige færøske og grønlandske forhold.

Trafikstyrelsen finder, at det ikke på forhånd har været muligt fuldt ud at kortlægge, hvilke regler fra ATM/ANS-forordningen, der er relevante for Færøerne og Grønland og i hvilket omfang. Endvidere har ønsket været, at reglerne som udgangspunkt i indhold, opsætning og format

ligner EU-reglerne. Det har derfor været nødvendigt som udgangspunkt at medtage forordningsteksten direkte i BL'ens bilag, idet der dog ved markering i margen trods alt allerede er undtaget for nogle af disse krav.

Trafikstyrelsen vil anlægge en pragmatisk tilgang til efterlevelsen af reglerne og er opmærksom på de særlige forhold, der gør sig gældende på Færøerne og i Grønland, og vil henad vejen ved tilsyn og den løbende kommunikation med tjenesteudøverne være indstillet på at tilpasse regelsættet individuelt ved brug af dispensationsmuligheden og på sigt generelt ved ændringer til BL'en.

7. Snowtam

Der er blevet nævnt noget uklarhed om, hvorvidt EU's SNOWTAM format indføres med BL'en, jf. høringsnotatet af 17. januar 2022.

BL 7-5 gennemfører EU's SNOWTAM-format for **luftfartstjenesterne** på de færøske og grønlandske flyvepladser, når denne træder i kraft, hvor **flyvepladserne** i sig selv reguleres på baggrund af ICAO's regelsæt. Trods de forskelle der er på 3 områder mellem det format, som luftfartstjenesterne skal anvende, og det, som flyvepladserne skal anvende, vil dette være uproblematisk, hvilket høringsnotatet af 17. januar 2022 redegør nærmere for.

8. Grandfather rights

Der blev rejst spørgsmålet, om hvorvidt de tjenesteudøvere, der allerede udøver tjeneste på Færøerne og i Grønland kunne få tildelt certifikat som "Grandfather rights" og således ikke behøver at skulle igennem en certificeringsproces, hvor de skal dokumentere opfyldelsen af kravene i BL 7-5.

De færøske og grønlandske tjenesteudøvere har i dag ikke tjenesteudøvercertifikat, men har tekniske/operative godkendelser.

Efter høringsudkastet til BL 7-5 får de eksisterende tjenesteudøvere i princippet en slags midlertidig "Grandfather rights" til at udøve tjeneste efter ikrafttræden af BL'en - uden at have certifikat. De skal dog senest et år efter ikrafttræden opfylde kravet om certifikat, herunder have dokumenteret opfyldelsen af de krav, der ligger til grund for udstedelsen af certifikatet.

Til trods for at de eksisterende operationelle godkendelser ikke er umiddelbart sammenlignelige med en certificering efter BL 7-5 (ATM/ANS-forordningen), herunder at strukturen er meget anderledes, vurderer Trafikstyrelsen dog, at det eksisterende hidtidige kravgrundlag flyvesikkerhedsmæssigt er forsvarligt, og at der med muligheden for tilsyn

og påbud om korrigerende tiltag samt muligheden for tilbagekaldelse af certificeringen efter de nye regler i BL 7-5 ikke er nogle væsentlige betænkeligheder ved at give eksisterende tjenesteudøvere fulde "Grandfather rights" og udstede certifikater efter de nye regler på baggrund af deres opfyldelse af det hidtil gældende kravgrundlag.

Den endelige BL 7-5 er justeret i overensstemmelse hermed.

9. Tidspunkt for ikrafttræden

Der var spørgsmål om, hvorvidt det kunne komme på tale at udskyde ikrafttræden af BL'en eller fristen for efterlevelse for de eksisterende tjenesteudøvere, da implementeringsprocessen er kompliceret og tidskrævende.

Trafikstyrelsen finder ikke behov for en sådan forlængelse, da det er besluttet at give eksisterende tjenesteudøvere "Grandfather rights" og certifikat på baggrund af opfyldelsen af det hidtidige kravgrundlag.

10. Øvrige forhold af teknisk karakter

I det omfang høringsparterne har behov for at vende mere detaljerede og tekniske krav henvises til, at dette sker bilateralt med relevante sagsbehandlere i Trafikstyrelsen.