

## Høringsnotat

### **BL 1-10 Bestemmelser om nødradiopejlesendere (ELT og PLB)**

#### **1. Indledning**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 15. oktober 2020 sendt udkast til BL 1-10 Bestemmelser om nødradiopejlesendere (ELT og PLB), udgave 4, i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til BL'en har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 13. november 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flyverhjemmeværnet, Færøernes landsstyre og Rigspolitiet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra AOPA DMU og Dansk Gyrokopter Union (DGU).

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### **2. Anvendelsesområde, AIP og kartotek**

##### Anvendelsesområde

AOPA DMU har i deres høringssvar anført, at svævefly, motorsvævefly og eksperimentalluftfartøjer, som opereres på national flyvetilladelse hidtil har været undtaget kravet om ELT eller PLB.

I forlængelse heraf stiller AOPA DMU spørgsmål ved undladelsen af anmærkningen om, at svævefly og motorsvævefly ikke betragtes som flyvemaskiner, og derfor ikke foreslås omfattet af BL 1-10, udgave 3.

Hertil bemærker AOPA DMU af forordning (EU) nr. 965/2012 alene gælder for erhvervsmæssig lufttransport.

Dansk Gyrokofter Union har i deres hørings svar anført, at de ikke vurderer, at ELT/PLB har betydning for eftersøgning af fly inden for dansk FIR, idet der er radiodækning og brugen af transpondere er udbredt.

**Kommentar:**

*BL 1-10 regulerer luftfartøjer, som er undtaget fra anvendelsesområdet i EU's grundforordning og der dertilknyttede implementeringsregler.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ønsker, at operatører af bilag I flyvemaskiner og helikoptere klart og tydeligt kan identificere, om de er omfattet af BL'en.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har på baggrund af hørings svaret præciseret anvendelsesområdet for BL 1-10, så det gælder for bilag I flyvemaskiner og helikoptere med standard og begrænsede luftdygtighedsbeviser, og alene gælder for luftfartøjer med national flyvetilladelse, hvis disse skal overflyve et åbent vandområde eller et landområde, der er særligt vanskeligt for eftersøgnings- og redningstjenesten.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at det ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning er nødvendigt at opretholde kravene om ELT og PLB for at sikre, at redningstjeneste uden unødige problemer kan finde frem til nødstedte luftfartøjer.*

*For så vidt angår bemærkningen om anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 965/2012, skal det bemærkes, at forordningen, jf. afsnittene NCO og NCC, tillige gælder for ikke-kommerciel luftfart.*

AIP

AOPA DMU stiller i hørings svaret spørgsmål til, hvor mange landområder i dansk FIR der er underlagt og bekendtgjort som et område, som er særligt vanskeligt for eftersøgnings- og redningstjenesten.

**Kommentar:**

*Henvisningen til relevant AIP begænses sig ikke alene til dansk FIR, men til det pågældende landområde, som skal overflyves.*

*Idet der er mulighed for, at luftfartøjer med national flyvetilladelse efter ansøgning kan få tilladelse til at flyve uden for dansk område, vurderes det nødvendigt for at opretholde flyvesikkerheden og muligheden for at eftersøgnings- og redningstjenesten kan finde frem til nødstedte luftfartøjer, at luftfartøjer med national flyvetilladelse tillige*

skal være udstyret med en ELT, hvis disse skal overflyve åbne vandområder, eller for eftersøgnings- og redningstjenesten vanskelige landområder.

Vurderingen af, om der stilles krav til ELT i henhold til den for flyvningen relevante AIP, sker i forbindelse med planlægningen af ruten.

De nævnte bemærkninger giver ikke Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anledning til at ændre BL 1-10.

### Kartotek

AOPA DMU har i høringssvaret spurgt ind til kravene for et kartotek.

#### **Kommentar:**

Kravene om førelse af et kartotek er en videreførelse af gældende bestemmelser fra BL 1-10, udgave 3.

Eftersom bestemmelsen kan medføre tvivl hos brugerne, har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen præciseret bestemmelsen i overensstemmelse med høringssvaret, således at det alene er, hvis en ELT eller PLB skifter luftfartøj eller benyttes i redningsflåder, at ejer/bruger til enhver tid skal kunne redegøre for, hvor hver enkelt ELT eller PLB befinder sig.

### **3. Definitioner**

AOPA DMU og Dansk Gyrokofter Union har i deres høringssvar anført, at der bør foretages en præcisering af, hvordan risikovurderingen i forbindelse med overflyvning af åbent vandområde bør foretages.

Endvidere har AOPA DMU anført, at der i BL 1-10 mangler en definition af åbent vandområde.

#### **Kommentar:**

Kravet om risikoanalyse i forbindelse med overflyvning af et åbent vandområde i BL 1-10 er en nyindførelse i det udkast til BL 1-10, der blev sendt i høring. Det er styrelsens vurdering, at det ud fra en flyvesikkerhedsmæssig betragtning er nødvendigt, at der forud for en flyvning, enten foretages en risikoanalyse af muligheden for overlevelse i tilfælde af nødlanding på vand, og dermed, om der konkret er behov for at medbringe en ELT eller PLB under flyvningen, eller at der defineres en fast afstandsgrænse for, hvor langt fra land det, uanset vandforholdene mv., er nødvendigt at medbringe en ELT eller PLB under flyvningen.

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ønsker ikke, at der i BL 1-10 indføres muligheder for misforståelser eller besværliggøre efterlevelsen af bestemmelserne.*

*Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har på baggrund af høringssvarene vurderet, at der kan opstå tvivl hos piloten, hvad der præcis skal tages højde for i forbindelse med udførelsen af risikoanalysen. Styrelsen har derfor vurderet, at det vil være hensigtsmæssigt, at der i stedet defineres en fast grænse for, hvornår der skal medbringes en ELT eller PLB, når flyvningen skal foregå over vand.*

*Hvis en pilot derfor skal operere over vand i en afstand, som er længere end svarende til 30 minutters flyvning ved normal marchfart eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er den korteste, fra land, hvor der kan foretages en nødlanding, skal piloten medbringe en overlevelses ELT (ELT(S)) eller PLB.*

*BL 1-10 tilrettes i overensstemmelse med ovenstående.*

## **Bilag 1**

AOPA DMU

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Dansk Erhvervsfremme

Dansk Motorflyver Union

Dansk UL-Flyver Union

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Færøernes Landsstyre

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Joint Rescue Coordination Centre (JRCC)

Kongelig Dansk Aeroklub

Naviair

Rigspolitiet