

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk
Notat

Sagsnr.: 2022-000579
Dato: 19-12-2022

Høringsnotat

BL 7-20, Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart inden for visse områder, 6. udgave.

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 24. marts 2022 sendt udkast til BL 7-20, Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart inden for visse områder, 6. udgave, i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartner.

Udkastet til BL'en har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 21. april 2022.

Der har på baggrund af høringen været behov for yderligere dialog med nogle af høringssparterne og for et analysearbejde med inddragelse af andre interessenter vedrørende Odense droneområde 3 og indflyvningen til Billund. Sammenholdt med udfordringer med publikation i AIP har dette ført til en forlænget proces og deraf følgende udskudt udgivelse og ikrafttræden af reglerne i forhold til det oprindeligt planlagte.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Grønlands selvstyre og Færøernes Landsstyre.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Danske Regioner, AOPA DMU, Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), Charlie9 Helicopters, Naviair og Erhvervsstyrelsens område for bedre regulering (BOR).

I skemaet i bilag 2 er høringssvarene citeret ordret i relevante uddrag og kommenteret af Trafikstyrelsen.

Som det fremgår, er der på den baggrund foretaget visse justeringer i den endelige BL. Herudover har Trafikstyrelsen på egen foranledning foretaget enkelte redaktionelle justeringer i den endelige BL.

Bilag 1

AOPA DMU

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Cabin Attendants Union

Danish Airline Pilots Association

De Regionale Lufthavne

Dansk Erhverv

Dansk Flyvelederforening (DATCA)

DATSO

Dansk Industri, DI Transport

Danske Regioner

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsstyrelsen, Let Byrder

Forsvarskommandoen

Færøernes Landsstyre

Flyvebranchens Personaleunion

Grønlands selvstyre

Naviair

Havarikommissionen

Københavns Lufthavne A/S

Kommunernes Landsforening

Kongelig Dansk Aeroklub

Rigsombudsmanden på Færøerne

Rigsombudsmanden i Grønland

SAS

Bilag 2

Høringspart og høringssvar – citerede uddrag	Trafikstyrelsens kommentar
<p>Danske Regioner</p> <p>Vi er fra Danske Regioners side enige i, at høringen ikke har økonomiske konsekvenser for regionernes akutlhelikopterordning.</p> <p>Herudover har vi et par faglige betragtninger:</p> <ul style="list-style-type: none">• Det er positivt, at Trafikstyrelsen med høringen lemper kravet om forudgåede tilladelse til flyvning i de permanente områder.• I forhold til justeringen af bestemmelserne om etablering af midlertidige restriktionsområder, vil vi opfordre til, at der i forlængelse heraf sikres et robust set-up i forhold til udsendelse af NOTAM, herunder at det prioriteres at få implementeret det nye system ved Naviair, der kan vise restriktionsområderne grafisk på PRD-siden.	<p><i>Trafikstyrelsen noterer sig bemærkningerne og kan oplyse, at ansvaret for indholdet af PRD-siden ligger hos Naviair som tjenesteudbyder, hvorfor styrelsen har videreformidlet høringssvaret til Naviair.</i></p>
<p>AOPA DMU</p> <p>Indledningsvis finder vi det positivt at drone restriktionsområderne EK R OD 1-5 nu gøres permanente, så områderne fremadrettet fremgår af flyvekort og databaser, det vil styrke flyvesikkerheden.</p> <p>Når det er sagt, ser vi i den konkrete implementering nogle uhensigtsmæssigheder og muligheder for forbedring.</p> <p>Helt overordnet:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det er afgørende at vilkårene for droneområderne der i dag reducerer ulemperne for bemandet luftfart videreføres under den nye BL. Det synes ikke at være tilfældet i det nuværende udkast til BL-en.2. Det er positivt at der fremover kun kræves tilladelse for gennemflyvning af permanente restriktionsområder, når et område er aktiveret per NOTAM. Det er dog vigtigt, at der i den sammenhæng indføres en ret-	<p><i>Trafikstyrelsen noterer sig AOPA DMU's tilfredshed med at dronerestriktionsområderne gøres permanente og har i øvrigt følgende kommentarer nedenfor:</i></p>



ningslinje for hvor kort et varsel kan være for aktivering per NOTAM.

3. For så vidt angår droneområderne vil vi anbefale at fly med ADS-B out fritages fra restriktioner. Det vil være i overensstemmelse med EU's kommende U-Space principper og følge samme princip som allerede gælder for de etablerede restriktionsområder i forbindelse med "sundhedsdronen" mellem Svendborg og Tåsinge.

Ad 1) Sikring af nuværende vilkår

En række af de vilkår der i dag gælder for droneområderne og som reducerer ulemperne for bemanded flyvning savnes i BL-en. Det gælder følgende:

1.1 Øst-/vestgående flytrafik

Det bør fortsat fremgå klart og tydeligt at det er muligt for VFR trafikken at benytte FL 55 og FL 75 på en route VFR flyvning, som beskrevet i AIP SUP 02/22 (18 JAN 2022), under *Temporary Restricted Area* "EK R OD 4" og "EK R OD 5".

1.2 Aktivering i begrænsede højdebånd

Det bør også opretholdes, at "EK R OD 4"(EK R28) og "EK R OD 5"(EK R29), enten kan aktiveres fra MSL til 1500 FT eller fra FL 55 til FL 75. Nedenstående kriterier fra AIP SUP 02/22 for aktivering af "EK R OD 4" (EK R28) og "EK R OD 5" (EK R29) bør medtages i BL 7-20:

"Vertical limits:

MSL- FL 75

The area will either be activated from MSL – 1500 FT or from FL 55 – FL 75.

Note: FL 55 and FL 75 may be used en route by VFR flights."

Udelades ovenstående muligheder for VFR trafik, i kommende BL 7-20, kan det medføre væsentlige problemer for VFR trafikken, i form af risiko for "spærring" af luftrummet mellem Øst- og Vestdanmark fra MSL og helt op til FL 75. Det vil betyde at

- **østgående** VFR trafik kun kan anvende FL 95 og FL 35.
- **vestgående** VFR trafik bliver ringere stillet, idet kun FL 45 og FL 85 kan anvendes.

Ad 1) Sikring af nuværende vilkår

Samtlige vilkår for droneområderne, jf. nugældende AIP SUP videreføres indtil videre for områderne. Disse vilkår vil dog fremover fremgå af AIP fremfor BLen, jf. formuleringen i BL-udkastet, bilaget, pkt. 12-16 (som renummereres til pkt. 11-15) for områderne EK R 25-29, om at flyvningen i områderne kun må kun "finde sted på de betingelser, der i AIP DENMARK er angivet for området". Trafikstyrelsen har således vurderet, at disse meget detaljerede vilkår mere hensigtsmæssigt står i AIP, men der ændres altså ikke på vilkårene med BL'en.

Skulle det komme på tale at ændre vilkårene og evt. indføre andre højdebånd, vil dette kunne ske mere smidigt i AIP, uden at skulle ændre BL'en igen. En eventuel ændring i vilkårene vil ske på baggrund af en høring af luftrumsbrugerne, således som det er fast praksis, når der etableres eller ændres i restriktionsområder, medmindre der er tale om akutte behov eller politi- eller forsvarsikkerhedsmæssige forhold, som taler imod dette.

Ad 1.1

Trafikstyrelsen finder det ikke relevant at medtage dette i

En måde at opnå dette på og som samtidigt vil hjælpe til at gøre restriktionerne mere operationelt overskuelige ville være at opdele både EK R OD 4 (R28) og EK R OD 5 (R29) i to separate restriktionsområder gældende for de relevante højdebånd.

Med det nuværende forslag vil det på VFR kort og i databaser se ud som om hele luftrummet fra GND til FL 75 er omfattet, når området er aktivt. Var området i stedet defineret som EK R28A fra MSL-1500FT ville det umiddelbart ud fra kort og database fremstå for piloten hvilke højdebånd der er omfattet, hvis området er aktivt.

1.3. Nødprocedurer

Nødprocedure bør også omfatte VFR flyvning, der møder uventet skydække og IFR flyvning, der møder uventet isning eller CB-aktivitet. Der bør være mulighed for at få tilladelse til at gennemflyve det aktive område, såfremt operationelle hensyn kræver dette. En tilladelse kan f.eks. også definere en højde til gennemflyvning, hvor der ikke på det givne tidspunkt er droneaktivitet.

Ad 2) Aktivering ved NOTAM

Som udgangspunkt er vi positivt stillet til forslaget om, at tilladelse fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed til gennemflyvning kun er nødvendig, når restriktionsområdet er publiceret aktivt ved NOTAM.

Dog mener vi, at det bør gøres mere entydigt i BL'en. Ifølge BL-udkastet er der ikke præciseret en overordnet generel regel for gennemflyvning af et restriktionsområde, derimod skal man finde reglen for gennemflyvning under hvert enkelt restriktionsområde, i bilaget. Det ser ud til at samtlige områder indledes med formuleringen "Når området er publiceret aktivt ved NOTAM, må...".

Hvis det i BL'en er muligt at indsætte den nye lempelse som en generel overordnet regel, vil det fremstå mere entydigt for luftrumsbrugeren.

Yderligere anser vi det for hensigtsmæssigt at BL-en opstiller nogle retningslinier for hvor langt et varsel skal være for aktivering af permanente restriktionsområder, udenfor akutte situationer.

I praksis er forsvarets skydelister traditionelt blevet offentliggjort dagen inden, tilsvarende må kunne forventes med droneområderne.

BL'en. jf. 1 kommentaren til pkt. 1 ovenfor. Nuværende vilkår vil blive publiceret i AIP.

Ad 1.2

TS ønsker ikke at imødekomme ønsket, da nuværende forslag til BL giver bedre mulighed for at justere på anvendelsen, jf. kommentaren til pkt. 1 ovenfor.

Ad 1.3

Forslaget kan ikke imødekommes. Afbrydning af aktiviteter i restriktionsområder er alene muligt i de tilfælde, hvor ennødsituation eller andre uforudsete omstændigheder kræver det. Såfremt skyer eller isning betyder, at en flyvning må erklære en nødsituation, kan aktiviteterne således standses.

I visse tilfælde kan der være etableret procedurer, der muliggør midlertidige begrænsninger af et restriktionsområde, så et luftfartøj kan passere i en højde, hvor der ikke aktuelt forekommer droneaktivitet. Dette er ikke en nødprocedure.

Ad 2) Aktivering ved NOTAM

Trafikstyrelsen finder det mere hensigtsmæssigt, at reglen for gennemflyvning af områderne står i forbindelse med hvert område, da der udover den generelle regel om krav om tilladelse ved aktivering som gælder for alle områder og-

<p>Det vil være meget uheldigt hvis områder aktiveres med så kort varsel at et fly i luften i praksis ikke har haft mulighed for at blive gjort bekendt med en NOTAM og derfor gennemflyver et aktivt område uden at anmode om tilladelse.</p> <p>Ad 3) Fritagelse i droneområder for ADS-B out udstyrede fly For så vidt angår droneområderne vil vi anbefale at fly med ADS-B out fritages fra restriktioner. Det vil være i overensstemmelse med EU's kommende U-Space principper og følge samme princip som allerede gælder for de etablerede restriktionsområder i forbindelse med "sundhedsdronen" mellem Svendborg og Tåsinge. VFG SUP 07/22 angiver således:</p> <p><i>"Luftfartøjer, der opererer med ADS-B-ud, er ikke omfattet af restriktionerne. Luftfartøjer, der ikke opererer ADS-B-ud, må ikke operere i området uden forudgående tilladelse fra ACC København"</i></p> <p>Det vil som et generelt princip for drone-restriktionsområder hjælpe til at reducere ulempen, hvis fly der er udstyret med ADS-B-out fritages for restriktioner ved gennemflyvning.</p> <p>En klar tilkendegivelse fra Trafikstyrelsen om at understøtte ovenstående princip vil også medvirke til at øge udbredelsen af ADS-B-out i GA flåden. En sådan øget udbredelse vil medvirke til at øge flyvesikkerheden helt generelt, da flyene får bedre mulighed for at se hinanden digitalt.</p>	<p><i>så er specifikke regler for de enkelte områder, herunder koordinater og højdebånd mm. Således behøver brugeren kun se på det enkelte relevante punkt i bilaget til BL'en og AIP for at kende samtlige regler for gennemflyvningen.</i></p> <p><i>Mht. varsel for aktivering vil praksis ikke blive ændret i forbindelse med ændringen i BL'en. Restriktionsområder vil fortsat normalt blive publiceret senest dagen før ved NOTAM. Trafikstyrelsen finder det ikke hensigtsmæssigt at angive et specifikt varsel, da notam principielt kan udsendes uden varsel.</i></p> <p><i>Der findes i dag en forpligtelse for ATS til at videregive relevante NOTAM til brugere, der ikke kan forventes at være bekendt med pågældende NOTAM. Der opfordres til altid at være kontakt med ATS.</i></p> <p>Ad 3) Fritagelse i droneområder for ADS-B out udstyrede fly</p> <p><i>Trafikstyrelsen finder det med områdernes nuværende status som restriktionsområder, hvor der ikke er U-space og dermed ikke er etableret procedurer som ved Svendborg, ikke relevant.</i></p>
<p>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)</p> <p>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) har følgende bemærkninger til høringen:</p>	<p><i>For så vidt angår ES's kommentar om Trafikstyrelsens vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser, bemærker styrelsen, at denne vurdering alene forholder sig</i></p>

- ES bemærker, at Trafikstyrelsen (TS) ikke vurderer, at forslaget har økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.
- Den vurdering er ES ikke enig i.
- Der vil være økonomiske og administrative konsekvenser forbundet med forslaget i forbindelse med planlægning og gennemførelse af flyvninger for at respektere luftrumets status.
- I forbindelse med de nye områder EK R28 og EK R 29 (OD 4 og 5), som dækker hele Storebælt m.m. vil flere af ES medlemmer skulle tage hensyn til disse med administrative og økonomiske konsekvenser til følge.
- TS må ændre sin vurdering heraf.

ES noterer, at der i udkast til BL 7-20 vedr. EK R28 og EK R29 står, at når området er publiceret aktivt ved NOTAM må overflyvning i en højde mindre end FL 75 inden for et område begrænset af rette linjer (koordinater), som forbinder angivne punkter, kun må finde sted på de betingelser, der i AIP DENMARK er angivet for området EK R28 og EK R29.

- I AIP SUP af 18. januar 2022 står der: "Vertical limits: MSL - FL 75. The area will either be activated from MSL - 1500 FT or from FL 55 - FL 75. Note: FL 55 and FL 75 may be used en route by VFR flights."
- Med forslag til BL 7-20 vil det være muligt at sætte det nuværende AIP punkt ud af kraft og hermed afskaffe de to højdebånd MSL - 1500 FT og FL 55 - 75.
- Det vil være fuldstændig uacceptabelt!
- ES anmoder derfor om, at der tages højde for muligheden af denne uacceptable situation ved, at der i BL 7-20 indføres de to mulige aktiverede områder, dvs. området fra MSL - 1500 FT eller FL 55 - 75.

til de ændringer, der sker med BL'en. Styrelsen henviser i den forbindelse til høringsbrevet, hvoraf det fremgår, at der ikke etableres nye restriktionsområder, men 6 (på baggrund af høringen reduceret til 5) allerede eksisterende, midlertidige områder gøres permanente og optages i BL'en. Denne ændrede status for områderne ændrer ikke på luftrumsbrugernes muligheder for brugen af luftrummet og optagelsen af områderne i BL'en har derfor ikke i sig selv nogen konsekvenser.

Med hensyn til spørgsmålet om bevarelsen af højdebåndene, bemærker Trafikstyrelsen, at samtlige vilkår for droneområderne, jf. nugældende AIP SUP videreføres for områderne. Disse vilkår vil dog fremover fremgå af AIP fremfor BL'en, jf. formuleringen i BL-udkastet, bilaget, pkt. 12-16 (som renummereres til pkt. 11-15) for områderne EK R 25-29 om, at flyvningen i områderne kun må kun "finde sted på de betingelser, der i AIP DENMARK er angivet for området". Trafikstyrelsen har således vurderet, at disse meget detaljerede vilkår mere hensigtsmæssigt står i AIP, men der ændres altså ikke på vilkårene med BL'en.

Skulle det komme på tale at ændre vilkårene og evt. indføre andre højdebånd, vil dette kunne ske mere smidigt i AIP, uden at skulle ændre BL'en igen. En eventuel ændring i vilkårene vil, jf. Trafikstyrelsens normale praksis, som ovenfor beskrevet under kommentaren til AOPA/DMUs hørings svar, ske på baggrund af en høring af luftrumsbrugerne.

<ul style="list-style-type: none"> • Det er ikke detailstyring, men respekt for og anerkendelse af indgåede aftaler m.m. med luftfartsbranchen. <p>Konklusion:</p> <p>Der vil være økonomiske og administrative konsekvenser forbundet med forslaget i forbindelse med planlægning og gennemførelse af flyvninger for at respektere luftrumets status. TS vurdering må ændres.</p> <p>Det skal specifikt anføres i BL 7-20, at EK R28 og EK R29 består af to separate højdebånd MSL – 1500 FT og / eller FL 55-75, og at de aktiveres i AIP DENMARK.</p>	
<p>Charlie9 Helicopters</p> <p>Flere af de midlertidige restriktionsområder, som populært benævnes "Dronekorridoren", og som forbinder Nordfyn og Gniben har været reserveret til dronflyvning. Denne korridor har været benyttet i et langt større omfang end de 4 timer per måned, som lå til grund for beslutningen, da Trafikstyrelsen etablerede områderne.</p> <p>Charlie9 Helicopters har været særdeles kritiske over for Trafikstyrelsens fremgangsmåde, herunder prioritering af nogle virksomheder frem for andre, samt en uhjemlet benyttelse af luftfartslovens § 3, stk. 1 til at etablere midlertidige restriktionsområder til gavn for nogle få virksomheder og til stor ulempe for andre – herunder vores operationer i Storebælt.</p> <p>Såfremt styrelsen ikke selv kan finde kopi af mine adskillige mails omkring problemstillingen, skal jeg med glæde genfremsende disse – herunder også de to seneste mails af henholdsvis 9. januar 2022 og 16. januar 2022, hvor jeg præcist beskriver, at Trafikstyrelsen med den reviderede formulering om "særlige omstændigheder" i luftfartslovens § 3, stk. 1, faktisk kan gøre præcis, hvad I har lyst til omkring etablering af midlertidige restriktionsområder.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen noterer sig Charlie9 Helicopters generelle utilfredshed med Trafikstyrelsens administration af luftfartslovens § 3, stk. 1.</i></p> <p><i>Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at styrelsen administrerer oprettelsen af restriktionsområder i overensstemmelse med luftfartslovens § 3, stk. 1.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen bemærker i den forbindelse, at luftfartslovens § 3, stk. 1, er præciseret med lov nr. 2399 af 14. december 2021, gældende fra 1. januar 2022.</i></p> <p><i>Herefter har § 3, stk. 1, følgende ordlyd:</i></p> <p><i>"§ 3. Når hensynet til den offentlige sikkerhed, militære grunde eller særlige omstændigheder kræver det, kan transportministeren fastsætte regler om, at adgangen til luftfart inden for visse områder indskrænkes eller forbydes."</i></p> <p><i>Det fremgår således nu eksplicit af bestemmelsen, at restriktionsområder skal etableres ved fastsættelsen af regler, altså ved generel forvaltningsakt, og ikke ved en konkret afgørelse, og at der også kan etableres restriktionsområder, når "særlige omstændigheder" kræver det.</i></p>

Der foreligger intet styringssignal eller fortolkningsbidrag omkring, hvad der skal forstås med "særlige omstændigheder". Derudover kan jeres skøn ikke indbringes for hverken højere administrativ myndighed eller domstolene.

Denne mulighed – eller magt om man vil – er helt særegen i offentlig forvaltning – og ses allerede forsøgt udnyttet af Trafikstyrelsen til at etablere endnu flere midlertidige restriktionsområder i den kommende tid.

I skrivende stund har Trafikstyrelsen allerede sendt flere pseudo-høringer til Erhvervsflyvningens Sammenslutning for input. Det er ikke reelle høringer, men en til lejligheden opfundet mellemting, hvor forvaltningslovens bestemmelser og garantier ikke gælder – ligesom Trafikstyrelsens afgørelse om etablering af restriktionsområder ikke anses for at være en forvaltningsretlig afgørelse, men blot udtryk for faktisk forvaltningsvirksomhed, så f.eks. reel partshøring,

klagevejledning eller krav om begrundelse ikke finder anvendelse.

Jeg har adskillige gange anmodet om en juridisk vurdering og afklaring af denne sondring mellem en forvaltningsretlig afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed omkring etablering af midlertidige restriktionsområder til gavn for få og gene for mange, men dette er hidtil blevet ignoreret helt fra styrelsens side.

Hidtidig praksis har vist, at Trafikstyrelsen blot oplyser, at man har modtaget en ansøgning eller et ønske omkring oprettelsen af et midlertidigt restriktionsområde fra en virksomhed eller organisation eller noget helt tredje. Dernæst oplyser styrelsen, at man påtænker at etablere et midlertidigt restriktionsområde – dog uden at dele deres oplysninger om ansøgningen eller deres afvejning/vurdering af de gener, som de samtidig påfører andre luftrumsbrugere ved etableringen af de midlertidige restriktionsområder. Dernæst anfører man den snart legendariske og altid brugbare TBST-formulering: "Trafikstyrelsen er indstillet på at give tilla-

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, jf. bemærkningerne til lovforslag L 20 fremsat 6. oktober 2021, at der er tale om en præcisering af bestemmelsen, så den er i overensstemmelse med den hidtil gældende fortolkning af bestemmelsen og heraf afledt praksis.

Det fremgår endvidere af forarbejderne, at der med udtrykket "når særlige omstændigheder nødvendiggør det" i særdeleshed tænkes på situationer, hvor der vil være behov for at indskrænke adgangen til luftrummet som følge af specifikke – planlagte eller pludseligt opståede – begivenheder. Sådanne særlige omstændigheder vil eksempelvis kunne være ved større offentlige forsamlinger eller begivenheder, hvor det vil være nødvendigt, at disse ikke forstyrres af lufttrafik. Bestemmelsen indebærer, at der vil kunne etableres forbuds- eller restriktionsområder til mange forskellige formål, eksempelvis til droneflyvning, modelflyvearrangementer, raketopsendelser, sportsbegivenheder, statsbesøg m.v., idet nogle af disse begivenheder, alt efter omstændighederne, også ville kunne medføre etableringen af forbuds- eller restriktionsområder af hensynet til den offentlige sikkerhed.

Derudover fremgår det, af forarbejderne, at etableringen af restriktionsområder er underlagt en proces, hvor der foretages en vurdering af konsekvenserne for luftrumsbrugere og som udgangspunkt også en høring af de relevante luftrumsbrugere via disses organisationer.

Det er som nævnt i indledningen Trafikstyrelsens opfattelse, at styrelsen administrerer oprettelsen af restriktionsområder i overensstemmelse med luftfartslovens § 3, stk. 1, jf. ovenstående.

For så vidt angår Charlie9 Helicopters kommentar om Trafikstyrelsens vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser, bemærker styrelsen at denne vurdering alene

delse til de ønskede flyvninger. Begrundelsen er, at det er Trafikstyrelsens opfattelse, at de konkrete aktiviteter kun i meget begrænset omfang vil hindre aktiviteter for andre luftrumsbrugere.” – og endnu har vi til gode at se en situation, hvor det modsatte er tilfældet.

Senest vil man etablere et stort restriktionsområde nord for Skagen i flere måneder samt et tilsvarende område i farvandet mellem Tyskland og Danmark indtil medio oktober. Derudover er der naturligvis de seks nu snart permanente droneområder, som nævnt overfor. Man skal heller ikke glemme området ved Svendborg, hvor man skal teste andre droneflyvninger.

Det er en meget proaktiv Trafikstyrelse, som går langt for at begrænse den etablerede kommercielle VFR-luftfart, men også reducerer friheden for en stor del af de danske fritidspiloter.

For Charlie9 Helicopters er den omfattende etablering af midlertidige restriktionsområder særdeles kritisk, da en af vores primære operationer er farvandsovervågning af skibes udledning af svovl foretaget ved flyvning helt tæt på skibenes udstødning. Vores målinger benyttes af Miljøstyrelsen til at monitorere skibenes overholdelse af gældende lovgivning. Forudsætningerne for en konkurrencedygtig og effektiv miljøovervågning er helt afhængig af, at vi kan måle skibene frit i de danske farvande. Dette kan ikke lade sig gøre, når der etableres omfattende midlertidige restriktionsområder i store dele af de danske farvande.

Vores kontrakt er vundet på et udbud, som blev gennemført for mere end to år siden. Med etableringen af ovenstående midlertidige restriktionsområder kan vi med sikkerhed se frem til ikke at kunne foretage kosteffektive målinger – og kan se frem til at måtte opfylde vores kontrakt med et forventeligt tab i 2022.

Trafikstyrelsen er vidende om denne løbende kontrakt – og på kontorchef- og chefkonsulent niveau har man tilmed uden fornøden ret anmodet Miljøstyrelsen om – og efterfølgende fået tilsendt en kopi af kontrak-

forholder sig til de ændringer, der sker med BL'en. Styrelsen henviser i den forbindelse til høringsbrevet, hvoraf det fremgår, at der ikke etableres nye restriktionsområder, men 6 (på baggrund af høringen reduceret til 5) allerede eksisterende, midlertidige områder gøres permanente og optages i BL'en. Denne ændrede status for områderne ændrer ikke på luftrumsbrugernes muligheder for brugen af luftrummet og optagelsen af områderne i BL'en har derfor ikke i sig selv nogen konsekvenser. De øvrige justeringer vedrørende mulighederne for oprettelsen af midlertidige restriktionsområder er en direkte følge af ændringen af luftfartslovens § 3, stk. 1, som Folketinget har vedtaget, jf. også forarbejderne hertil, jf. ovenfor.

<p>ten omkring vores monitorering af skibes udledninger.</p> <p>Det må derfor være mod bedrevidende, når Trafikstyrelsen i høringsmaterialet anfører, at der ikke vurderes at være økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervsliv eller borgere.</p> <p>Jeg vil gå så langt til at vurdere, at Charlie9 Helicopters næppe kan fortsætte vores operationer med miljømålinger i danske farvande eller en række af vores andre low level-operationer mellemøerne, hvis Trafikstyrelsen fastholder denne praksis med at etablere no-fly-zoner for os i store dele af de danske farvande. Vi er truet på vores eksistens på baggrund af denne nye praksis.</p> <p>Der er ikke kun tale om mindre justeringer eller præciseringer, men derimod tale om helt principielle ændringer af Trafikstyrelsens virke – og den fri adgang til det danske luftrum for den almindelige luftfart vil ikke længere være fri i fremtiden, hvis dette fortsætter.</p> <p>Adgangen for Trafikstyrelsen til at etablere midlertidige restriktionsområder må indskrænkes – og formuleringen om "særlige omstændigheder" skal afgrænses klart i stedet for at være en generalklausul, som Trafikstyrelsen kan udnytte til at varetage nogle få virksomheders interesser, mens de tilføjer store ulemper og tab til andre virksomheder og privatpersoner.</p> <p>Det er mit håb, at styrelsen vil genoverveje sit virke – og især vurdere de betydelige skadevirkninger, som de risikerer at tilføje adskillige virksomheder med deres nye praksis.</p> <p>Det skal afslutningsvis også bemærkes, at såfremt praksis fastholdes – vil Trafikstyrelsen være direkte ansvarlig for, at den danske miljøovervågning af skibes udledninger af bl.a. svovl og andre skadelige stoffer svækkes, fordyres og muligvis ophører inden for det indeværende år.</p>	
Naviair	

<p>Generelt</p> <p>BL'en forventes at træde i kraft 1. juli 2022, og såfremt BL'en udgives som beskrevet i udkastet, vil den betyde en del ændringer til AIP'en, da der med forslaget tilføjes 6 nye områder – der så skal publiceres med tilhørende FBZ.</p> <p>Naviar skal gøre opmærksom på, at Trafikstyrelsen ikke har bestilt en ændring til AIP'en (eller reserveret tid) vedrørende den nye BL 7-20 – og vurderingen er, at med størrelsen på den formodede ændring, samt de opgaver, vi ellers har liggende, så vil vi tidligst have mulighed for at lave disse ændringer til AIP'en til december 2022.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen har nu reserveret tid til ændring af AIP og BL'ens ikrafttræden og virkning er udskudt således, at publicering i AIP kan nås - også af hensyn til den analyse, der skulle foretages vedrørende Odense droneområde 3, jf. nedenfor.</i></p>
<p>Generelt</p> <p>Naviar bifalder, at man vil ændre kravet om tilladelse til gennemflyvning til kun at gælde områder, der er publiceret aktivt via NOTAM.</p>	<p><i>Noteret</i></p>
<p>Generelt</p> <p>Det er en god ide at ændre kravet om tilladelse til gennemflyvning til, når området er publiceret aktivt.</p>	<p><i>Noteret</i></p>
<p>Side 1, pkt. 3</p> <p>Naviar finder det positivt med en præcisering af, at ved akutte behov for midlertidige restriktionsområder, så kan de kundgøres udelukkende ved NOTAM med efterfølgende underretning af Trafikstyrelsen.</p>	<p><i>Noteret</i></p>
<p>Side 7</p> <p>Naviar finder det bekymrende med publicering af R-områder i FL, når alle andre – ikke mindst tilstødende – områder er publiceret i ft. Dette betyder, at man kan have områder, som tilsyneladende har samme højde, men reelt er meget forskellige.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen har efterfølgende haft en drøftelse med Naviar om områdernes afgrænsning i henholdsvis fod (ft), som angiver den faktiske flyvehøjde over jordens/havets overfla-</i></p>

Dette kan indebære en ikke uvæsentlig risiko for, at den pågældende flyveleder har væsentligt dårligere Situational Awareness på adskillelse til de respektive områder.

Såfremt brugen fortsat (som ved de midlertidige publice-ringer) skal foregå som korridorflyvning i enten 1.500ft/MSL eller FL75/FL55, kan man reelt komme ud i en situation, hvor det ikke er muligt at flyve direkte fra OD5 til R11 pga. kraftigt højtryk, som kan bevirke, at FL55 er højere end 6.500 ft.

Side 7 pkt. 14. (EK R27) Odense droneområde 3.

Naviair kan ikke umiddelbart støtte, at der etableres et område, der defineres så højt, så tæt på finalen til bane 27 i Billund. På 10 NM finale, bør et luftfartøj være i 3000' når det etableres på RNP/ILS CAT I/II/III. Når Odense droneområde 3 er aktivt, kan et givent luftfartøj, der anflyver fra øst, først forlade FL 90 (FL85 anvendes ikke til IFR), ca. 10 NM før dette punkt, hvilket vil bevirke en meget høj descend-rate, med meget lille mulighed for at kunne speedkontrollere den givne flyvning.

de i forhold til det lokale lufttryk og Flight Level (FL), som angiver flyvehøjden i forhold til standardlufttrykket på 1013,25 HP.

Der er problematikker i begge tilfælde.

Idet droner er luftfartøjer og må forudses i fremtiden at skulle operere i luftrummet sammen med bemanded trafik, er det væsentligt at anvendelsen af trykmålere så vidt muligt tilpasses eksisterende regler for luftfart. Angivelsen som angivet i høringsforslaget fastholdes derfor.

Afgørende for beslutningen har været, at en angivelse af afgrænsning i fod ville indebære, at al trafik, der opererer under korridoren ville skulle forholde sig til en højdeangivelse, der ikke følger standarder for flyvning. Transition altitude (gennemgangshøjde) i området er 3000 fod.

Problematikken er ny for Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har efterfølgende haft en drøftelse med Naviair, der har oplyst, at man i sin tid vurderede konsekvenserne af etableringen af korridoren ud fra, at områderne kun ville være aktive 4 timer om måneden. Derfor var vurderingen, at konsekvenserne ville være minimale. Områderne har faktisk været aktive langt mere end påtænkt og med ganske betydelige gener for trafik til Billund ankommende fra øst.

Problemstillingen er blevet analyseret sammen med Billund Lufthavn og Hans Christian Andersen Airport for at finde en løsning. Resultatet er blevet, at der etableres mere fleksible procedurer for åbning og lukning af områderne. Den foreslåede publicering er herefter acceptabel. Forslaget fastholdes således.

Side 7, pkt. 15+16

Ved den midlertidige publicering af Odense 4 og 5, er Naviair (ACC og COIF) blevet præsenteret for en tidsbegrænsning på brug af områderne, som ikke fremgår af denne BL. (Omend denne tidsbegrænsning p.t. er dispenseret for).

Det ses ikke ud af høringsforslaget, hvad der hentydes til i forhold til de i AIP Denmark angivne betingelser, men vi vil henstille til, at områderne fortsat kun bliver anvendelige i et begrænset tids- og højdeomfang (som korridor), da de er til gene for både IFR- og VFR-trafik samt afviklingen af denne.

Side 7 EK R27 EK R28 EK R29

Det er positivt at områderne kommer med i BL7-20 og dermed publiceres i AIP'en.

Naviair finder det dog ikke hensigtsmæssigt, at der ikke i BL 7-20 er angivet en maks brugstid på områderne. Den erfaring vi har for nuværende med områderne, mener vi ikke er stor nok til, at de kan publiceres uden begrænsninger på brugen. Da områderne blev etableret, var det med en forventet brugstid på 4 t. om måneden, men dette blev der hurtigt dispenseret fra. Da områderne nu har været aktiveret i op til 8 t om dagen, er uhensigtsmæssighederne med den nuværende udstrækning blevet meget tydelige. Omfanget af områderne påvirker både trafikafvikling og kapacitet, når de er aktive.

Naviair har ikke kunnet nå at risikovurdere denne foreslåede ændring inden for høringsfristen, og når den endelig udstrækning af områderne er fastlagt, vil Naviair skulle bruge 2 måneder på at få ændringerne risikovurderet.

Søfartsstyrelsen

Du rettede henvendelse til SFS for at få afklaret, hvorvidt vi stadig har et

Trafikstyrelsen bemærker, at samtlige vilkår for droneområderne, herunder tidsbegrænsning, jf. nugældende AIP SUP, videreføres for områderne. Disse vilkår vil dog fremover fremgå af AIP fremfor BL'en, jf. formuleringen i BL-udkastet, bilaget, pkt. 12-16 (som renummereres til pkt. 11-15) for områderne EK R 25-29 om, at flyvningen i områderne kun må kun "finde sted på de betingelser, der i AIP DENMARK er angivet for området". Trafikstyrelsen har således vurderet, at disse meget detaljerede vilkår mere hensigtsmæssigt står i AIP, men der ændres altså ikke på vilkårene med BL'en.

Skulle det komme på tale at ændre vilkårene, herunder tidsbegrænsning, vil dette kunne ske mere smidigt i AIP, uden at skulle ændre BL'en igen. En eventuel ændring i vilkårene vil, jf. Trafikstyrelsens normale praksis, som ovenfor beskrevet under kommentaren til AOPA/DMUs høringssvar, ske på baggrund af en høring af luftrumsbrugerne.

Mht. den udvidelse af tidsbegrænsningen i forhold til tidspunktet for områdernes oprettelse, der allerede er sket, bemærker Trafikstyrelsen, at Naviair har oplyst, at der etableres koordinationsprocedurer, der i det væsentlige afhjælper de negative påvirkninger af trafikafvikling og kapacitet, som Navair har oplevet.

Trafikstyrelsen bemærker, at det drejer sig om restriktions-

<p>behov for et restriktionsområde, som styrelsen fik tildelt ifm. et drone forsøg i samarbejde med Miljøstyrelsen og EMSA. Vi har ikke længere dette behov for et restriktionsområde, da SFS pt. Ikke udfører drone forsøg. Du må dog gerne bekræfte, at SFS har mulighed for at ansøge om et nyt område ifm. et evt. nyt drone forsøg?</p>	<p><i>området EK R22 Hastens Grund, som var foreslået gjort permanent og medtaget i den nye BL 7-20, jf. BL-høringsudkastet, bilag 1, pkt. 11. På baggrund af Søfartsstyrelsens tilbagemelding medtages området alligevel ikke og det midlertidige område ophæves. Søfartsstyrelsen har mulighed for at ansøge om etablering af nyt restriktionsområde i forbindelse med nyt dronemforsøg.</i></p> <p><i>Som følge af at EK R22 ikke medtages, jf. BL-høringsudkastets bilag, pkt. 11, renummereres de efterfølgende punkter 12 -37 til 11-36.</i></p>
<p>Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR)</p> <p>OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>OBR vurderer, at udkastet til nye bestemmelser medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Lettelserne består af, at der ikke længere skal søges om tilladelse til at overflyve inaktive restriktionsområder. Disse lettelse vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p>	<p><i>Noteret</i></p>