

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

Notat

Sagsnr.: 2022-075305

Dato: 07-11-2024

Høringsnotat

BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 2. september 2024 sendt udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr, 4. udgave i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartner. Udkastet til BL'en har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 30. september 2024.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Færøernes Landsstyre, Grønlands Selvstyre, Air Greenland og Naviair.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Flyverkommandoen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), Akutlægehelikopterordningen, Erhvervsstyrelsen, DMI, Københavns Lufthavne, Våga Floghavn (Vagar Lufthavn), Greenland Airports, KDA, Gate Aviation Training og Aarhus Universitetshospital.

I høringssvarene har der særligt været fokus på følgende emner: Anvendelsesområdet for BL'en i forhold til Grønland og Forsvaret, spørgsmål om udsendelse af AUTO-METAR fra ikke certificerede tjenester, uddannelseskraft, områdeudsigter for flyvninger i lav højde, meteorologisk udstyr, herunder Vagar Lufthavns turbulensvarslingssystem, klagevejledning vedrørende Trafikstyrelsens myndighedsudøvelse og udskudt ikrafttræden.

I skemaet i bilag 2 er høringssvarene refereret og kommenteret af Trafikstyrelsen i relation til de enkelte bestemmelser. 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

Aalborg Hems
Aarhus Lufthavn
Aarhus Hems – Nord og Syd
Anholt Flyveplads
AOPA DMU
Billund Airport
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Bornholms Lufthavn
Bornholms Hospital
De Regionale Lufthavne
Dansk Erhverv
Dansk Flyvelederforening (DATCA)
DATSO, FISO operatører
Dansk Industri, DI Transport
Danske Regioner
Danmarks Meteorologiske Institut
Energinet - Offshore Helideck
Elvira Madigan Airport-Tåsinge
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Erhvervsstyrelsen, Let Byrder
Esbjerg Lufthavn
Esbjerg Hems
Forsvarskommandoen, herunder
flyvestationerne Karup og Skrydstrup
Færøernes Landsstyre
Færøerne - helikopterflyvepladser
Greenland Airports Regional (Grønlands
Lufthavne)
Grønlands selvstyre
Gødstrup Hems
Hans Christian Andersen Airport
Herning Lufthavn
Hjørring Hems
Holstebro Hems
Kalundborg Flyveplads
Kolding Lufthavn
Kolding Sygehus Hems
Kruså-Padborg Flyveplads
Havarikommissionen
Holbæk Flyveplads
Ineos Energy Denmark – Offshore Helideck
ISAVIA
Københavns Lufthavne
Kolding Lufthavn
Kommunernes Landsforening
Kongelig Dansk Aeroklub
Lemvig Flyveplads
Lolland Falster Airport
Læsø Flyveplads
Midtjyllands lufthavn/Flyvestation Karup
Morsø Flyveplads
Naviair
Nordic Seaplanes
Odense Hems
Randers Flyveplads
Rigshospitalet
Rigsombudsmanden på Færøerne
Rigsombudsmanden i Grønland
Ringsted Flyveplads
Roskilde Hems
Saltum HEMS-base
Samsø Flyveplads
Schelenborg helikopterflyveplads, Schelenborg
gods
Sindal Lufthavn
Skive Lufthavn
Skive Hems-base
Slagelse Hospital Hems
Stauning Lufthavn
Sydfyns Flyveplads
Sønderborg Lufthavn
Thisted Lufthavn
Thisted Hems
Total Energies - Offshore Helideck
Tønder Flyveplads
Vagar Lufthavn
Vattenfall - Offshore Helideck
Vesthimmerlands Flyveplads
Viborg Flyveplads
Vojens Lufthavn
Ærø Flyveplads
Ørsted – Offshore Helihoist

Bilag 2

Nedenstående skema indeholder i 1. kolonne sort skrift Trafikstyrelsens forslag til ny BL 7-17, som blev sendt i høring 2. september 2024. 2. kolonne indeholder med blå skrift modtagne høringssvar og 3. kolonne indeholder med grøn skrift Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

Forslag til ny BL 7-17	Høringssvar	Bemærkninger fra Trafikstyrelsen (TS) til høringssvarene
<p>BL 7-17</p> <p>Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr*</p> <p>Udgave 4,</p>		
<p>Generelt</p>	<p>Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at de administrative konsekvenser af reguleringen ikke overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.</p> <p>Esbjerg AFIS er som udgangspunkt ganske tilfredse med en opdatering af de meteorologiske BL'ere, men ser dog frem til en indkøringsperiode med hensyn til vedligeholdelsestræning, således at tjenestestederne kan få det indarbejdet i det nuværende vedligeholdelsesprogram.</p> <p>GATE Aviation Training har ikke nogen kommentarer til indholdet af BL 7-17, men finder at ikrafttrædelsesdatoen er ret tidlig og foreslår en overgangsfase på 4-6 måneder efter udgivelsen, før ikrafttræden.</p> <p>Vága Floghavn påpeger, "at de mange ændringer som følger som en konsekvens af ikrafttrædelsen af ATM/ANS-forordningen (EU-forordning 2017/373), som er sat i kraft for Færøerne via BL 7-5, bygger i høj grad på jura-tekniske forhold og metoder, men er vanskelige at gennemskue for lufthavnen, set fra et operativt synspunkt, sammenlignet med den måde BL'er har været struktureret.</p> <p>Ofte indgår mange henvisninger til nye referencedokumenter – især EU-lovgivning – som ikke umiddelbart indgår i det lovgrundlag som er gældende for Færøerne.</p>	<p><i>OBRs vurdering er noteret.</i></p> <p><i>Mht. opfordringerne fra Esbjerg AFIS og GATE Aviation Training om en indkøringsperiode/overgangsfase, har TS besluttet at udskyde ikrafttræden af BL'en til næste faste ikrafttrædelsesdato, 1. juli 2025. Dette er også begrundet i ønsket fra nogle af høringssvarerne i at kunne udvikle alternative løsninger til at distribuere meteorologiske data uden at de deles med den almene luftfart eller at de deles som ikke-aeronautiske meteorologiske data, jf. nedenfor under BL'ens pkt. 5.1.</i></p> <p><i>Vága Floghavns generelle bemærkninger, som også gentages i forbindelse med de specifikke bestemmelser nedenfor, er kommenteret af Trafikstyrelsen i tilknytning hertil nedenfor.</i></p>

	<p>Vága Floghavn anbefaler, at der i højere grad sættes fokus på at nye regler som sættes i kraft, også udarbejdes på en måde, som har en operativ forståelse for øje – dvs. at bestemmelserne konkretiseres mere, ligesom i de oprindelige BL'er.</p> <p>Vága Floghavn har følt det nødvendigt at rette særligt fokus mod at sikre, at lufthavnens turbulensvarslingssystem kan bibeholdes og videreudvikles, uagtet bestemmelserne i BL 7-17 og BL 7-5 i øvrigt.</p> <p>Lufthavnens TWI-system blev taget i brug første gang i 2011, og blev dernæst videreudviklet med en ny version i 2018. Lufthavnen har siden 2018 indsamlet over 10.000 pilotrapporter, som lufthavnen er i færd med at analysere, med hjælp fra analysespecialister, piloter og Vagar AFIS. Formålet er både at validere systemets præcision, at forbedre datagrundlaget yderligere med vinddata i højden (den frie vind) samt at videreudvikle systemet funktionaliteter.</p> <p>Lufthavnens TWI-system har bidraget til forbedring af flyvesikkerheden, og er i øvrigt også forbillede for de tilsvarende systemer, som er installeret ved de nye lufthavne i Grønland.”</p>	
<p>I medfør af § 54 og § 149, stk. 10 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024, som sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1171 af 6. september 2023, og som sat i kraft for Grønland ved lov og kongelig anordning, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, og § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1619 af 8. december 2023 for Færøerne om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet, og § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. [xxxx] af [xx] [måned] 20[xx] for Grønland om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet:</p>	<p>FKO: ”I introduktionen bemærkes det, at der ikke er udstedt en særskilt delegationsbekendtgørelse for Grønland. Betyder dette i praksis at BL 7-17 ikke er gældende på Grønland?”</p>	<p><i>Nej, BL'en gælder, jf. udkastet, afsnit 3, for hele kongeriget. At der ikke på tidspunktet for høringen var udstedt en særskilt delegationsbekendtgørelse for Grønland, således som der var for Færøerne, har ikke nogen betydning i den henseende, da Grønland har været omfattet af bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, som giver Trafikstyrelsen bemyndigelse til at udstede BL'er i medfør af luftfartsloven for Danmark og Grønland. Nu er der imidlertid udstedt en delegationsbekendtgørelse for Grønland, jf. bekendtgørelse nr. 1126 af 25. oktober 2024, som giver Trafikstyrelsen bemyndigelse til at udstede BL'er særskilt for Grønland. Indledningen er justeret så den nu henviser til denne bekendtgørelse.</i></p>
<p>1. Referencedokumenter</p> <p>1.1 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester</p>	<p>Vága Floghavn - ad 1.1 og 1.2: ”Generelt vil Vága Floghavn påpege, at de mange ændringer som følger som en konsekvens af ikrafttrædelsen af ATM/ANS-forordningen (EU-forordning 2017/373), som er sat i kraft for Færøerne via BL 7-5, bygger i høj grad på jura-tekniske forhold og metoder, men er vanskelige at gennemskue for lufthavnen, set fra</p>	<p>Ad Vága Floghavn - ad 1.1 og 1.2: <i>BL 7-17 gælder for hele kongeriget, dvs. for Danmark, Færøerne og Grønland. Da Danmark derudover er omfattet af EU-lovgivningen om luftfartstjenester og Færøerne og Grønland er omfattet af yderligere national regulering om luftfartstjenester, gælder der forskellige regelreferencer hertil.</i></p>

og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011, som ændret ved forordning (EU) nr. 2020/469 af 14. februar 2020, forordning (EU) nr. 2021/665 af 22. april 2021, forordning (EU) nr. 2021/1338 af 11. august 2021, forordning (EU) 938 af 26. juli 2022 og forordning (EU) 2023/1771 af 12. september 2023, i det følgende benævnt ATM/ANS-forordningen.

1.2 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009, i det følgende benævnt luftfartstjenesteforordningen.

1.3 BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v., 1. udgave af 7. marts 2022.

1.4 ICAO Annex 3, International Standards and Recommended Practices, Meteorological Service for International Air Navigation, 20. udgave af juli 2018 med ændring 79 af 20. juli 2020 og ændring 80 af 30. september 2020.

1.5 WMO No 1209 – Compendium of WMO Competency Frameworks fra 2019.

1.6 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.2 findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu. Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.3 findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinfo.dk og på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk. Oplysning om indholdet af alle dokumenter kan desuden fås ved henvendelse til:

et operativt synspunkt, sammenlignet med den måde BL'er har været struktureret.

Ofte indgår mange henvisninger til nye referencedokumenter – især EU-lovgivning – som ikke umiddelbart indgår i det lovgrundlag som er gældende for Færøerne.

Vága Floghavn vil bede om en forenklet oversigt over sammenhængen mellem alle de nævnte EU forordninger i pkt. 1.1. og 1.2., og hvilke af disse positivt er sat i kraft for Færøerne.”

Vága Floghavn - ad 1.5:

Vága Floghavn ønsker at Trafikstyrelsen redegør nærmere for hvorfor man vælger ikke at følge DMI's anbefaling om at uddannelse af vejrobservatører skal tage udgangspunkt i WMO Publication No. 1083, men at Trafikstyrelsen i stedet vælger at tage udgangs-punkt i WMO Publication No. 1209, som beskrevet i Trafikstyrelsens kommentarer til pkt. 7.1.1.

Ligeledes vil Vága Floghavn bede om, at Trafikstyrelsen redegør nærmere for hvad forskellen i disse to WMO Publikationer betyder rent uddannelsesmæssigt for vejrobservatørerne

KDA – ad ny ref.:

KDA finder at der som referencedokument også bør indgå WMO*-No 8 "Guide to Instruments and Methods of Observation Volume I – Measurement of Meteorological Variables 2023 edition, da det er

Referencerne i pkt. 1.1 og pkt. 1.2 gælder således kun for Danmark og referencen i pkt. 1.3 gælder kun for Færøerne og Grønland.

Det fremgår af BL 7-5, jf. bilaget, hvilke bestemmelser, hidrørende fra EU-lovgivningen og baseret på ICAOs standarder, som er gjort gældende for Færøerne og Grønland og medtaget i bilaget til BL 7-5. Ligeledes fremgår det af BL 7-5, jf. pkt. 1.4, fra hvilken udgave af ATM/ANS-forordningen, bestemmelserne i bilaget til BL 7-5 stammer fra, hvilket er den udgave, der gjaldt på tidspunktet for BL 7-5's ikrafttræden.

Vága Floghavn skal fortsat udøve vejrobservationstjeneste i henhold til BL 7-5 og de supplerende regler i BL 7-17, som overordnet indebærer, at Vagá Floghavn operativt kan udøve sin tjeneste som hidtil med nogle mindre justeringer, herunder i fht. uddannelseskravene og kravene til meteorologisk udstyr, som beskrevet nedenfor.

Mht. EU-referencerne gældende for Danmark er Trafikstyrelsen i øvrigt blevet opmærksom på behovet for en lovteknisk justering af pkt. 1.1. To yderligere ændringer til forordning 2017/373 er medtaget i referencen i den endelige udgave. Det drejer sig om forordning (EU) nr. 2024/403 af 30. januar 2024 og forordning 2024/1111 af 10. april 2024, som dog begge først træder i kraft 1. maj 2025.

Ad Vága Floghavn - ad 1.5:

Trafikstyrelsen vælger at tage udgangspunkt i WMO publikation No. 1209, da denne publikation efter Trafikstyrelsens vurdering indeholder en bedre rammebeskrivelse af de kompetencer, som en vejrobservatør skal besidde. Denne WMO publikation anvendes ligeledes af andre sammenlignelige lande som grundlag for kompetencerammen.

Ad KDA – ad ny ref:

BL 7-17 skal læses som et supplement til ATM/ANS forordningens/BL 7-5's bilag, Part-MET. I dette bilag står tydeligt beskrevet, at

<p>Trafikstyrelsen Danish Civil Aviation and Railway Authority Carsten Niebuhrs Gade 43 DK-1577 København V Telefon 7221 8800 Fax 7262 6790 E mail info@trafikstyrelsen.dk</p>	<p>vigtigt at målestationerne bliver indrettet så deres placering ikke har en positiv indvirkning på måling af temperatur.</p>	<p><i>instrumentering, herunder placering mv. skal sikre, at de meteorologiske data som indsamles og videredistribueres, skal være repræsentative for det område, for hvilke data kræves. Der er i ATM/ANS forordningen/BL 7-5 henvisninger til relevante WMO og ICAO publikationer.</i></p>
<p>2. Definitioner.</p> <p>2.1 ATM/ANS-forordningen/BL-7-5: Fælleshenvisning af praktiske hensyn, hvor ATMA/ANS-forordningen, jf. pkt. 1.1, gælder for Danmark og BL 7-5, jf. pkt. 1.2, gælder for Færøerne og Grønland.</p> <p>2.2 For øvrige definitioner henvises til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5</p>	<p>DMI - Ad 2.1: "Slåfejl. Bør rettes til "ATM/ANS-forordningen"</p>	<p><i>Rettet i den endelige udgave</i></p>
<p>3. Anvendelsesområde</p> <p>Denne BL fastsætter bestemmelser for meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr for civil luftfart indenfor dansk område samt inden for områder, hvor Danmark i henhold til internationale aftaler er forpligtet til at udøve meteorologiske tjenester. Bestemmelserne supplerer de fastsatte krav til meteorologisk tjenesteudøvelse i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5.</p>		
<p>4. Generelt</p> <p>Meteorologisk vejrobservationstjeneste (luftfartens meteorologiske station), flyvepladsens meteorologiske kontor samt et meteorologisk overvågningskontor skal, udover hvad der følger af reglerne i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, etableres og udøves i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.</p>	<p>Våga Floghavn - Ad 4: "Våga Floghavn implementerede i 2011 et TWI-system, (Turbulence Warning Indicator System) i samråd med Trafikstyrelsen, Naviair og operatører. I 2018 blev TWI-systemet væsentligt opdateret og moderniseret, ligeledes i samråd med Trafikstyrelsen, Naviair og operatører. TWI-systemet er godkendt af Trafikstyrelsen som meteorologisk udstyr, og er godkendt iht. til projektdokumentation og tekniske godkendelser jf. BL 3-42.</p> <p>Sidenhen er BL 3-42 annulleret og erstattet af BL 7-5, og BL 7-18 bliver også annulleret med de foreliggende ændringsforslag til BL 7-17.</p> <p>I Trafikstyrelsens kommentar til pkt. 4 fastslås at meteorologiske tjenester, der skal etableres, udover de krav der gælder for tjenesteudøvelse i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, skal opfylde kravene i BL 7-17.</p> <p>Våga Floghavn insisterer på, at Trafikstyrelsen tilsikrer, at lufthavnens TWI-system ikke mister sin godkendelse pga. af ændringerne i BL 7-</p>	<p>Ad Våga Floghavn – ad 4 <i>Meteorologisk udstyr skal med den nye BL 7-17 som udgangspunkt ikke længere godkendes af Trafikstyrelsen, men skal blot opfylde de tekniske og operationelle standarder i ICAO Annex 3 samt henvisninger deri til relevante WMO publikationer, jf. pkt. 11.1.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsens godkendelse af udstyr efter hidtil gældende BL 7-18 og nu ophævede BL 3-42, herunder Våga Floghavns TWI-system, er baseret på disse standarder og anlægget anses derfor også ved den nye BL 7-17's ikrafttræden som i overensstemmelse hermed.</i></p> <p><i>Der vil også fremover være mulighed for at videreudvikle og forbedre Våga Floghavns TWI-system, så længe det fortsat lever op til de nævnte standarder.</i></p> <p><i>Ændringer af TWI-systemet skal i øvrigt håndteres i henhold til BL 7-5, herunder ATM/ANS.OR.A.045. Våga Floghavns TWI-system skal således håndteres på samme måde som lufthavnens øvrige tekniske systemer.</i></p>

	<p>17 og annulleringen af BL 3-42 og BL 7-18, samt at der også fremover skal være mulighed for at videreudvikle og forbedre lufthavnens TWI-system, som har vist sig bidrage til flyvesikkerheden.</p> <p>Der henvises også til Vága Floghavns kommentarer til pkt. 6.2., 11.1. og 11.2.”</p>	
<p>5. Etablering af meteorologisk tjeneste</p> <p>5.1 Den, som via elektronisk distribution stiller meteorologiske data til rådighed for den almene luftfart, skal etablere en meteorologisk vejrobservationstjeneste (luftfartens meteorologiske station).</p> <p>5.2 Den, som i henhold til artikel 9 i luftfartstjenesteforordningen gældende for Danmark og § 54 i lov om luftfart gældende for Færøerne og Grønland er udpeget som vejrtjenesteudøver med eneret til at levere meteorologiske data, skal etablere flyvepladsens meteorologiske kontor samt meteorologisk overvågningskontor.</p> <p>5.3 Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde, begrundet i de meteorologiske forhold, arten eller omfanget af flyvning på en flyveplads, stille krav om etablering af meteorologisk vejrobservationstjeneste på flyvepladsen (luftfartens meteorologiske station).</p>	<p>Vága Floghavn - Ad 5.1: “Vága Floghavn ønsker bekræftelse på, at pkt. 5.1. ikke ændrer på lufthavnens certificering for MET, som blev udstedt i nov. 2024, jf. BL 7-5.”</p> <p>DMI - Ad 5.1 og 5.2: “DMI er indforstået med, at flyvepladser skal certificeres iht. EU 2017-373 før data er valide og kan deles med den civile luftfart, herunder, at dette vil medføre, at DMI skal udsende TAF for den givne flyveplads. TAF-udstedelsen for en flyveplads vil dog forudsætte en konkret aftale mellem flyvepladsen og DMI. DMI vil drøfte eventuelle meromkostninger forbundet med et eventuelt øget omfang af TAF-udstedelse med Trafikstyrelsen.”</p> <p>FKO – Ad. 5.1: “Forsvaret har flere ”stationer” på Grønland, hvor der foretages AUTO-METAR. Disse stationer beflyves af Forsvarets fly og til tider også Air Greenland. Der er dog ingen af dem (Station Nord, Mestersvig, Daneborg) som har egentlig status af flyveplads. I BL 7-17 omtales primært krav til vejrobservationstjeneste i forbindelse med ”flyvepladsen”. Kun i pkt. 5.1 beskrives at det gælder for alle som stiller meteorologiske data til rådighed for den almene luftfart. Flyverkommandoen har en bekymring vedrørende, hvorvidt Forsvarets arktiske stationer dermed bliver omfattet.”</p>	<p>Ad Vága Floghavn – ad 5.1: <i>Trafikstyrelsen bekræfter, at bestemmelsen ikke ændrer på Vága Floghavns certificering af 20. november 2023 som meteorologisk tjenesteudøver (vejrobservationstjeneste) i henhold til BL 7-5.</i></p> <p>Ad DMI – ad 5.1 og 5.2: <i>Med ikrafttrædelsen af nærværende BL ændres forudsætningerne for udstedelse af TAF ikke, dvs. der forventes ikke behov for udstedelse af TAF for flere lufthavne/flyvepladser. Skulle et sådant behov opstå, sker det således ikke som følge af ændringen af BL 7-17, men pba. et ønske fra en specifik lufthavn, og skal derfor håndteres på samme måde, som det tidligere er håndteret ml. den enkelte lufthavn og DMI.</i></p> <p>Ad FKO - ad 5.1: <i>Den civile luftfartslovgivning gælder ikke for militær luftfart, herunder luftfartsanlæg, tjenester og udstyr mm, som er under militær kontrol.</i></p> <p><i>Dette er i overensstemmelse med Chicago-konventionen og følger af lov om luftfart gældende for Kongeriget (Danmark, Færøerne og Grønland) og for Danmark specifikt også af grundforordning 2018/1139 og betyder, at henholdsvis luftfartsloven med underliggende bekendtgørelser (BL'er) og grundforordningen med underliggende forordninger ikke finder anvendelse for Forsvaret.</i></p> <p><i>Efter luftfartsloven gælder dog, at militære bestemmelser, der berører civil luftfart og afviger fra de civile regler, skal forhandles med Trafikstyrelsen.</i></p> <p><i>Endvidere gælder efter grundforordningen, at i det omfang, hvor ATM/ANS stilles til rådighed af militæret til den almene lufttrafik, skal der sikres et niveau af sikkerhed og interoperabilitet med civile systemer, der er lige så effektivt som det, der følger af anvendelsen af de væsentlige krav i forordningen.</i></p> <p><i>Hvis Forsvarets flyvestationer deler meteorologiske data med den almene lufttrafik via elektronisk distribution (AFTN/NorthAviMet), skal det altså ske på en måde, som i udgangspunktet ikke afviger fra de civile regler medmindre andet er aftalt med Trafikstyrelsen og for Danmark særligt også under overholdelse af de væsentlige krav i grundforordningen.</i></p>

Den landsdækkende akutlægehelikopterordning - Ad 5.1:

"Akutlægehelikopterordningen arbejder kontinuerligt for at højne sikkerheden og har således forståelse for, at der kan være behov for ændringer på området, for at sikre valide vejrdata. Ændringsforslagene er dog vidtgående set i forhold til, at der ifølge akutlægehelikopterens vurdering ikke erfaringsmæssigt har været problemer med datas validitet. Dette sikres blandt andet ved at Meteorologisk udstyr skal godkendes af Trafikstyrelsen, hvorved service og vedligeholdelsesprogram mv. lovmæssigt følger leverandørens anvisninger.

Ændringsforslagene vil få store økonomiske konsekvenser og risikerer at medføre driftsmæssige udfordringer. Helt konkret

Det foreslåede krav om, at der skal etableres en meteorologisk tjeneste, hvis meteorologiske data deles med den almene luftfart, og kravet i BL 7-5 gældende for Færøerne og Grønland henholdsvis kravet i ATM/ANS-forordningen gældende for Danmark om, at en sådan tjeneste skal certificeres af Trafikstyrelsen, har til formål at sikre, at vejrinformationerne er verificeret og det tekniske udstyr serviceret og vedligeholdt efter gældende regler (dvs. fabrikantens anvisninger samt ICAO Annex 3).

Da BL 7-5 og ATM/ANS-forordningen og dermed kravet om certificering af meteorologisk tjeneste ikke umiddelbart gælder for militær luftfart, må Forsvaret på anden vis sikre, at vejrinformationerne er verificeret og det tekniske udstyr serviceret og vedligeholdt efter gældende regler, hvis man ønsker at kunne distribuere meteorologiske data, som er tilgængelige for den almene lufttrafik som aeronautiske meteorologiske data.

Der er ikke noget til hinder for, at Forsvaret aftaler med DMI, at de stiller meteorologiske data til rådighed direkte til DMI – uden at de meteorologiske data videreformidles til den almene luftfart. DMI kan pba. de modtagne data udarbejde forecasts og rådgive om flyvning til/omkring de relevante flyvepladser.

Hvis en civil luftfartsoperatør ønsker at beflyve pladserne og selskabernes operationelle procedurer tillader beflyvning uden verificerede stedspecifikke vejroplysninger står det operatøren frit for. Et selskab kan evt. mitigere de manglende verificerede distribuerede METAR oplysninger ved at anvende DMIs kvalitetssikrede vejrdata – eksempelvis vejrkort, vejrbriefinger, 'nærliggende' TAF mv. I så fald skal det dog tilsikres, at de ikke-verificerede MET data ikke deles via AFTN/NorthAviMet med luftfartsoperatøren.

Ad Den landsdækkende akutlægehelikopterordning -Ad 5.1:

HEMS-pladser, der benyttes til akutlægehelikopterflyvning er - i modsætning til de militære flyvestationer som omtalt ovenfor - omfattet direkte af den civile luftfartslovgivning og dermed bl.a. af nærværende regelsæt om meteorologisk tjeneste og udstyr, som hidtil har været indeholdt i BL 7-17 og BL 7-18. Udsendelse af meteorologiske data fra HEMS-pladser såvel som fra andre civile flyvepladser, er således omfattet af dette regelsæt.

Opdateringen af regelsættet sker bl.a. som en konsekvens af ikrafttrædelsen af ATM/ANS forordningen og BL 7-5 for at fjerne dobbeltlovgivning og supplere ATM/ANS-forordningen og BL 7-5, herunder med bestemmelser om, hvornår meteorologisk tjeneste skal etableres. Kravet om etablering af meteorologisk tjeneste skal tilsikre,

risikerer ændringen at medføre, at akutte opgaver må afvises, da der kan være usikkerhed omkring lokalt vejr og dermed lokale landingsmulighederne i terræn.

De konkrete problemer, i forslaget til BL 7-17 er uddybet herunder:

Meteorologiske data og målepunkter reduceres

Akutlægehelikopterordningen anvender den meteorologiske information, der er offentlig tilgængelig, til at danne sig et generelt billede af vejret i Danmark og dermed vurdere, hvorvidt en given opgave med landing i terræn kan gennemføres.

Såfremt forslaget til BL 7-17 træder i kraft, forventes det, at en række leverandører af meteorologisk data ikke har ressourcer til at opnå certificering, hvorfor disse data ikke længere er til rådighed for akutlægehelikopterordningen.

Det er uvist, hvor mange oplysninger, der forsvinder, men alt andet lige er det problematisk i en tid, hvor akutlægehelikopterordningen investerer i at etablere yderligere vejrstationer i hele landet, for at sikre, at der kan flyves frem til patienterne. Konsekvensen af manglende vejroplysninger vil være, at færre ture kan gennemføres.

Akutlægehelikopterordningen finder det problematisk at vedtage BL 7-17, inden der er skabt klarhed over, hvilke meteorologiske data, der forsvinder, og hvilken operationel indvirkning det vil have.

Det er muligt at forestille sig alternative løsninger – eks. kan der etableres en særlig side på North Aviment for piloter i akutlægehelikopteren, hvor der differentieres mellem certificerede tjenester og øvrige vejrdata. Akutlægehelikopterordningen kunne tildeles direkte adgang til de meteorologiske data, og præsentere dem på egenudviklet app, men det er uvist, hvad dette kræver både i form af myndighedsgodkendelse, lokale aftaler og programmering.

Det er Akutlægehelikopterordningens vurdering, at Trafikstyrelsen bør afdække og afklare, hvorledes eksisterende data fortsat kan stilles til rådighed for Akutlægehelikopterordningen, så det sikres, at ændringen ikke kommer til at medføre et fald i antallet af patienter, der kan få hjælp fra akutlægehelikopteren.

Autometar fra Skive, Ringsted

Akutlægehelikopterordningen har en meteorologiske løsning, hvor vejrkameraer og data fra sigtbarheds- og skyhøjdemålere vises på en app. Baserne i Skive og Ringsted er dog etableret med en anden type udstyr, og data herfra er kun tilgængelige på North Avimet via autometar og på en skærm på basen. Hvis metaren fjernes fra North

at meteorologiske data, som distribueres fra flyvepladser til den almene luftfart via offentlige distributionskanaler, er tilstrækkeligt kvalitetssikret, og at det meteorologiske udstyr er vedligeholdt og jævnligt kontrolleret af uddannet teknisk personale. Der er både rettet fokus på fejlbehæftede meteorologiske data på flyvepladser i havarirapporter efter konkrete hændelser, ligesom der er konkrete eksempler på, at videredistribuerede elektroniske MET-data har været markant fejlbehæftede. Den opdaterede BL skal derfor imødekomme de flyvesikkerhedsmæssige risici, som det nuværende data- og distributionsscenario repræsenterer, hvilket også er til gavn for akutlægehelikopteren.

Den nuværende tilgængelige opsætning i præsentationen af meteorologiske data i NorthAviMet giver allerede et visuelt overblik over hvilke data, som er kvalitetssikrede aeronautiske data og hvilke der er ikke-aeronautiske data, idet aeronautiske data fra certificerede tjenester er påført labelen "Auto-METAR" eller "METAR" samt kodet efter METAR-standarden, hvilket ikke er tilfældet for data fra ikke-aeronautiske kilder. Det skal dog bemærkes, at der på nuværende tidspunkt optræder meteorologiske data på NorthAviMet med labelen 'Auto-METAR' fra ikke-certificerede tjenester, hvilket skal fjernes som en del af implementeringen af den opdaterede BL 7-17.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at de præsenterede meteorologiske data i NorthAviMet kan bibeholdes efter BL 7-17s ikrafttrædelse, idet data fortsat kan præsenteres som enten aeronautiske meteorologiske data (dvs. med "Auto-METAR" eller "METAR" label) eller som ikke-aeronautiske meteorologiske data (uden "Auto-METAR" eller "METAR" label og med disse vejrdata præsenteret i klar tekst).

Det væsentlige er, at såfremt meteorologiske data præsenteres som aeronautiske meteorologiske data i form af angivelsen af "Auto-METAR" eller "METAR", skal disse data hidrøre fra en certificeret meteorologisk tjenesteudøver. Af samme årsag er det fundet hensigtsmæssigt at foretage en præcisering af bestemmelsen i pkt. 5.1 i den endelige BL 7-17 således at den får følgende ordlyd (ændringer med rød skrift):

5.1 Den, som via elektronisk distribution stiller meteorologiske data til rådighed for den almene luftfart som aeronautiske meteorologiske data, skal etablere en meteorologisk vejrobservationstjeneste (luftfartens meteorologiske station).

Med henblik på at HEMS-flyvepladserne kan få tid til at implementere alternative løsninger til at dele relevante meteorologiske data med sine primære brugere fremfor videredistribution til den almene luftfart eller at dele disse som ikke-aeronautiske meteorologiske data, har Trafikstyrelsen besluttet, at ikrafttrædelsen af BL'en udskydes til 1. juli 2025.

Avmimet, vil det konkret medføre, at piloterne på returflyvning til basen vil mangle måling af skyhøjde og sigtbarhed, hvilket vil medføre sub-optimal planlægning af instrumentanflyvningen i dårligt vejr, forøget workload og forøget risiko.

Det vurderes umiddelbart, at det ikke er muligt at etablere en meteorologisk vejrobservationstjeneste, og det er således ikke realistisk, at der kommer en certificeret løsning på Skive og Ringsted. Vejrdata vil på sigt kunne overføres til egen app, så informationerne er tilgængeligt for piloterne på returflyvning, men dette vil kræve en del programmering og evt. tilpasning af det fysiske udstyr, hvilket forventes at medføre store omkostninger. Programmeringen og tilpasningen vil desuden tage 6-12 mdr., og derfor vil det medføre problemer, såfremt BL 7-17 vedtages inden der er tilvejebragt en alternativ løsning.

Autometar fra Aarhus Universitetshospital og Nyt Aalborg Universitetshospital

Der sendes i dag autometar fra Aarhus Universitetshospital, som akutlægehelikopterens piloter anvender i planlægningsfasen af en opgave. I denne fase vurderes det, om det er muligt at gennemføre opgaven og aflevere patienten på hospitalet. Hvis ikke der er sikkerhed for, at landing er mulig, er det ofte bedre på et tidligt tidspunkt at træffe beslutning om, at patienten sendes afsted i ambulance.

Det forventes ikke, at Aarhus Universitetshospital har ressourcer til at etablere en certificeret meteorologisk tjeneste, og udstyret kan ikke umiddelbart sende informationer til akutlægehelikopterens egen app. Derfor risikeres det, at en række flyvninger til hospitalet fremover må aflyses pga. manglende vejrinformation, hvis BL 7-17 træder i kraft ved årsskiftet, og der ikke er fundet et acceptabelt alternativ. Som nævnt ovenfor, er det uklart, om Trafikstyrelsen vil tillade akutlægehelikopterordningen at anvende data fra en ekstern part i egen app

Samme problemstilling vil gøre sig gældende på Nyt Aalborg Universitetshospital. Hospitalet er endnu ikke taget i brug, men det meteorologiske udstyr er identisk med udstyret i Aarhus. Udstyret er indkøbt for ca. 700.000 kr. med henblik på, at det skal udsende autometar.

På baggrund af ovenstående, anbefales det Trafikstyrelsen, at undersøge, om der er alternative muligheder, som kan løse udfordringen med fortsat at vise data fra meteorologiske tjenester, der ikke bliver certificeret i henhold til de nye regler. Dette kunne eksempelvis være en beskyttet underside på North Avimet, eller en klar markering af certificerede og ikke certificerede

Trafikstyrelsen finder samlet at det nye regelsæt med den ovennævnte justering af pkt. 5.1 i den endelige udgave samt udskydelse af ikrafttræden af regelsættet, giver et godt grundlag for at der kan opretholdes den nuværende tilgængelighed af meteorologiske data og dermed for at akutlægehelikopterordningen kan udføre sine operationer som hidtil, uden at man behøver oprette en meteorologisk tjeneste samtidig med at flyvesikkerheden tilgodeses ved et skabe et klarere grundlag for hvornår der er tale om verificerede aeronautiske meteorologiske data. Den fortsatte tilgængelighed af de meteorologiske data, som HEMS flyvepladserne (automatisk) genererer, fordrer dog, at disse flyvepladser aktivt i samarbejde med DMI ændrer "udseendet" af de meteorologiske data, så de ikke fremstår som aeronautiske (dvs. fjerner METAR/Auto-METAR-benævnelsen.

	<p>vejrobservationer.</p> <p>Ligeledes bør Trafikstyrelsen vurdere, om akutlægehelikopterordningen kan få tilladelse til at indgå bilaterale aftaler med mindre flyvepladser, havne mv. om at anvende meteorologiske data, der ikke er certificerede, og vise dem på egenudviklet app.</p> <p>Slutteligt bør ikrafttrædelsesdatoen af BL 7-17 udskydes, så akutlægehelikopterordningen får tid til at om-programmere data fra Skive og Ringsted med henblik på, at informationerne bliver tilgængeligt i egen app.”</p> <p>Aarhus Universitetshospital (AUH) – Ad 5.1 ”AUH har valgt at etablere en vejrstation (opfylder standarden ICAO Annex 3), der giver ekstra info om skyhøjder, sigtbarhed og trykforhold. Dette er valgt for, at AUH i højere grad kan understøtte modtagelsen af kritiske syge patienter med helikopter. I tilfælde af vedtagelse af BL7-17 i sin nuværende form vil dette pålægge hospitalet betydelige økonomiske og administrative byrder, som ligger udenfor hospitalets sundhedsfaglige fokus. Hospitalet ville derfor være nødsaget til at deaktivere tilgængelige data, der ellers kunne have været til gavn for helikoptertransporten af kritiske syge patienter.</p> <p>AUH vil opfordre til, at Trafikstyrelsen udskyder ikrafttrædelsesdatoen 1. jan. 2025 for at få den fornødne tid til at undersøge alternativer til B7-17.</p> <p>Afskæringen af tilgængelige vejrdata ift. hospitalsområdet vil kunne medføre forringet helikopteradgang og i værste fald unødigt afskære kritiske syge patienter fra en livsnødvendig behandling. Umiddelbare alternativer kunne være overvejelser om, at de ekstra vejrdata kunne</p> <p>a) vises i et lukket forum for udvalgte aktører eller</p> <p>b) deles med udelukkende forsvaret og HEMS.”</p>	<p><i>Trafikstyrelsen anerkender AUHs beslutning om idriftsættelse af en vejrstation, som leverer ekstra vejrinformationer ift. de påkrævede vejrinformationer til lægehelikopteren.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen henviser i øvrigt til sit svar ovenfor til akutlægehelikopterordningens bemærkninger ad 5.1, hvor der netop omtales mulighederne for at dele meteorologiske data uden at der behøves etableres en meteorologisk tjeneste og om udskydelsen af ikrafttrædelsesdatoen for det nye regelsæt, som styrelsen samlet finder imødekommer AUHs ønsker og dermed ikke behøver at føre til forringet helikopteradgang til AUH.</i></p>
<p>6. Ansvar</p> <p>6.1 Den, der har etableret en meteorologisk tjeneste i overensstemmelse med pkt. 5.1, 5.2 eller 5.3, skal sikre, at bestemmelserne om uddannelse, de operative bestemmelser og</p>	<p>Vága Floghavn - Ad 6.2: ”Trafikstyrelsens kommentar til pkt. 6.2. står nederst: ” I det omfang en flyveplads vælger at anvende udstyr, som ikke er påkrævet, skal dette dog også opfylde de tekniske krav i pkt. 11.1.”</p>	<p>Ad Vága Floghavn - Ad 6.2: <i>Trafikstyrelsen henviser til sin kommentar ovenfor til Vága Floghavns høringssvar ad afsnit 4.</i></p>

<p>bestemmelserne om meteorologisk udstyr i afsnit 7-11, overholdes.</p> <p>6.2 Den, der med meteorologisk udstyr genererer meteorologiske data alene til lokal brug for en flyveplads, der er godkendt i medfør af § 60 i lov om luftfart eller certificeret efter EU-forordninger på flyvepladsområdet, uden at være pligtig til at etablere en meteorologisk tjeneste i overensstemmelse med pkt. 5.1, 5.2 eller 5.3, skal alene opfylde de tekniske krav til det meteorologiske udstyr i pkt. 11.1.</p>	<p>Vága Floghavn har i denne forbindelse samme bemærkning til pkt. 6.2., som vi har til pkt. 4 foran om, "at Vága Floghavn insisterer på, at Trafikstyrelsen tilsikrer, at lufthavnens TWI-system ikke mister sin godkendelse pga. af ændringerne i BL 7-17 og annulleringen af BL 3-42 og BL 7-18, samt at der også fremover skal være mulighed for at videreudvikle og forbedre lufthavnens TWI-system, som har vist sig bidrage til flyvesikkerheden, uagtet bestemmelserne om krav til meteorologisk udstyr som indsættes i BL 7-17, pkt. 11.1. og 11.2.</p> <p>Der henvises også til Vága Floghavns kommentarer til pkt. 4., 11.1. og 11.2."</p>	<p>Ad præciseringen ovenfor af 5.1 <i>Trafikstyrelsen har som konsekvens af præciseringen af pkt. 5.1 ovenfor også fundet behov for at præcisere pkt. 6.2 således, at bestemmelsen får følgende ordlyd (ændringer med rød skrift):</i></p> <p><i>6.2 Den, der med meteorologisk udstyr genererer meteorologiske data alene til lokal brug for en flyveplads, der er godkendt i medfør af § 60 i lov om luftfart eller certificeret efter EU-forordninger på flyvepladsområdet, eller genererer meteorologiske data som ikke-aeronautiske meteorologiske data, uden at være pligtig til at etablere en meteorologisk tjeneste i overensstemmelse med pkt. 5.1, 5.2 eller 5.3, skal alene opfylde de tekniske krav til det meteorologiske udstyr i pkt. 11.1.</i></p>
<p>7. Uddannelse</p> <p>7.1 Personer som, i henhold til ATM/ANS forordningen/BL 7-5, udarbejder rutinemæssige vejrobservationer, samt personer, som distribuerer vejrobservationer skal gennemføre et af Trafikstyrelsen godkendt uddannelsesprogram.</p> <p>7.1.1 Uddannelsesprogrammet skal tage udgangspunkt i WMO publikation No. 1209 – Compendium of WMO Competency Frameworks, seneste udgave.</p> <p>7.1.2 Uddannelsesprogrammets indhold skal tage hensyn til lokale meteorologiske forhold.</p> <p>7.2 Personer som, i henhold til ATM/ANS forordningen/BL 7-5, udarbejder rutinemæssige vejrobservationer, samt personer, som distribuerer vejrobservationer skal mindst hvert andet år gennemføre meteorologisk vedligeholdelsestræning.</p> <p>7.2.1 Den meteorologiske vedligeholdelsestræning skal omfatte en teoretisk del og en praktisk del relateret til vejrobservationstjenesten på den pågældende flyveplads.</p> <p>7.3 Gennemførelse af uddannelsesprogrammet samt vedligeholdelsestræningen skal være dokumenteret.</p>	<p>DMI - Ad 7: "DMI vurderer bestemmelserne vedr. uddannelse af vejrobservatører, herunder vedligeholdelsesuddannelse, som rimelige og vil kun medføre mindre administrative og økonomiske omkostninger for DMI."</p> <p>Vága Floghavn - Ad 7.1.1: "Vága Floghavn har samme kommentar til dette punkt som til pkt. 1.5 foran om, at Vága Floghavn ønsker at Trafikstyrelsen redegør nærmere for hvorfor man vælger ikke at følge DMI's anbefaling om at uddannelse af vejrobservatører skal tage udgangspunkt i WMO Publication No. 1083, men at Trafikstyrelsen i stedet vælger at tage udgangspunkt i WMO Publication No. 1209, som beskrevet i Trafikstyrelsens kommentarer til pkt. 7.1.1.</p> <p>Ligeledes vil Vága Floghavn bede om, at Trafikstyrelsen redegør nærmere for hvad forskellen i disse to WMO publikationer betyder rent uddannelsesmæssigt for vejrobservatørerne"</p> <p>DMI - Ad 7.1.2: "DMI bemærker, at uddannelses skal tage hensyn til lokale meteorologiske forhold. "Lokale" er et tvetydigt begreb, der åbner op for store fortolkningsmuligheder. DMI antager, at "lokale" forhold dækker den konkrete flyveplads eller lufthavn. DMI vil gerne have Trafikstyrelsens tilbagemelding på deres fortolkning af hvad lokale meteorologiske forhold dækker over."</p> <p>Den endelig fortolkning har afgørende betydning for DMI og andre operatørers handlerum, fx om DMI's meteorologer kan foretage vejrobservationer i Grønland under udstationering, om vejrobservatører skal "genuddannes" ved flyt til anden flyveplads etc."</p>	<p>Ad DMI – Ad 7: Noteret.</p> <p>Ad Vága Floghavn – Ad 7.1.1: <i>Der henvises til Trafikstyrelsens kommentar ovenfor til Vága Floghavns hørings svar til 1.5.</i></p> <p>Ad DMI – Ad 7.1.2: <i>Begrebet er ikke præciseret, da det bør være op til den respektive meteorologiske tjenesteudøver at beskrive omfanget af de lokale forhold. Med denne tilgang begrænses tjenesteudøverne ikke i forhold til omfanget (dvs. antal timer/lektioner) af træning i de lokale meteorologiske forhold.</i></p> <p><i>Det er op til tjenesteudøveren at specificere, om det er nødvendigt med 'genuddannelse' på en anden enhed ifm. udstationering. Det kan i givet fald give mening, hvis en vejrobservatør er uerfaren, eller udstationeringen er på en vejrobservationsenhed, som har vanskelige vejrforhold, men det vil dog være op til tjenesteudøveren at vurdere og konkretisere.</i></p> <p>Ad DMI – ad 7.2:</p>

	<p>DMI - Ad 7.2: "DMI bemærker, at omfanget af vedligeholdelsestræningen ikke er bestemt.</p> <p>DMI bemærker hertil, at bestemmelserne ikke er klare ift. certificerede meteorologer, der varetager vejrobservationer som led i de operative opgaver. Medfører bestemmelsen, at certificerede meteorologer skal gennemføre vedligeholdelsestræningen i vejrobservationer hver andet år?</p> <p>Og hvad har manglende vedligeholdelsestræning af konsekvenser for deres certificering som vejrobservatører?</p> <p>Såfremt DMI ønsker at ansætte vejrobservatører, der tidligere har været certificeret, skal disse så uddannes på ny eller er gennemførelse af vedligeholdelsestræning tilstrækkeligt for at opnå certificering?"</p> <p>Greenland Airports – Ad 7.2.1: Greenland Airports er i tvivl om de formelle krav til længde og omfang af den teoretiske træning samt længde og omfang af den praktiske træning og beder om nærmere redegørelse herfor.</p> <p>Det er planen fra Greenland Airports side, at implementerer det kommende krav om vedligeholdelsestræning hvert 2. år ved at lade vores nuværende ATS uddannelses-udbyder GATE Aviation, forestå den teoretiske vedligeholdelsestræning og derefter opfylde kravet om praktisk vedligeholdelsestræning lokalt på de respektive AFIS-pladser.</p>	<p><i>Grundlæggende skal en person gennemgå et uddannelsesprogram, godkendt af Trafikstyrelsen, for at kunne udarbejde vejrobservationer eller videredistribuere vejrobservationer. Der vil ikke længere være krav om dokumentation af et antal vejrobservationsvagter indenfor et givet tidsrum. Derimod skal en vejrobservatør gennemgå vedligeholdelsestræning hvert andet år. Det er de overordnede krav.</i></p> <p><i>Omfanget af vedligeholdelsestræningen afhænger af den meteorologiske tjenesteenhed, herunder om man befinder sig i meteorologisk udfordrende miljø eller ej. Fortolkningen af dette ligger som udgangspunkt hos tjenesteudøveren, som skal sikre, at medarbejderen er kompetent til at udøve den pågældende rolle. DMI skal derfor selv definere omfanget af vedligeholdelsestræningen samt hvilke interne krav DMI vil stille til en meteorolog, som tidl. har udøvet vejrobservationstjeneste, men været fraværende en periode.</i></p> <p><i>Det samme gør sig gældende ift. meteorologerne, som fungerer som vejrobservatører. Minimumskravet er, at meteorologerne gennemfører vedligeholdelsestræning i et eller andet omfang, men indhold og varighed skal defineres af DMI. Trafikstyrelsen forventer, at DMIs træningsprogram indeholder mindre vedligeholdelsestræning til en meteorolog end til en medarbejder, som udelukkende foretager vejrobservationstjeneste.</i></p> <p>Ad Greenland Airports – ad 7.2.1: <i>Greenland Airports er certificeret som meteorologisk tjenesteudøver og har derfor ansvaret for at sikre, at pågældende vejrobservatører til en hver tid er kompetente. GA, eller dennes kontraherede uddannelsesudbyder, skal udarbejde et uddannelsesprogram for vejrobservatører ud fra de rammer som den angivne WMO publikation udstikker.</i></p> <p><i>Efter udarbejdelse skal uddannelsesprogrammet godkendes af Trafikstyrelsen. Da vejrobservatørerne skal virke i Grønland med udfordrende vejrforhold, forventes det, at uddannelsesprogrammet tilsikrer et højt MET-fagligt indhold.</i></p> <p><i>Vedligeholdelsestræningen, som GA skal udføre hvert 2. år, skal ikke godkendes af Trafikstyrelsen, men Trafikstyrelsen vil gennemgå dokumentation for afholdt vedligeholdelsestræning mhp. at sikre, at vedligeholdelsestræningen er tilstrækkelig grundig og stedspecifik (dvs. relateret til vejrobservationstjenesten på den pågældende flyveplads).</i></p>
<p>8. Luftfartens meteorologiske station</p> <p>8.1 For luftfartens meteorologiske station, som i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, skal</p>	<p>Våga Floghavn - Ad. 8.: "Våga Floghavn vil bede om, at Trafikstyrelsen redegør for om bestemmelserne i pkt. 8.1. – 8.5. også gælder for alle helikopterpladser på Færøerne."</p>	<p>Ad Våga Floghavn – ad 8: <i>Pkt. 8.1-8.5 gælder for helikopterflyvepladser i det omfang, de pågældende pladser elektronisk distribuerer meteorologiske data til den almene luftfart. Hvis det er tilfældet, skal den relevante organisation certificeres efter BL 7-5 som meteorologisk tjenesteudøver. I tilfælde</i></p>

<p>udsende vejrobservationer (METAR), gælder følgende supplerende bestemmelser.</p> <p>8.2 METAR, som i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, jf. MET.OR.200, litra a, nr. 3, skal udsendes hver halve time, skal udsendes 20 minutter over hver hele time og 10 minutter før hver hele time.</p> <p>8.3 Trafikstyrelsen kan for Færøerne og Grønland, udover hvad der følger af BL 7-5, jf. MET.OR.200, litra b, bestemme, at METAR kan udstedes hver time under hensyntagen til flyvepladsens beflyvningsmønster og øvrige relevante forhold.</p> <p>8.4 Hvis METAR udsendes hver time i henhold til pkt. 8.3 eller i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, jf. MET.OR.200, litra b, skal METAR udsendes 10 minutter før hver hele time.</p> <p>8.5 METAR kan udsendes som AUTO-METAR.</p>	<p>Københavns Lufthavne – Ad 8.2: Københavns Lufthavne foreslår en forenkling af sproget i bestemmelsen til: "METAR udsendes hver halve time på minuttal 20 & 50."</p> <p>Greenland Airports – Ad 8.3: Greenland Airports er i tvivl om anvendelsen af punkt 8.3 og om det de facto kræver en overgang fra udsendelse af METAR fra hver time til hver halve time for alle flyvepladser i Grønland der håndterer internationale flyvninger?</p> <p>DMI - Ad 8.5: "DMI bemærker, at der IKKE stilles krav om, at AUTO-METAR skal overvåges (af trænedede vejrobservatører, jf. 7.1) og erstattes af manuelle METAR såfremt man ved overvågning konstaterer, at AUTO-METAR ikke er retvisende ift. de observerede. Fx i tilfælde af torden, i tilfælde af uensartede sigtbarheder i forskellige retninger eller ved fejlagtigt observerede nedbørstyper fra Present Weather Sensor (PWS). Ud fra et hensyn til flyvesikkerhed, så vækker det undren hos DMI, at kravene om uddannelse og vedligeholdelses-træning af vejrobservatører kombineres med manglende bestemmelser omkring overvågning af AUTO-METAR. DMI bemærker hertil, at bestemmelserne ikke forholder sig til brug af fx web-kamera i forbindelse med overvågning af AUTO-METAR."</p>	<p><i>af, at de meteorologiske data blot deles lokalt, skal udelukkende pkt. 11.1 om meteorologisk udstyr efterleves.</i></p> <p>Ad Københavns Lufthavne – ad 8.2: <i>Imødekommet. Trafikstyrelsen ændrer bestemmelsen i den endelige BL, så den får følgende ordlyd (ændringer med rødt): 8.2 METAR, som i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, jf. MET.OR.200, litra a, nr. 3, skal udsendes hver halve time, skal udsendes på minuttal 20 og 50. 20 minutter over hver hele time og 10 minutter før hver hele time.</i></p> <p>Ad Greenland Airports – Ad 8.3: <i>Pkt. 8.3 er fastsat for at imødegå bestemmelsen i BL 7-5 (jf. ATM/ANS-forordningen) om udsendelse af METAR. Her står anført, at Internationale Lufthavne skal udsende METAR hver halve time. Dette sker ikke i Grønland, da alle lufthavne her udsender METAR hver time (xx50) og SPECI indimellem. Pkt. 8.3 giver dermed Trafikstyrelsen mulighed for at efterkomme Greenland Airports ønske om at fortsætte den nuværende praksis.</i></p> <p><i>Flyvepladserne i Grønland kan derfor fortsætte nuværende praksis, hvis det tillades af Trafikstyrelsen.</i></p> <p>Ad DMI – Ad 8.5 <i>Korrekt. Overordnet skal den meteorologiske tjenesteudøver iht. ATM/ANS forordningen/BL 7-5 sikre, at de meteorologiske data, som udsendes, er retvisende. I nævnte tilfælde med meteorologiske fænomener (torden, uensartede sigtbarheder mv.), som Auto-METAR-systemet ikke er egnet til at detektere, bør tjenesteudøveren have udarbejdet og implementeret procedurer, som mitigerer og tilsikrer fortsat udsendelse af korrekte meteorologiske data.</i></p> <p><i>Baggrund: Praksis fra Trafikstyrelsens (Statens Luftfartsvæsens) side, da Auto-METAR blev introduceret for en del år siden var at kommunikere, at den udsendte Auto-METAR skulle være overvåget. Det princip er man sidenhen afvejet fra, og den nuværende praksis hos de meteorologiske tjenesteudøvere er, at der er stor variation i, i hvilket omfang Auto-METAR overvåges/kvalitetssikres.</i></p> <p><i>For at fortsætte den nuværende praksis og ikke pålægge tjenesteudøverne større byrder, er overvågning af Auto-METAR ikke skrevet ind i den opdaterede BL 7-17. Trafikstyrelsen agter, i løbende dialog med relevante samarbejdspartnere, at overvåge kvaliteten af udsendte Auto-METAR og adressere afvigende udsendte meteorologiske data overfor pågældende tjenesteudøver.</i></p> <p><i>I relation til web-kamera står det de meteorologiske tjenesteudøvere frit for, om man ønsker at overvåge de automatiske, udsendte</i></p>
--	--	---

		<i>meteorologiske data med en kameraløsning. De grundlæggende krav til tjenesteudøveren er, at denne skal sikre, at data er retvisende og repræsentative. Udstyret skal opfylde de relevante krav til tekniske specifikationer, vedligehold mv. og personalet skal være dokumenteret kompetente.</i>
<p>9. Flyvepladsens meteorologiske kontor</p> <p>9.1 For flyvepladsens meteorologiske kontor, som i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, har ansvar for udstedelse af vejrudsigter (TAF samt TREND) for flyvepladser, som angivet i henholdsvis AIP Danmark, AIP Færøerne og AIP Grønland, afsnit AD.2 under den pågældende flyveplads, gælder følgende supplerende bestemmelser.</p> <p>9.2 For flyvepladser med en begrænset åbningstid, kan flyvepladsens meteorologiske kontor udstede TAF med en gyldighedsperiode under minimumskravet på 9 timer, efter ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, jf. MET.TR.220, litra c.</p> <p>9.3 AUTO observationer (AUTO-METAR) kan anvendes som grundlag for udarbejdelse af TAF.</p> <p>9.4 Hvis flyvepladsens meteorologiske kontor vurderer, at kvaliteten af udsendte vejrobservationer fra luftfartens meteorologiske station er utilstrækkelig, kan flyvepladsens meteorologiske kontor beslutte, at udstedelse af fortsat TAF suspenderes.</p>		
<p>10. Meteorologisk overvågningskontor</p> <p>10.1 For det meteorologiske overvågningskontor, som i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5 skal udsende områdeudsigter for flyvninger i lav højde (LLF), gælder følgende supplerende bestemmelser.</p> <p>10.2 Områdeudsigter i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, jf. MET.OR.260, litra b, skal</p>	<p>DMI - Ad 10.1: "DMI bemærker, at termen LLF nævnes. Det er dog uklart om der henvises til begrebet low level forecasts (områdeudsigter for flyvninger i lav højde) eller til det konkrete LLF-produkt som DMI og SMHI udarbejder for Danmark og Sverige. DMI vil derfor gerne have Trafikstyrelsens bekræftelse på, at der henvises til begrebet LLF.</p> <p>DMI beder desuden om Trafikstyrelsens bekræftelse på, at trafikdensiteten i Grønland og Færøerne er så lav, at kravene vedr. LLF i §10 bortfalder, jf. MET.OR.260, litra b. DMI opfordrer Trafikstyrelsen til at indskrive dette i bestemmelserne.</p>	<p>Ad DMI – Ad 10.1: <i>Der henvises til begrebet LLF (low level forecasts).</i></p> <p><i>Der udsendes af DMI kun LLF for Danmark (og Sverige) på nuværende tidspunkt. Der er med den nuværende trafiktæthed ikke konstateret grundlag for, at DMI skal udsende LLF for Grønland og Færøerne, jf. bestemmelsen i BL 7-5, (MET.OR.260, litra b), som netop tager hensyn hertil, men det giver ikke anledning til, at der skal indføres en bestemmelse i BL 7-17, som permanent fritager DMI for udstedelse af LLF for Færøerne og Grønland.</i></p>

<p>a. være gældende fra jordoverfladen til et flyveniveau ikke lavere end flyveniveau 100 og ikke højere end flyveniveau 150,</p> <p>b. have en gyldighedsperiode på 8 timer, og</p> <p>c. som minimum dække tidsrummet mellem kl. 06.00 og 22.00 lokal tid.</p> <p>10.3 Hvis der registreres signifikante ændringer til indholdet i en udsendt områdeudsigt, skal denne opdateres snarest muligt i samråd med andre relevante meteorologiske overvågningskontorer.</p>	<p>Såfremt, dette ikke kan bekræftes af Trafikstyrelsen, vil det kræve, at DMI på daglig basis skal lave områdeudsigter 8 timer frem for 2 mio. km² og for områder, hvor der stort set ikke flyves. Dette vil forudsætte en mangedobling af antallet af meteorologer, der skal betjene den civile flyvning i Grønland.”</p> <p>DMI - Ad Trafikstyrelsens kommentar vedr. aftale mellem Trafikstyrelsen og DMI om, at der ikke udstedes AIRMET for dansk område:</p> <p>”DMI opfordrer Trafikstyrelsen til at indskrive aftalen om, at der ikke skal udstedes AIRMET for hverken dansk, færøsk eller grønlandsk område, jf. MET.OR.255(a), som følge af lav trafikdensitet, i bestemmelserne.”</p> <p>DMI - Ad 10.2, litra b:</p> <p>”DMI finder det problematisk, hvis ordlyden af 10.2.b fastholdes og skal fortolkes som, at der altid skal være en udsigt gældende for 8 timer frem i tid. DMI forslår derfor, at ordlyden i bestemmelsen ændres til ”have en gyldighedsperiode på <u>minimum</u> 8 timer <u>ved udstedelsestidspunktet</u>”.</p> <p>Dette forslag skal ses i lyset af, at DMI i dag udsteder områdeudsigter for hele Danmark og Nordsøen gældende kl. 06-14, 10-18 og 14-22, hvilket altså opfylder 10.2.b og 10.2.c. For Nordsøen udsteder DMI derudover en ekstra udsigt, der gælder kl. 18-24. Denne ekstra udsigt udstedes efter ønske fra brugerne, men vil teknisk set bryde med bestemmelsens pkt. 10.2.b. Hertil har DMI en igangværende dialog med SMHI om at lave udsigter, der rækker 12 timer ud i fremtiden, da brugerne ønsker længere gyldighedsperioder. Disse vil ikke kunne implementeres som følge af 10.2.b.</p> <p>DMI ønsker derfor Trafikstyrelsens bekræftelse på, at det med ordlyden af bestemmelserne vil være tilladt at lave ekstra-udsigter med gyldighedsperioder, der afviger fra 10.2.b ELLER at kravene i 10.2.b kun gælder for udsigter, der dækker tidsrummet fra 06-22.”</p> <p>DMI - Ad 10:</p> <p>”DMI bemærker, at der i dag udstedes Nordic Significant Weather Chart (NSWC) og vil gerne bede om Trafikstyrelsens bekræftelse, at denne service ikke reguleres af bestemmelsen. NSWC udarbejdes i samarbejde med Sverige, Norge og Finland.”</p>	<p>Ad DMI – Ad Trafikstyrelsens kommentar vedr. aftale mellem Trafikstyrelsen og DMI om, at der ikke udstedes AIRMET for dansk område:</p> <p>Trafikstyrelsen henholder sig til aftalen om, at der ikke udstedes AIRMET for dansk område (Danmark, Færøerne og Grønland), men finder ikke grundlag for eller mulighed for (for så vidt angår EU-reglerne gældende for Danmark) til nationalt at begrænse muligheden for at kræve udstedelse af AIRMET på et senere tidspunkt.</p> <p>Ad DMI – Ad 10.2, litra b:</p> <p>Enig. Bestemmelsen er ændret i den endelige udgave af BL'en til følgende ordlyd (ændringer med rødt):</p> <p>”have en gyldighedsperiode på minimum 8 timer ved udstedelsestidspunktet, og ”</p> <p>Ad DMI – Ad 10:</p> <p>Trafikstyrelsen bekræfter, at dette produkt, som udarbejdes af DMI, ikke reguleres ifm. opdateringen af BL 7-17.</p>
<p>11.0 Meteorologisk udstyr på flyvepladser</p> <p>11.1 Meteorologisk udstyr, som anvendes til at indsamle meteorologiske data, skal opfylde de tekniske og operationelle standarder i ICAO Annex</p>	<p>DMI - Ad 11:</p> <p>DMI bemærker, at bestemmelsens ordlyd er i tråd med den praktiske håndtering af DMI's afvigelser på området, der nu er løst i samarbejde med Trafikstyrelsen.</p>	<p>Ad DMI – Ad 11:</p> <p>Noteret</p> <p>AD Københavns Lufthavne – Ad 11:</p>

<p>3 samt henvisninger deri til relevante WMO publikationer.</p> <p>11.2 Alt meteorologisk udstyr, som er en del af den meteorologiske tjenestes funktionelle system, skal jævnligt kontrolleres for at sikre, at de leverede meteorologiske data til stadighed er korrekte. Kontrolintervaller skal som minimum følge udstyrfabrikantens anbefalinger.</p> <p>11.3 Der skal udarbejdes en drifts- og vedligeholdelsesinstruks (D&V), som beskriver hvert meteorologisk udstyr, som er en del af det meteorologiske funktionelle system, herunder beskriver de periodiske kontroleftersyn som er nødvendige for udstyrets kontinuerlige korrekte funktioner.</p> <p>11.3.1 Der skal benyttes checkskemaer ved de periodiske kontroleftersyn.</p> <p>11.4 Meteorologisk udstyr, som er placeret uden for flyvepladsens område, skal være beskyttet mod uvedkommende påvirkning.</p> <p>11.5 Til bestemmelse af banesynsvidde (RVR) for kategori I landingsbaner kan, jf. ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, MET.TR.210, litra c, nr. 3 (e.c.), manuel observation af højintensive banekant- eller centerlinjelys anvendes.</p>	<p>Københavns Lufthavne - Ad 11: Københavns Lufthavne bemærker, at der i den nugældende BL 7-18 er oplyst krav til de anvendte sensorer. Det ønskes videreført i den nye 7-17.</p> <p>KDA - Ad 11: KDA finder, at der bør "være en reference i 11.0 Måleudstyr på flyvepladser hvor det beskrivelse viser hvor stationen er placeret."</p> <p>Vága Floghavn - Ad 11.1 og 11.2: Vága Floghavn har samme bemærkning til pkt. 11.1. og 11.2., som vi har til pkt. 4 og 6.2. foran om, at Vága Floghavn insisterer på, at Trafikstyrelsen tilsikrer, at lufthavnens TWI-system ikke mister sin godkendelse pga. af ændringerne i BL 7-17 og annulleringen af BL 3-42 og BL 7-18, samt at der også fremover skal være mulighed for at videreudvikle og forbedre lufthavnens TWI-system, som har vist sig bidrage til flyvesikkerheden, uagtet bestemmelserne om krav til meteorologisk udstyr som indsættes i BL 7-17, pkt. 11.1. og 11.2.</p> <p>Der henvises også til Vága Floghavns kommentarer til pkt. 4. og 6.2.</p> <p>Københavns Lufthavne - Ad 11.3.1: Københavns Lufthavne finder at det bør fremgå, hvor lang tid checkskemaerne skal opbevares.</p> <p>Vága Floghavn - Ad 11.4: "Vága Floghavn har måleudstyr monteret på høje master på fjeldtoppe, hvor lufthavnen lejer positioner på disse master fra deres ejere, som ofte er teleselskaber e.l.</p> <p>Vága Floghavn har ikke registreret et behov for beskyttelse af dette udstyr mod uvedkommende påvirkning, i form af fysisk indhegning eller lignende.</p> <p>Vága Floghavn vil derfor bede om, at denne bestemmelse slettes, eller modificeres, således at beskyttelse ikke er ensbetydende med indhegning eller tilsvarende former for forhindringer."</p>	<p><i>De oplyste krav fremgår af de ovenstående nævnte WMO/ICAO publikationer. Da de tekniske specifikationer til det meteorologiske udstyr ændrer sig og nyt udstyr kommer til, har Trafikstyrelsen valgt ikke at inkludere disse krav i den opdaterede BL 7-17/7-18.</i></p> <p>AD KDA – Ad 11: <i>Som det fremgår af den allerede gældende lovgivning, skal meteorologisk udstyr være placeret således, at de genererede meteorologiske data er repræsentative for det område, for hvilket de meteorologiske kræves.</i></p> <p>Ad Vága Floghavn – Ad 11.1 og 11.2: <i>Der henvises til Trafikstyrelsen kommentar ovenfor til Vága Floghavns hørings svar til afsnit 4.</i></p> <p>Ad Københavns Lufthavne – Ad 11.3.1: <i>Trafikstyrelsen finder ikke anledning til at fastsætte krav om, hvor lang tid tjekskemaer skal opbevares. Den meteorologiske tjenesteudøver skal sikre, at denne kan dokumentere, at der anvendes tjekskemaer. Da tjenesteudøveren er certificeret efter enten ATM/ANS forordningen eller BL 7-5, er det tjenesteudøverens ansvar – og tjenesteudøverens alene – at sikre, at tjekskemaer anvendes som en del af de periodiske kontroleftersyn.</i></p> <p>Ad Vága Floghavn – Ad 11.4: <i>Trafikstyrelsen forstår Vaga Floghavns situation og argument. Sagen er, at der på visse lokationer – eksempelvis i Grønland, er et behov for at sikre det meteorologiske udstyr mod uvedkommendes påvirkning (bl.a. dyr), hvilket nødvendiggør bestemmelsen i den opdaterede B 7-17. Trafikstyrelsen har dog besluttet at modificere bestemmelsen, således at den får følgende ordlyd, hvor ændringer er med rød skrift:</i></p> <p><i>11.4 Meteorologisk udstyr, som er placeret uden for flyvepladsens område, skal være beskyttet mod uvedkommende påvirkning, hvis der er konstateret en risiko for sådan påvirkning.</i></p>
<p>12. Dispensation</p> <p>Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for</p>		

de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området.		
<p>13. Klageadgang</p> <p>Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for Transportministeriet eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.</p>	<p>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) – Ad. 13: ES opfordrer til at information om muligheden for at indsende tilsynsklager over Trafikstyrelsen, således som det fremgår af Trafikstyrelsens hjemmeside, også indarbejdes i klageadgangsestemmelsen.</p>	<p><i>Som ES selv henviser til, har Trafikstyrelsen opdateret sin hjemmeside med information om muligheden for at indsende tilsynsklager til Transportministeriet. Trafikstyrelsen finder denne information tilstrækkelig og finder ikke anledning til at også medtage information herom i styrelsens forskrifter.</i></p>
<p>14. Straffebestemmelse</p> <p>14.1 Overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 5, pkt. 8.2, pkt. 8.4, pkt. 10.2 - 10.3, pkt. 11.1 - 11.4 straffes med bøde, jf. § 149, stk. 10, i lov om luftfart, medmindre højere straf er forskyldt efter lov om luftfart.</p> <p>14.2 Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. § 149, stk. 14, i lov om luftfart.</p>		
<p>15. Ikrafttræden</p> <p>15.1 BL'en træder i kraft den 1. januar 2025.</p> <p>15.2 BL 7-17, 3. udgave af 12. december 2008 og BL 7-18, 3. udgave af 12. december 2008 ophæves.</p>		<p><i>Jf. kommentarerne ovenfor til generelt og pkt. 5.1 udskydes ikrafttræden af BL'en til næste faste ikrafttrædelsesdato, 1. juli 2025.</i></p>