

Dato 7. oktober 2024

Høring over udkast til BL på meteorologiområdet inden for luftfart

Den landsdækkende akutlægehelikopterordning fremsender hermed hørings svar til det fremsendte udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr på flyvepladser.

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 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 Avimet, 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 vejrobservationer.

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.

Slutteligt bør ikrafttrædelsesdatoen af BL 7-17 udskydes, så akutlægehelikopterordningen får tid til at omprogrammere data fra Skive og Ringsted med henblik på, at informationerne bliver tilgængeligt i egen app.

Akutlægehelikopterordningen står til rådighed, såfremt der er behov for uddybning af ovennævnte problemstillinger.

Med venlig hilsen

Johannes Traberg Christiansen

Chefkonsulent, Den landsdækkende akutlægehelikopterordning

REGIONERNES
AKUTLÆGEHELIKOPTER

Høringssvar

Høringssvar: Meteorologiområdet luftfart

Aarhus Universitetshospital (AUH) sender dette høringssvar til høringsbrev af 2. september 2024 vedr. udkast til B7-17 på meteorologiområdet inden for luftfart:



Bevæggrunde for eget indkøb af en ekstra god vejrstation

- 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.

Dato 04.10.2024

Side 1

Konsekvens af BL7-17 og alternativer hertil

- 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.

- AUH vil opfordre til, at Trafikstyrelsen udskyder ikrafttrædelsesdatoen 1. jan. 2025 for at få den fornødne tid til at undersøge alternativer til B7-17. 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
a) vises i et lukket forum for udvalgte aktører eller
b) deles med udelukkende forsvaret og HEMS.

Med venlig hilsen

Søren Kvistborg
Teknisk chef
Tel. +45 21778155
soerkvis@rm.dk

Allan Hansen
Flyvepladschef
Tel. +45 40327899
a.hansen@rm.dk

HØRINGSUDKAST

Nedenstående skema indeholder i 1. kolonne Trafikstyrelsens forslag til ny BL 7-17 som samler væsentlige punkter fra hidtil gældende BL 7-17 og 7-18 i én samlet MET-BL, og som supplerer (EU) forordning 2017/373 (ATM/ANS forordningen) og BL 7-5. 2. kolonne indeholder Trafikstyrelsens kommentarer til forslaget til ny BL 7-17.

Forslag til ny BL 7-17	Trafikstyrelsens kommentarer	DMI's kommentarer
<p>BL 7-17 Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr*</p> <p>Udgave 4, ...</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><i>Titel og indledning opdateret redaktionelt og lovteknisk og dækker nu både hidtil gældende BL 7-17 og BL 7-18.</i></p> <p><i>Det bemærkes, at der p.t. endnu ikke er udstedt en særskilt delegationsbekendtgørelse for Grønland.</i></p>	<p><i>Intet at bemærke.</i></p>
<p>*) I BL'en er der medtaget visse bestemmelser fra Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2017/373 af 1. marts 2017, som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 2020/469 af 14. februar 2020, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2021/665 af 22. april 2021, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr.2021/1338 af 11. august 2021 og kommissionens gennemførelsesforordning(EU) nr. 938 af 26. juli 2022 og forordning (EU) 2023/1771 af 12. september 2023. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelse af disse bestemmelser i BL'en er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.</p>	<p><i>EU-Fodnote indsat i forhold til Danmark</i></p>	<p><i>Intet at bemærke.</i></p>

HØRINGSUDKAST

<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 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/ANSforordningen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>1.5 WMO No 1209 – Compendium of WMO Competency Frameworks fra 2019.</p> <p>1.6 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.2 findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eurlex.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:</p> <p>Trafikstyrelsen</p>	<p><i>Indledningen opdateret redaktionelt og lovteknisk. Der refereres som udgangspunkt kun til dokumenter som nævnes i BL'ens bestemmelser.</i></p>	<p><i>Intet at bemærke</i></p>
---	--	--------------------------------

HØRINGSUDKAST

<p>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>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><i>Definitionen i pkt. 2.1 er indsat af praktiske hensyn således, at der kan henvises til relevant gældende lovgivning om luftfartstjenester for Danmark henholdsvis Færøerne og Grønland på samme tid.</i></p> <p><i>Endvidere henvises i pkt. 2.2 netop til denne lovgivning for yderligere definitioner, jf. praksis mht. BL'er på ATM/ANS området.</i></p> <p><i>Bemærk at "luftfartens meteorologiske station" (begreb fra den danske oversættelse af ATM/ANS-forordningen & BL 7-5) og "vejrobservationstjeneste" anvendes synonymt i denne kolonne med kommentarer.</i></p>	<p>Ad. 2.1 <i>Slåfejl. Bør rettes til "ATM/ANS-forordningen"</i></p>
<p>3. Anvendelsesområde</p> <p>3.1 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><i>Afsnit 3 omfatter nu anvendelsesområdet for både hidtil gældende BL 7-17 og BL 7-18.</i></p> <p><i>Anvendelsesområdet udvides til også at omfatte offshoreinstallationer i Nordsøen, idet der dog i forhold til gældende ret kun er tale om en præciserende tilpasning. Forordning (EU) 2018/1139 (luftfartsgrundforordningen) gælder således for så vidt angår levering af ATM/ANS for det fælles europæiske luftrum, hvilket for Danmark ansvarsområde omfatter København FIR samt visse områder i tilgrænsende FIR</i></p> <p><i>i henhold til aftaler med pågældende stater. Det indebærer, at ATM/ANS tjenester der leveres i Danmarks ansvarsområde, herunder dele af Nordsøen, skal efterleve kravene i ATM/ANS-forordningen, herunder certificeringskravet.</i></p> <p><i>Det præciseres endvidere, at bestemmelserne alene indeholder supplerende regler til forordning (EU) 2017/373 gældende for Danmark samt til BL 7-5 gældende for Færøerne og Grønland.</i></p> <p><i>I modsætning til den hidtil gældende BL 7-17, som kun forholder sig til etablering af vejrobservationstjeneste (og formidlingstjeneste), vil den nye BL 7-17 tillige gælde for 'Flyvepladsens meteorologiske kontor' (DMI) samt 'Meteorologisk overvågningskontor' (DMI), jf. afsnit 4</i></p>	<p><i>Intet at bemærke.</i></p>
<p>4. Generelt</p>	<p><i>Pkt. 4 fastslår hvilke meteorologiske tjenester, der skal etableres, og at disse tjenester, udover de krav</i></p>	<p><i>Intet at bemærke.</i></p>

HØRINGSUDKAST

<p>4.1 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><i>der gælder for tjenesteudøvelse i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, skal opfylde kravene i denne BL.</i></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><i>Pkt. 5.1 bestemmer i hvilket tilfælde, der skal etableres en meteorologisk vejrobservationstjeneste. Der skelnes ikke ml. typen af flyvepladser – det er alene behandlingen af meteorologiske informationer, som afgør om man skal etablere en vejrobservationstjeneste eller ej.</i></p> <p><i>Til forskel fra den nuværende version af BL 7-17 lægges der op til, at det ikke er typen af lufttrafiktjeneste (ATC/AFIS), som afgør, om der skal etableres en meteorologisk tjeneste, men alene det forhold, at de meteorologiske data deles med den almene luftfart. At der etableres en meteorologisk tjeneste medfører efter ATM/ANS-forordningen og BL 7-5, at tjenesteudøveren skal være certificeret hertil.</i></p> <p><i>Det følger modsætningsvis af pkt. 5.1, at den som genererer meteorologiske data, men som ikke stiller disse data til rådighed for den almene luftfart via elektronisk distribution, eksempelvis fordi data blot anvendes lokalt for en flyveplads, ikke har pligt til at etablere en meteorologisk tjeneste og følgelig er undtaget fra kravet om certificering efter ATM/ANS forordningen/BL 7-5 samt fra en række af kravene i denne BL, jf. pkt. 6.2 nedenfor, som nærmere fastlægger ansvaret for sådanne organisationer.</i></p> <p><i>Pkt. 5.2 vedrører etablering af 'flyvepladsens meteorologiske kontor samt meteorologisk overvågningskontor begge gældende for DMI. Punktet fastlægger, at DMI skal etablere disse to tjenester (som er to af de tre meteorologiske tjenester som forordning (EU) 2017/373 stiller krav til – den tredje værende luftfartens meteorologiske station/vejrobservationstjenesten).</i></p> <p><i>Pkt. 5.3 Bestemmelsen giver Trafikstyrelsen mulighed for at kræve etablering af meteorologisk vejrobservationstjeneste, hvis der eksempelvis er megen eller kompleks trafik på en flyveplads, eller hvis særlige meteorologiske forhold, eksempelvis</i></p>	<p>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>

HØRINGSUDKAST

	<p>turbulens eller hurtige vejrskift mm., nødvendiggør etablering af tjenesten. At der etableres en meteorologisk vejrobservationstjeneste medfører efter ATM/ANS-forordningen henholdsvis BL 7-5, at tjenesteudøveren skal være certificeret hertil.</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 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><i>I pkt. 6.2 fastslås ansvarsforholdet og hvilke krav, der skal opfyldes for de organisationer, der alene genererer meteorologiske data til lokal brug for en flyveplads, som dog er godkendt eller certificeret, men altså ikke stiller data til rådighed for den almene luftfart via elektronisk distribution, hvorved de ikke skal etablere en meteorologisk tjeneste.</i></p> <p><i>De godkendte eller certificerede flyvepladser omfatter flyvepladser, hvis benyttelse står åben for offentligheden og private flyvepladser, der benyttes til erhvervsmæssig lufttransport. Sådanne flyvepladser, hvor der samtidig ikke er pligt til etablering af meteorologisk tjeneste, kan eksempelvis være de lidt mindre flyvepladser, helikopterdek og HEMS-pladser.</i></p> <p><i>Som det fremgår, skal sådanne godkendte eller certificerede flyvepladser uden pligt til etablering af meteorologisk tjeneste, kun opfylde kravet i pkt. 11.1, dvs. ICAO Annex 3/WMOs tekniske krav til det tekniske meteorologiske udstyr og pålægges således ikke yderligere byrder, end hvad der følger af det nævnte tekniske krav.</i></p> <p><i>Det bemærkes i den forbindelse, at der p.t. alene er krav om, at der skal være meteorologisk udstyr på helikopterdek på havanlæg i BL 3-5 (Anemometer, termometer, fugtighedsmåler og barometer) og på hævede helikopterdek BL 3-8 (vindmåler), som således skal opfylde de tekniske krav i pkt. 11.1.</i></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Intet at bemærke.</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 –</p>	<p><i>Ansvar for at sikre kompetente medarbejdere i overensstemmelse med afsnit 7, ligger Jf. pkt. 6.1, kun hos den certificerede meteorologiske tjenesteudøver, og altså ikke den der alene genererer data til lokal brug for en flyveplads, jf. pkt. 6.2.</i></p> <p><i>Pkt. 7.1.1 tilsikrer, at uddannelsen af vejrobservatorer omfatter de</i></p>	<p>Ad. 7 DMI vurderer bestemmelserne vedr. uddannelse af vejrobservatorer, herunder vedligeholdelsesuddannelse, som rimelige og vil kun medføre mindre administrative og økonomiske omkostninger for DMI.</p> <p>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</p>

HØRINGSUDKAST

<p>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><i>minimumsanbefalinger, som WMO (World Meteorological Organization) foreslår.</i></p> <p><i>I den forbindelse har Trafikstyrelsen valgt at tage udgangspunkt i WMO publikation No.1209 i stedet for No. 1083, som anbefalet af DMI. Trafikstyrelsen anerkender, at WMO publikation no. 1083 indeholder kortfattet beskrivelse af vejrobservator læringsmål (s. 56), men WMO publikationen no. 1209 (s. 44-) indeholder imidlertid et afsnit, som grundigere beskriver indhold i en læringsplan for vejrobservatorer.</i></p> <p><i>Med pkt. 7.1.2 følger en differentiering af indholdet i uddannelsen til vejrobservator, da eksempelvis tjenesteudøvere på Færøerne og i Grønland bør adressere de særlige vejrforhold, som er fremherskende her.</i></p> <p><i>MET vedligeholdelsestræning indføres med pkt. 7.2. (denne træning udføres i praksis ved størsteparten af de danske vejrobservationstjenester). Størstedelen af de certificerede vejrtjenesteudøvere udfører allerede årlig vedligeholdelsestræning inkl. MET i et eller andet omfang. Kravet erstatter delvist det hidtil gældende krav i BL 7-17, 3. udg. (pkt. 7.2.2), hvor en vejrobservator skal udføre 20 arbejdsdages vejrobservationstjeneste indenfor et tidsrum på 24 måneder.</i></p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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 vejrobservatorer skal "genuddannes" ved flyt til anden flyveplads etc.</i></p> <p>Ad 7.2 <i>DMI bemærker, at omfanget af vedligeholdelsestræningen ikke er bestemt.</i></p> <p><i>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?</i></p> <p><i>Og hvad har manglende vedligeholdelsestræning af konsekvenser for deres certificering som vejrobservatør?</i></p> <p><i>Såfremt DMI ønsker at ansætte vejrobservatorer, der tidligere har været certificeret, skal disse så uddannes på ny eller er gennemførelse af vedligeholdelsestræning tilstrækkeligt for at opnå certificering?</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 udsende vejrobservationer (METAR), gælder følgende supplerende bestemmelser.</p>	<p><i>Kravene om at udstede METAR følger af ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, og bestemmelserne i afsnit 8 supplerer disse bestemmelser.</i></p>	<p>Ad 8.5: <i>DMI bemærker, at der IKKE stilles krav om, at AUTO-METAR skal overvåges (af trænede vejrobservatorer, 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).</i></p>

HØRINGSUDKAST

<p>8.2 METAR, som i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 75, 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><i>I pkt. 8.2 suppleres kravet i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5 om tidsintervallet for METAR med krav om på hvilke tidspunkter de halvtimelige METAR skal udsendes.</i></p> <p><i>I pkt. 8.3 suppleres bestemmelsen i MET.OR.200, litra b for Færøerne og Grønland. Efter bestemmelsen i MET.OR.200, litra b, kan METAR udstedes hver time i stedet for hver halve time, til formidling ud over oprindelsesflyvepladsen for flyvepladser, der ikke betjener internationale erhvervsmæssige luftfartsoperationer i ruteflyvning, som fastsat af den kompetente myndighed. Med pkt. 8.3 udvides denne mulighed til også at kunne begrundes i flyvepladsens beflyvningsmønster og øvrige relevante forhold.</i></p> <p><i>I pkt. 8.4 suppleres kravet i pkt. 8.3 og ATM/ANSforordningen/BL 7-5 med krav om på hvilke tidspunkter de heltemelige METAR skal udsendes.</i></p> <p><i>Pkt. 8.5 fastlægger reglerne for den praksis for udsendelse af METAR, som foregår fra luftfartens meteorologiske stationer i dag. Kravet er ikke på linje med eksempelvis Norge og Sverige, som begge kræver udsendelse af manuelle vejrobservationer indenfor hhv. flyvepladsens åbningstid (NO) / tidspunktet, hvor der er etableret flyvekontrolltjeneste på flyvepladsen (SV). Fsva. Norge kan AUTO-METAR tillades ved godkendelse af Luftfartstilsynet.</i></p>	<p><i>Ud fra et hensyn til flyvesikkerhed, så vækker det undren hos DMI, at kravene om uddannelse og vedligeholdelsestræning af vejrobservatører kombineres med manglende bestemmelser omkring overvågning af AUTO-METAR.</i></p> <p><i>DMI bemærker hertil, at bestemmelserne ikke forholder sig til brug af fx web-kamera i forbindelse med overvågning af AUTO-METAR.</i></p>
<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><i>Kravene om at udstede TAF og TREND følger af ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, og bestemmelserne i afsnit 9 supplerer disse bestemmelser.</i></p> <p><i>Der er tale om følgende bestemmelser fra ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, der suppleres.</i></p> <p><i>MET.OR.215(a) " Flyvepladsens meteorologiske kontor skal: a) udarbejde og/eller indhente udsigter og andre relevante meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for udførelsen af sine respektive funktioner, til flyvninger, som det skal betjene, efter den kompetente myndigheds anvisninger"</i></p>	<p><i>Intet at bemærke.</i></p>

HØRINGSUDKAST

<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><i>MET.OR.225(a) Landingsudsigter (vedrørende TREND) Flyvepladsens meteorologiske kontor skal:</i></p> <p><i>a) udarbejde og/eller indhente udsigter og andre relevante meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for udførelsen af sine respektive funktioner, til flyvninger, som det skal betjene, efter den kompetente myndigheds anvisninger</i></p> <p><i>MET.OR.230(a) Startudsigter "Flyvepladsens meteorologiske kontor skal:</i></p> <p><i>a) udarbejde startudsigter som fastsat af den kompetente myndighed"</i></p> <p><i>I pkt. 9.2 udnyttes muligheden i MET.TR.220 Flyvepladsudsigter, jf. litra c, til at fastsætte en TAF med gyldighedsperiode under 9 timer:</i></p> <p><i>"c) Gyldighedsperioden for en rutinemæssig TAF skal være enten 9, 24 eller 30 timer, medmindre andet foreskrives af den kompetente myndighed under hensyntagen til trafikkravene for flyvepladser med en tjenestetid på under 9 timer."</i></p> <p><i>Pkt. 9.3 stadfæster den praksis for udarbejdelse af TAF, som foregår i dag. Det ses ikke, at dette adresseres i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5.</i></p> <p><i>Pkt. 9.4 er på opfordring fra DMI primært afstedkommet af de udsendte automatiske vejrobservationer fra Total i Nordsøen. Kravet giver således DMI en mulighed for at kræve tilstrækkelig kvalitet i vejrobservationerne</i></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>a. være gældende fra jordoverfladen til et flyveniveau ikke lavere end flyveniveau 100 og ikke højere end flyveniveau 150,</p>	<p><i>Kravene om at udstede LLF følger af ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, og bestemmelserne i afsnit 10 supplerer disse bestemmelser.</i></p> <p><i>Der henvises nærmere til MET.OR.260, jf. litra b:</i></p> <p><i>"b) hvis den kompetente myndighed har konstateret, at trafiktætheden under flyveniveau 100 eller op til flyveniveau 150 i bjergrige områder, eller højere om nødvendigt, giver anledning til at udstede en områdeudsigte for flyvninger i lav højde, som ikke udstedes i kombination med en AIRMET, skal udstedelseshyppigheden, formen og den fastsatte gyldighedsperiode for områdeudsigten for flyvninger i lav højde og kriterierne for ændringer dertil være som fastsat af den kompetente myndighed."</i></p>	<p>Ad. 10.1</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>DMI vil derfor gerne have Trafikstyrelsens bekræftelse på, at der henvises til begrebet LLF.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Såfremt, dette ikke kan bekræftes af Trafikstyrelsen, vil det kræve, at DMI på daglig basis</i></p>

HØRINGSUDKAST

<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><i>Pkt 10.2.a. er formuleret på baggrund af forslag fra DMI af hensyn til ensartethed i Namcon regi.</i></p> <p><i>For så vidt angår henvisningen i MET.OR.260, litra b, til AIRMET, bemærkes, at der i henhold til aftale mellem Trafikstyrelsen og DMI, ikke udstedes sådanne AIRMETs inden for dansk område.</i></p>	<p><i>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.</i></p> <p>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>Ad. 10.2.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.</p> <p>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>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</p>
---	--	--

HØRINGSUDKAST

		ikke reguleres af bestemmelsen. NSWC udarbejdes i samarbejde med Sverige, Norge og Finland.
<p>11. 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 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><i>Pkt. 11.1 – 11.5 samler de krav fra hidtil gældende BL 7-17, 3. udgave/7-18, 3. udgav som fortsat er relevante, og som samtidig vurderes at være egnede til at supplere ATM/ANS forordningen og BL 7-5.</i></p> <p><i>Som nævnt ovenfor, skal den, som genererer meteorologiske data, men som ikke stiller disse data til rådighed for den almene luftfart via elektronisk distribution, og således ikke skal etablere en meteorologisk tjeneste, eksempelvis fordi data blot anvendes lokalt for en godkendt eller certificeret flyveplads, kun opfylde kravet i pkt. 11.1.</i></p> <p><i>Pkt. 11.5 specificerer MET.TR.210. Observation af meteorologiske elementer, jf. Litra c, nr. 3:</i></p> <p><i>”c) Banesynsvidde (RVR)</i></p> <p><i>3) Instrumentbaserede systemer</i></p> <p><i>Instrumentbaserede systemer af typen transmissometer-system eller »forward-scatter«-system skal anvendes til at vurdere RVR på baner, der er beregnet til instrumentindflyvnings- og instrumentlandingsoperationer i kategori II og III – og instrumentindflyvnings- og instrumentlandingsoperationer i kategori I, hvis dette fastsættes af den kompetente myndighed.”</i></p>	<p>Ad. 11.</p> <p><i>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.</i></p>
<p>12. Dispensation</p>	<p><i>Bestemmelsen videreføres i den opdaterede BL.</i></p>	<p><i>Intet at bemærke.</i></p>

HØRINGSUDKAST

Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området.		
13. Klageadgang 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.	<i>Bestemmelse om klageadgang indsat, så den afspejler delegationsbekendtgørelsen.</i>	<i>Intet at bemærke.</i>
14. Straffebestemmelse 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. 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.	<i>Straffebestemmelsen er justeret lovteknisk så den passer til kravene.</i>	<i>Intet at bemærke.</i>
15. Ikrafttræden 15.1 BL'en træder i kraft den 1. januar 2025. 15.2 BL 7-17, 3. udgave af 12. december 2008 og BL 7-18, 3. udgave af 12. december 2008 ophæves.		<i>Intet at bemærke.</i>

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>

Sendt: 27. september 2024 12:36

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr (J.nr. 2022- 108867)(ERST Sagsnr: 2024 - 12301)

Kære modtager i Trafikstyrelsen

Hermed Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. nedenstående høring.

Høringssvar vedrørende udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Administrative konsekvenser

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser, i form af lettelser såvel som omkostninger, for erhvervslivet. De administrative konsekvenser består i, at virksomhederne skal opfylde krav om uddannelse af sit (vejrobservations-)personale, samt at uddannelsesprogrammet skal være godkendt af Trafikstyrelsen. Dertil kommer at en række krav om formidlingstjeneste, udfærdigelse af en vejrobservationsmelding som basis for en vejrudsigt og godkendelse af en daglig leder af vejrobservationstjenesten og dennes forpligtelser overfor Trafikstyrelsen bortfalder. For nogle af disse bortfald gælder det, at den reelle ændring allerede er sket med EU-lovgivning.

De administrative konsekvenser vurderes til ikke at overstige bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Innovations- og Iværksættertjekket

Trafikstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at Innovations- og Iværksættertjekket ikke er relevant for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har ingen yderligere bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Thomas Damgaard
Fuldmægtig
Tlf. direkte 51977302
E-post Thodam@erst.dk

Med venlig hilsen

Annette Pia Andersen

ERHVERVSSTYRELSEN
Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291653
E-mail: anpian@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.
Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](#).

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>

Sendt: 27. september 2024 12:36

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr (J.nr. 2022- 108867)(ERST Sagsnr: 2024 - 12301)

Kære modtager i Trafikstyrelsen

Hermed Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. nedenstående høring.

Høringssvar vedrørende udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Administrative konsekvenser

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser, i form af lettelser såvel som omkostninger, for erhvervslivet. De administrative konsekvenser består i, at virksomhederne skal opfylde krav om uddannelse af sit (vejrobservations-)personale, samt at uddannelsesprogrammet skal være godkendt af Trafikstyrelsen. Dertil kommer at en række krav om formidlingstjeneste, udfærdigelse af en vejrobservationsmelding som basis for en vejrudsigt og godkendelse af en daglig leder af vejrobservationstjenesten og dennes forpligtelser overfor Trafikstyrelsen bortfalder. For nogle af disse bortfald gælder det, at den reelle ændring allerede er sket med EU-lovgivning.

De administrative konsekvenser vurderes til ikke at overstige bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Innovations- og Iværksættertjekket

Trafikstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at Innovations- og Iværksættertjekket ikke er relevant for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har ingen yderligere bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Thomas Damgaard
Fuldmægtig
Tlf. direkte 51977302
E-post Thodam@erst.dk

Med venlig hilsen

Annette Pia Andersen

ERHVERVSSTYRELSEN
Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291653
E-mail: anpian@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.
Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](#).

Fra: Jens Christian Johansen. JCJO <jcjo@esbjergairport.dk>

Sendt: 30. september 2024 10:15

Til: Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høringssvar til ny BL 7-17

Hej

Hermed høringssvar fra Esbjerg AFIS:

Vi er som udgangspunkt ganske tilfredse med en opdatering af de meteorologiske B L'ere. Dog ser vi frem til en indkøringsperiode med hensyn til vedligeholdelsestræning, således at tjenestestederne kan få det indarbejdet i det nuværende vedligeholdelses program.

Venlig hilsen

Jens Christian Johansen

AFIS-operatør

Esbjerg Airport

Teknik & Miljø

Tlf. 75 46 87 00

Mobil 27 24 18 65

Email: jcjo@esbjerg.dk

John Tranums Vej 20, 6705 Esbjerg Ø

esbjergairport.dk



Esbjerg
Kommune



Fra: FKO-F-KAA111 la Cour, Jakob Bonne <FKO-F-KAA111@mil.dk> På vegne af FKO-MYN-Forsvarskommandoen

Sendt: 18. september 2024 14:43

Til: Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Cc: FKO-F-CHKAA Wangel, Michael Arnefast <FKO-F-CHKAA@mil.dk>

Emne: Svar på høring over udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til:

Trafikstyrelsen, Att: Per Strand

Som svar på høring af udkast til BL 7-17 har Flyverkommandoen følgende bemærkninger:

- 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? **Nej, BL'en gælder, jf. udkastet, afsnit 3, for "dansk område", hvilket omfatter Danmark, Færøerne og Grønland. At der ikke endnu er udstedt en særskilt delegationsbekendtgørelse for Grønland, således som der er for Færøerne, har ikke nogen betydning i den henseende. Indtil en sådan særskilt bekendtgørelse udstedes for Grønland, er Grønland 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.**
- 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. Hvis de pgl. flyvestationer i Grønland deler meteorologiske data med den almene luftfart via elektronisk distribution, skal der etableres en meteorologisk tjeneste, som i henhold til BL 7-5, skal certificeres af Trafikstyrelsen. Hvis der blot generes meteorologiske data lokalt til en flyvestation, altså uden at den almene luftfart hermed får adgang til disse data, er der ikke krav om at der skal etableres en meteorologisk tjeneste. [Men er AUTO-METAR ikke netop pr. definition tilgængelig for den almene luftfart, og kan man evt. begrænse det til lokal brug?]

Med Venlig Hilsen/Kind Regards

Jakob Bonne la Cour
Chefkonsulent
Teamleder og sagsbehandler
AirC2 sektionen

FLYVERKOMMANDOEN
Herningvej 30, 7470 Karup J
Telefon +45 728 40255/Mobil +45 61131642
FIIN: FKO-F-KAA111
E-mail: 00498214@MIL.DK

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Fra: Joanna Djurhuus <JoannaD@uvmr.fo>

Sendt: 27. september 2024 12:51

Til: Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Jákup Egholm Hansen <jhan@floghavn.fo>; Randi Reinert <randi@atlantic.fo>

Emne: SV: Høring over udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Kære Per

Færøernes landsstyre har ingen bemærkninger til forslaget. Atlantic Airways og Vagar Lufthavn sender muligvis egne høringssvar.

Med venlig hilsen

Jóanna Djurhuus

Jóanna Djurhuus

Deildarstjóri / Director

Tel. +298 556084

joannad@uvmr.fo

www.uvmr.fo

Uttanríkis- og vinnumálaráðið

Ministry of Foreign Affairs, Industry and Trade



FØROYA LANDSSTÝRI

The Government of the Faroe Islands

Fra: Jana Hochmanová <Jana.Hochmanova@gate.aero>

Sendt: 30. september 2024 12:34

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Emne: TS-mailadresse for NPA - BL 7-17 - Høring: Nye regler på vej for det meteorologiske område i luftfarten

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Dear Sirs,

GATE Aviation Training does not have any comments to BL 7-17, as such. However, we see the proposed date of implementation being rather soon after the expected publication. We suggest a transitional period of 4, optimally 6 months after the publication.

With kind regards

Jana Hochmanová

COO



GATE Aviation Training ApS

CPH Airport Business Center

Petersdalvej 1A, 3rd Floor

2770 Kastrup – Denmark

M: +420 724 153 742

E: jana.hochmanova@gate.aero

W: www.gate.aero

Fra: Kristoffer Heiselberg <kris@airports.gl>

Sendt: 1. oktober 2024 02:09

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Niels Grosen <ngr@airports.gl>; Jesper Nordskilde <jno@airports.gl>; emtjn@nanoq.gl; box909@nanoq.gl

Emne: Høring over udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr - j.nr. 2022-108867

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Hej Per

Fra Greenland Airports side har vi følgende spørgsmål til udkastet på en ændret BL 7-17:

I forhold til det fremtidige krav om vedligeholdelsestræning hvert 2. år for AFIS-pladser hvor der udøves vejrobservationstjeneste, er der tvivl om de formelle krav til længde og omfang af den teoretiske træning samt længde og omfang af den praktiske træning. Dette jf. punkt 7.2.1 i BL 7-17.

Kan i belyse disse krav yderligere?

Det er planen fra Greenland Airports side, at implementerer det kommende krav om vedligeholdelsestræning hvert 2. år ved at lade vores nuværende ATS uddannelsesudbyder GATE Aviation, forestå den teoretiske vedligeholdelsestræning og derefter opfylde kravet om praktisk vedligeholdelsestræning lokalt på de respektive AFIS-pladser.

Yderligere er der 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?

Afslutningsvis kvitteres der for de resterende ændringer i udkastet til BL 7-17 og der er ikke på nuværende tidspunkt nogen kommentarer til disse.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga / Med venlig hilsen / Best regards

Kristoffer Heiselberg
ATS Chef / ATS Manager

 +299 341712 / +299 487171

 kris@airports.gl



GreenlandAirports

Mittarfeqarfiit

Greenland Airports

Qeqertanut 1, 3. sal

Box 2000, 3900 Nuuk, Greenland

www.airports.gl



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
ATT: Per Strand

Departementet for Boliger og Infrastruktur høringsvar til udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr.

08-10-2024
Sagsnr.:
ID. nr.:

Departementet for Boliger og Infrastruktur takker for muligheden for at komme med høringsvar på udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr modtaget 2. september med høringsfrist 30. ds.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Departementet for Boliger og Infrastruktur har ingen bemærkninger til den tilsendte BL.

Endvidere har Departementet for Boliger og Infrastruktur sendt høringen videre til Air Greenland og Greenland Airports for bemærkninger.

Air Greenland har ingen bemærkninger.

Greenland Airports oplyser at de agter selv at afgive høringsvar til Trafikstyrelsen.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Nicklas Lauritzen
Toqq/direkte 345253
nlau@nanoq.gl

Fra: Peter Meilhede <Peter@Meilhede.dk>

Sendt: 30. september 2024 23:55

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Emne: j.nr. 2022-108867 Høring over udkast til BL på Meteorologiområdet indenfor luftfart.

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Hej Per

Hermed et stk høringssvar til j.nr. 2022-108867 Høring over udkast til BL på Meteorologiområdet indenfor luftfart. BL 7-17.

Til referencedokumenter i BL 7-17 bør WMO*-No 8 "Guide to Instruments and Methods of Observation Volume I –Measurement of Meteorological Variables 2023 edition" indgå.

Den bør indgå som Referencedokumenter 1.6.

Rationale.

Det er vigtig at målestationerne bliver indrettet så deres placering ikke har en positiv indvirkning på måling af temperatur.

ANNEX 1.D. SITING CLASSIFICATIONS FOR SURFACE OBSERVING STATIONS ON LAND

Kap 2 beskriver indretning af målestationer og kap 2.2 class 1 side 46 bør overholdes for at målestationenplacering ikke tilføjer højere en temperatur fra målestationens omgivelse.

Se venligst snip fra siden

Den nuværende pkt. 1.6 bør så blive pkt. 1.7

Der bør være en reference i 11.0 Måleudstyr på flyvepladser hvor det beskrivelse viser hvor stationen er placeret.

2.2 Class 1

- (a) Flat, horizontal land, surrounded by an open space, slope less than $\frac{1}{2}$ (19°);
- (b) Ground covered with natural and low vegetation (< 10 cm) representative of the region;
- (c) Measurement point situated:
 - (i) At more than 100 m from heat sources or reflective surfaces (buildings, concrete surfaces, car parks, and the like);
 - (ii) At more than 100 m from an expanse of water (unless significant of the region);
 - (iii) Away from all projected shade when the sun is higher than 5° .

A source of heat (or expanse of water) is considered to have an impact if it occupies more than 10% of the surface within a circular radius of 100 m surrounding the screen, makes up 5% of an annulus of 10–30 m, or covers 1% of a 10 m radius area.

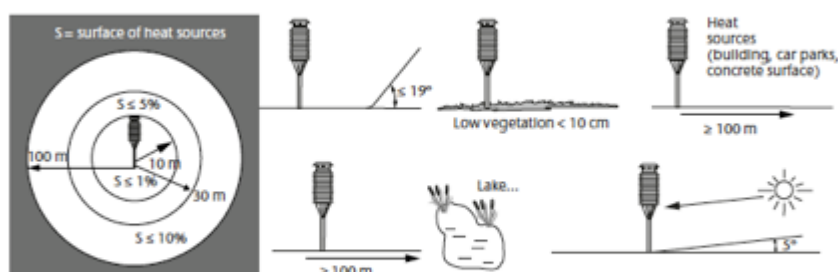


Figure 1.D.1. Criteria for air temperature and humidity for class 1 sites

Du finder dokumentet ved at følge linket https://library.wmo.int/records/item/68695-guide-to-instruments-and-methods-of-observation?language_id=13&back=&offset=9

Med venlig hilsen

Peter Meilhede

Peter@Meilhede.dk

27 64 61 45

Bøgomvej 35

7100 Vejle

Fra: Kim Svendsen <k.svendsen@cph.dk>

Sendt: 30. september 2024 10:54

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Mari Orvokki Ruuhi <mari.ruuhi@cph.dk>; Martin Streit Nissen <martin.nissen@cph.dk>; Lars Smith Iversen <lars.iversen@cph.dk>; Mads Berg Heising <mads.heising@cph.dk>; Lone Andreasen <l.andreasen@cph.dk>; Anders Sigurd Clausen <anders.clausen@cph.dk>

Emne: Høringssvar til ny BL 7-17 på meteorologiområdet inden for luftfart

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede dokumenter, som ikke er sikre, medmindre du stoler på afsenderen.

Til Trafikstyrelsen

Til brug for jeres nye BL 7-17 har Københavns Lufthavne følgende bemærkninger:

Generelt:

Vi foreslår en forenkling af sproget, så eksempelvis:

"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"

erstattes med

"METAR udsendes hver halve time på minuttal 20 & 50."

Til 11.3.3:

Det burde fremgå hvor lang tid checkskemaerne skal opbevares.

Til den nuværende 7-18:

I den nuværende BL 7-18 er krav til de anvendte sensorer oplistet. Det er et ønske fra vores teknikere at bevare denne i den nye 7-17.

Med venlig hilsen

Kim Svendsen

Asset Compliance Specialist, FTM

Mobil: 53536786

E-mail: k.svendsen@cph.dk

Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsvboulevarden 6, 2770 Kastrup, CVR: 14 70 72 04, Tlf.: +45 32 31 32 31

cph.dk



Copenhagen Airports

CPH

– Let's travel together to a better tomorrow

Fra: Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>

Sendt: 1. oktober 2024 09:50

Til: Per Strand <pers@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>

Emne: Svar vedr. Høring over udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr

Kære Per

Naviair har ingen bemærkninger til høringen vedr. BL 7-17.

Jeg skal samtidig beklage, at vi ikke fik svaret på høringen i går.

Med venlig hilsen

Charlotte Mulle Birn

Specialkonsulent • Operational Strategy & Compliance, OD

T +45 3247 7910 • cmb@naviair.dk

Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark

T +45 3247 8000 • www.naviair.dk



Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

c.c. Uttanríkis- og Vinnumálaráðið
Att. Joanna Djurhuus



P/f Vága Floghavn
FO-380 Sørvágur
Faroe Islands
Tel: (+298) 35 44 00
Fax: (+298) 35 44 01
www.floghavn.fo
floghavn@floghavn.fo

Date: September 30, 2024
Our ref:
Contact person/Ext.:

Your letter of:
Your ref.:

Svar til høring over udkast til BL 7-17 på meteorologiområdet inden for luftfart

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr på flyvepladser.

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 2. sep. 2024, Sagsnr. 2022-108867, angående udkast til ændringer af "BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr på flyvepladser", fremsendes hermed Vága Floghavns kommentarer til udkastet.

1. Generelt:

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 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 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.

2. BL 7-17

Der henvises til Vága Floghavns bemærkninger til udkastet til ny BL 7-17, i vedhæftede bilag.

Vága Floghavns bemærkninger fremgår af den bagerste kolonne i bilaget.

3. Særlig fokus

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 iverigt.

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.

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.

Med venlig hilsen

Jákup Egholm Hansen

COO / Airport Manager

Bilag: Tabel med Vága Floghavns kommentarer til BL 7-17, 4. Udg.

BILAG – til høring over udkast til BL 7-17 på meteorologiområdet inden for luftfart:

Nedenstående skema indeholder:

1. kolonne Trafikstyrelsens forslag til ny BL 7-17 som samler væsentlige punkter fra hidtil gældende BL 7-17 og 7-18 i én samlet MET-BL, og som supplerer (EU) forordning 2017/373 (ATM/ANS forordningen) og BL 7-5.
2. kolonne indeholder Trafikstyrelsens kommentarer til forslaget til ny BL 7-17.
3. kolonne indeholder Vága FLoghavns bemærkninger til forslaget til ny BL 7-17

Forslag til ny BL 7-17	Trafikstyrelsens kommentarer	Vága Floghavn's bemærkninger
<p>BL 7-17</p> <p>Bestemmelser om meteorologisk tjeneste og meteorologisk udstyr*</p> <p>Udgave 4,</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><i>Titel og indledning opdateret redaktionelt og lovteknisk og dækker nu både hidtil gældende BL 7-17 og BL 7-18.</i></p> <p><i>Det bemærkes, at der p.t. endnu ikke er udstedt en særskilt delegationsbekendtgørelse for Grønland.</i></p>	
*) I BL'en er der medtaget visse bestemmelser fra Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr.	<i>EU-Fodnote indsat i forhold til Danmark</i>	

<p>2017/373 af 1. marts 2017, som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 2020/469 af 14. februar 2020, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2021/665 af 22. april 2021, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr.2021/1338 af 11. august 2021 og kommissionens gennemførelsesforordning(EU) nr. 938 af 26. juli 2022 og forordning (EU) 2023/1771 af 12. september 2023. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelse af disse bestemmelser i BL'en er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.</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 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/ANSforordningen.</p> <p>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.</p>	<p><i>Indledningen opdateret redaktionelt og lovteknisk. Der refereres som udgangspunkt kun til dokumenter som nævnes i BL'ens bestemmelser.</i></p>	<p>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 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>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 at disse positivt er sat i kraft for Færøerne.</p> <p>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</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>1.5 WMO No 1209 – Compendium of WMO Competency Frameworks fra 2019.</p> <p>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:</p> <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>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>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><i>Definitionen i pkt. 2.1 er indsat af praktiske hensyn således, at der kan henvises til relevant gældende lovgivning om luftfartstjenester for Danmark henholdsvis Færøerne og Grønland på samme tid.</i></p> <p><i>Endvidere henvises i pkt. 2.2 netop til denne lovgivning for yderligere definitioner, jf. praksis mht. BL'er på ATM/ANS området.</i></p>	

<p>2.2 For øvrige definitioner henvises til ATM/ANSforordningen/BL 7-5</p>	<p><i>Bemærk at "luftfartens meteorologiske station" (begreb fra den danske oversættelse af ATM/ANS-forordningen & BL 7-5) og "vejrobservationstjeneste" anvendes synonymt i denne kolonne med kommentarer.</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><i>Afsnit 3 omfatter nu anvendelsesområdet for både hidtil gældende BL 7-17 og BL 7-18.</i></p> <p><i>Anvendelsesområdet udvides til også at omfatte offshoreinstallationer i Nordsøen, idet der dog i forhold til gældende ret kun er tale om en præciserende tilpasning. Forordning (EU) 2018/1139 (luftfartsgrundforordningen) gælder således for så vidt angår levering af ATM/ANS for det fælles europæiske luftrum, hvilket for Danmark ansvarsområde omfatter København FIR samt visse områder i tilgrænsende FIR i henhold til aftaler med pågældende stater. Det indebærer, at ATM/ANS tjenester der leveres i Danmarks ansvarsområde, herunder dele af Nordsøen, skal efterleve kravene i ATM/ANSforordningen, herunder certificeringskravet.</i></p> <p><i>Det præciseres endvidere, at bestemmelserne alene indeholder supplerende regler til forordning (EU) 2017/373 gældende for Danmark samt til BL 7-5 gældende for Færøerne og Grønland.</i></p> <p><i>I modsætning til den hidtil gældende BL 7-17, som kun forholder sig til etablering af vejrobservationstjeneste (og formidlingstjeneste), vil den nye BL 7-17 tillige gælde for 'Flyvepladsens meteorologiske kontor' (DMI) samt 'Meteorologisk overvågningskontor' (DMI), jf. afsnit 4.</i></p>	
<p>4. Generelt</p> <p>Meteorologisk vejrobservationstjeneste (luftfartens meteorologiske station), flyvepladsens meteorologiske kontor samt et meteorologisk</p>	<p><i>Pkt. 4 fastslår hvilke meteorologiske tjenester, der skal etableres, og at disse tjenester, udover de krav der gælder for tjenesteudøvelse i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, skal opfylde kravene i denne BL.</i></p>	<p>Ad. 4.: Vága 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,</p>

<p>overvågningskontor skal, udover hvad der følger af reglerne i ATM/ANSforordningen/BL 7-5, etableres og udøves i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.</p>		<p>ligeledes i samråd med Trafikstyrelsen, Naviair og operatører. TWI-systemet er godkendt af Trafikstyrelsen som meteorologisk udstyr, og er godkendt iht. til projektgodkendelser 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/ANSforordningen/BL 7-5, skal opfylde kravene i BL 7-17.</p> <p>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.</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</p>	<p><i>Pkt. 5.1 bestemmer i hvilket tilfælde, der skal etableres en meteorologisk vejrobservationstjeneste. Der skelnes ikke ml. typen af flyvepladser – det er alene behandlingen af meteorologiske informationer, som afgør om man skal etablere en vejrobservationstjeneste eller ej.</i></p> <p><i>Til forskel fra den nuværende version af BL 7-17 lægges der op til, at det ikke er typen af lufttrafiktjeneste (ATC/AFIS), som afgør, om der skal etableres en meteorologisk tjeneste, men alene det forhold, at de meteorologiske data deles med den almene luftfart. At der etableres en meteorologisk</i></p>	<p>Ad. 5.1.:</p> <p>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>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><i>tjeneste medfører efter ATM/ANS-forordningen og BL 7-5, at tjenesteudøveren skal være certificeret hertil.</i></p> <p><i>Det følger modsætningsvis af pkt. 5.1, at den som genererer meteorologiske data, men som ikke stiller disse data til rådighed for den almene luftfart via elektronisk distribution, eksempelvis fordi data blot anvendes lokalt for en flyveplads, ikke har pligt til at etablere en meteorologisk tjeneste og følgelig er undtaget fra kravet om certificering efter ATM/ANS forordningen/BL 7-5 samt fra en række af kravene i denne BL, jf. pkt. 6.2 nedenfor, som nærmere fastlægger ansvaret for sådanne organisationer.</i></p> <p><i>Pkt. 5.2 vedrører etablering af 'flyvepladsens meteorologiske kontor samt meteorologisk overvågningskontor begge gældende for DMI. Punktet fastlægger, at DMI skal etablere disse to tjenester (som er to af de tre meteorologiske tjenester som forordning (EU) 2017/373 stiller krav til – den tredje værende luftfartens meteorologiske station/vejrobservationstjenesten).</i></p> <p><i>Pkt. 5.3 Bestemmelsen giver Trafikstyrelsen mulighed for at kræve etablering af meteorologisk vejrobservationstjeneste, hvis der eksempelvis er megen eller kompleks trafik på en flyveplads, eller hvis særlige meteorologiske forhold, eksempelvis turbulens eller hurtige vejrskift mm., nødvendiggør etablering af tjenesten. At der etableres en meteorologisk vejrobservationstjeneste medfører efter ATM/ANS-forordningen henholdsvis BL 7-5, at tjenesteudøveren skal være certificeret hertil.</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</p>	<p><i>I pkt. 6.1 fastslås ansvarsforholdet og hvilke krav, der skal opfyldes for de meteorologiske tjenester.</i></p>	<p>Ad. 6.2.: I 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>operative bestemmelser og 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><i>I pkt. 6.2 fastslås ansvarsforholdet og hvilke krav, der skal opfyldes for de organisationer, der alene genererer meteorologiske data til lokal brug for en flyveplads, som dog er godkendt eller certificeret, men altså ikke stiller data til rådighed for den almene luftfart via elektronisk distribution, hvorved de ikke skal etablere en meteorologisk tjeneste.</i></p> <p><i>De godkendte eller certificerede flyvepladser omfatter flyvepladser, hvis benyttelse står åben for offentligheden og private flyvepladser, der benyttes til erhvervs-mæssig lufttransport. Sådanne flyvepladser, hvor der samtidig ikke er pligt til etablering af meteorologisk tjeneste, kan eksempelvis være de lidt mindre flyvepladser, helikopter-dæk og HEMS-pladser.</i></p> <p><i>Som det fremgår, skal sådanne godkendte eller certificerede flyvepladser uden pligt til etablering af meteorologisk tjeneste, kun opfylde kravet i pkt. 11.1, dvs. ICAO Annex 3/WMOs tekniske krav til det tekniske meteorologiske udstyr og pålægges således ikke yderligere byrder, end hvad der følger af det nævnte tekniske krav.</i></p> <p><i>Det bemærkes i den forbindelse, at der p.t. alene er krav om, at der skal være meteorologisk udstyr på helikopter-dæk på havanlæg i BL 3-5 (Anemometer, termometer, fugtighedsmåler og barometer) og på hævede helikopter-dæk BL 3-8 (vindmåler), som således skal opfylde de tekniske krav i pkt. 11.1.</i></p> <p><i>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.</i></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>7. Uddannelse</p> <p>7.1 Personer som, i henhold til ATM/ANS forordningen/BL 7-5, udarbejder rutinemæssige</p>	<p><i>Ansvar for at sikre kompetente medarbejdere i overensstemmelse med afsnit 7, ligger jf. pkt. 6.1, kun hos den certificerede meteorologiske tjenesteudøver,</i></p>	<p>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</p>

<p>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><i>og altså ikke den der alene genererer data til lokal brug for en flyveplads, jf. pkt. 6.2.</i></p> <p><i>Pkt. 7.1.1 tilsikrer, at uddannelsen af vejrobservatorer omfatter de minimumsanbefalinger, som WMO (World Meteorological Organization) foreslår.</i></p> <p><i>I den forbindelse har Trafikstyrelsen valgt at tage udgangspunkt i WMO publikation No.1209 i stedet for No. 1083, som anbefalet af DMI. Trafikstyrelsen anerkender, at WMO publikation no. 1083 indeholder kortfattet beskrivelse af vejrobservator læringsmål (s. 56), men WMO publikationen no. 1209 (s. 44-) indeholder imidlertid et afsnit, som grundigere beskriver indhold i en læringsplan for vejrobservatorer.</i></p> <p><i>Med pkt. 7.1.2 følger en differentiering af indholdet i uddannelsen til vejrobservator, da eksempelvis tjenesteudøvere på Færøerne og i Grønland bør adressere de særlige vejrforhold, som er fremherskende her.</i></p> <p><i>MET vedligeholdelsestræning indføres med pkt. 7.2. (denne træning udføres i praksis ved størsteparten af de danske vejrobservationstjenester). Størstedelen af de certificerede vejrtjenesteudøvere udfører allerede årlig vedligeholdelsestræning inkl. MET i et eller andet omfang. Kravet erstatter delvist det hidtil gældende krav i BL 7-17, 3. udg. (pkt. 7.2.2), hvor en vejrobservator skal udføre 20 arbejdsdages vejrobservationstjeneste indenfor et tidsrum på 24 måneder.</i></p> <p><i>Det hidtil gældende pkt. 4.2, litra b, jf. BL 7-17, 3. udg. udgår, idet der ikke er krav om godkendelse eller udpegning af en daglig leder af den meteorologiske tjeneste. Det står den meteorologiske tjenesteudøver frit for, om der skal udpeges en daglig leder, men</i></p>	<p>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>
---	--	--

	<i>dette reguleres lokalt i organisationens ledelsessystem og er Trafikstyrelsen uvedkommende.</i>	
<p>8. Luftfartens meteorologiske station</p> <p>8.1 For luftfartens meteorologiske station, som i henhold til ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, skal 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><i>Kravene om at udstede METAR følger af ATM/ANSforordningen/BL 7-5, og bestemmelserne i afsnit 8 supplerer disse bestemmelser.</i></p> <p><i>I pkt. 8.2 suppleres kravet i ATM/ANS-forordningen/BL 7-5 om tidsintervallet for METAR med krav om på hvilke tidspunkter de halvtimelige METAR skal udsendes.</i></p> <p><i>I pkt. 8.3 suppleres bestemmelsen i MET.OR.200, litra b for Færøerne og Grønland. Efter bestemmelsen i MET.OR.200, litra b, kan METAR udstedes hver time i stedet for hver halve time, til formidling ud over oprindelsesflyvepladsen for flyvepladser, der ikke betjener internationale erhvervsmæssige luftfartsoperationer i rute-flyvning, som fastsat af den kompetente myndighed. Med pkt. 8.3 udvides denne mulighed til også at kunne begrundes i flyvepladsens beflyvningsmønster og øvrige relevante forhold.</i></p> <p><i>I pkt. 8.4 suppleres kravet i pkt. 8.3 og ATM/ANSforordningen/BL 7-5 med krav om på hvilke tidspunkter de heltimelige METAR skal udsendes.</i></p> <p><i>Pkt. 8.5 fastlægger reglerne for den praksis for udsendelse af METAR, som foregår fra luftfartens meteorologiske stationer i dag. Kravet er ikke på linje med eksempelvis Norge og Sverige, som begge kræver udsendelse af manuelle vejrobservationer indenfor hhv. flyvepladsens åbningstid (NO) / tidspunktet, hvor der er etableret flyvekontrolltjeneste på flyvepladsen (SV). Fsva. Norge kan AUTO-METAR tillades ved godkendelse af Luftfartstilsynet.</i></p>	<p>Ad. 8.: Vága 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>9. Flyvepladsens meteorologiske kontor</p>	<p><i>Kravene om at udstede TAF og TREND følger af ATM/ANSforordningen/BL 7-5, og bestemmelserne i afsnit 9 supplerer disse bestemmelser.</i></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><i>Der er tale om følgende bestemmelser fra ATM/ANSforordningen/BL 7-5, der suppleres.</i></p> <p><i>MET.OR.215(a) " Flyvepladsens meteorologiske kontor skal: a) udarbejde og/eller indhente udsigter og andre relevante meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for udførelsen af sine respektive funktioner, til flyvninger, som det skal betjene, efter den kompetente myndigheds anvisninger"</i></p> <p><i>MET.OR.225(a) Landingsudsigter (vedrørende TREND) Flyvepladsens meteorologiske kontor skal: a) udarbejde og/eller indhente udsigter og andre relevante meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for udførelsen af sine respektive funktioner, til flyvninger, som det skal betjene, efter den kompetente myndigheds anvisninger</i></p> <p><i>MET.OR.230(a) Startudsigter "Flyvepladsens meteorologiske kontor skal:</i></p> <p><i>a) udarbejde startudsigter som fastsat af den kompetente myndighed"</i></p> <p><i>I pkt. 9.2 udnyttes muligheden i MET.TR.220 Flyvepladsudsigter, jf. litra c, til at fastsætte en TAF med gyldighedsperiode under 9 timer:</i></p> <p><i>" c) Gyldighedsperioden for en rutinemæssig TAF skal være enten 9, 24 eller 30 timer, medmindre andet foreskrives af den kompetente myndighed under hensyntagen til trafikkravene for flyvepladser med en tjenestetid på under 9 timer."</i></p> <p><i>Pkt. 9.3 stadfæster den praksis for udarbejdelse af TAF, som foregår i dag. Det ses ikke, at dette adresseres i ATM/ANSforordningen/BL 7-5.</i></p>	
--	--	--

	<p><i>Pkt. 9.4 er på opfordring fra DMI primært afstedkommet af de udsendte automatiske vejrobservationer fra Total i Nordsøen. Kravet giver således DMI en mulighed for at kræve tilstrækkelig kvalitet i vejrobservationerne.</i></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/ANSforordningen/BL 7-5, jf. MET.OR.260, litra b, skal</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 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><i>Kravene om at udstede LLF følger af ATM/ANS-forordningen/BL 7-5, og bestemmelserne i afsnit 10 supplerer disse bestemmelser.</i></p> <p><i>Der henvises nærmere til MET.OR.260, jf. litra b:</i></p> <p><i>”b) hvis den kompetente myndighed har konstateret, at trafiktætheden under flyveniveau 100 eller op til flyveniveau 150 i bjergrige områder, eller højere om nødvendigt, giver anledning til at udstede en områdeudsigt for flyvninger i lav højde, som ikke udstedes i kombination med en AIRMET, skal udstedeshyppigheden, formen og den fastsatte gyldighedsperiode for områdeudsigten for flyvninger i lav højde og kriterierne for ændringer dertil være som fastsat af den kompetente myndighed.”</i></p> <p><i>Pkt 10.2.a. er formuleret på baggrund af forslag fra DMI af hensyn til ensartethed i Namcon regi.</i></p> <p><i>For så vidt angår henvisningen i MET.OR.260, litra b, til AIRMET, bemærkes, at der i henhold til aftale mellem Trafikstyrelsen og DMI, ikke udstedes sådanne AIRMETs indenfor dansk område.</i></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 3 samt henvisninger deri til relevante WMO publikationer.</p>	<p><i>Pkt. 11.1 – 11.5 samler de krav fra hidtil gældende BL 7-17, 3. udgave/7-18, 3. udgav som fortsat er relevante, og som samtidig vurderes at være egnede til at supplere ATM/ANS forordningen og BL 7-5.</i></p> <p><i>Som nævnt ovenfor, skal den, som genererer meteorologiske data, men som ikke stiller disse data til rådighed for den almene luftfart via elektronisk</i></p>	<p>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</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><i>distribution, og således ikke skal etablere en meteorologisk tjeneste, eksempelvis fordi data blot anvendes lokalt for en godkendt eller certificeret flyveplads, kun opfylde kravet i pkt. 11.1.</i></p> <p><i>Pkt. 11.5 specificerer MET.TR.210. Observation af meteorologiske elementer, jf. Litra c, nr. 3:</i></p> <p><i>”c) Banesynsvidde (RVR)</i> <i>3) Instrumentbaserede systemer</i> <i>Instrumentbaserede systemer af typen transmissometer-system eller »forward-scatter«-system skal anvendes til at vurdere RVR på baner, der er beregnet til instrumentindflyvnings- og instrumentlandingsoperationer i kategori II og III — og instrumentindflyvnings- og instrumentlandingsoperationer i kategori I, hvis dette fastsættes af den kompetente myndighed.”</i></p>	<p>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>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>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 de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området</p>	<p><i>Bestemmelsen videreføres i den opdaterede BL.</i></p>	
<p>13. Klageadgang</p> <p>Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for Transportministeriet eller anden</p>	<p><i>Bestemmelse om klageadgang indsat, så den afspejler delegationsbekendtgørelsen.</i></p>	

<p>administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.</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><i>Strafbestemmelsen er justeret lovteknisk så den passer til kravene.</i></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>		