

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

Notat

Sagsnr.: 2022-075305

Dato: 16-12-2022

Høringsnotat

BL 7-21, Bestemmelser om etablering af luftrafiktjeneste, 6. udgave

Trafikstyrelsen har den 5. oktober 2022 sendt udkast til BL 7-21, Bestemmelser om etablering af luftrafiktjeneste, 6. udgave, i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til BL'en har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. november 2022.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Danske Regioner.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Skive Lufthavn, Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES), Sønderborg Lufthavn, Navair, AOPA DMU, Esbjerg AFIS (Esbjerg Lufthavn), Mittarfeqarfiit, Grønlands Selvstyre, Vagar Lufthavn, Færøernes Landsstyre, Flyverkommandoen og KAIR.

I skemaet i bilag 2 er høringssvarene refereret og kommenteret af Trafikstyrelsen i relation til de enkelte bestemmelser. Som det fremgår, er der på den baggrund foretaget visse justeringer i den endelige BL. Herudover har Trafikstyrelsen på egen foranledning foretaget enkelte redaktionelle justeringer i den endelige BL.

Bilag 1

Høringsparter

Aarhus Lufthavn
Aalborg Lufthavn
Anholt Flyveplads
AOPA DMU
Billund Airport
Brancheforeningen Dansk
Luftfart
Bornholms Lufthavn
Hans Christian Andersen
Airport
De Regionale Lufthavne
Dansk Erhverv
Dansk Flyvelederforening
(DATCA)
DATSO, FISO operatører
Dansk Industri, DI Transport
Danske Regioner
Erhvervsflyvningens
Sammenslutning
Erhvervsstyrelsen, Let Byrder
Esbjerg Lufthavn
Forsvarskommandoen
Færøernes Landsstyre
Grønlands selvstyre
Hans Christian Andersen
Airport
Herning Lufthavn ApS
Kalundborg
Kolding Lufthavn
Kruså-Padborg Flyveplads
ApS
Naviair
Havarikommissionen

Københavns Lufthavne A/S
Kolding Lufthavn
Kommunernes Landsforening
Kongelig Dansk Aeroklub
Lemvig Flyveplads
Lolland Falster Airport
Læsø Flyveplads
Midtjyllands lufthavn
Mittarfeqarfiit (Grønlands
Lufthavne)
Morsø Flyveplads
Nordic Seaplanes
Randers Flyveplads
Rigsombudsmanden på
Færøerne
Rigsombudsmanden i
Grønland
Ringsted Flyveplads
Samsø Flyveplads
Sindal Lufthavn
Skive Lufthavn
Stauning Lufthavn
Sydfyns Flyveplads
Sønderborg Lufthavn
Thisted Lufthavn
Tønder Flyveplads
Vagar Lufthavn
Vesthimmerland Flyveplads
Viborg Flyveplads
Vojens Lufthavn
Ærø Flyveplads

Bilag 2

Kommenterede høringssvar til BL 7-21, 6. udgave

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens kommentarer
Generelt til udkastet til BL 7-21, 6. udgave	<p><u>Henvisning til EU-forordning:</u></p> <p>Naviair Naviair anfører, at der i udkastet til BL 7-21 henvises meget generelt til ATM/ANS-forordningen, bl.a. ifm. krav til etablering af kontrolcentral og etablering af flyveinformationscentral. I lighed med Naviairs høringssvar til BL 7-5 og BL 6-05, bør man efter Naviairs vurdering eksplicit indskrive den gældende lovtekst og krav, som ønskes implementeret fra EU-lovgivningen i BL-regi, fremfor at henvise generelt til EU-forordningen, så det dermed bliver tydeligt, hvad indholdet af de enkelte forordningskrav er.</p> <p>Naviairs begrundelse herfor er dels, at en generel henvisning til den EU-lovgivning man vil implementere med BL'en kan medføre mange uhensigtsmæssige tvivlsspørgsmål, hvilket kunne undgås, hvis lovteksten fremgik eksplicit i BL'en, på dansk og eventuelt særligt tilpasset de lokale forhold, hvor relevant. Den anden del af begrundelsen vedrører implementeringen af EU-regler for Nordatlanten, hvor Naviair finder det juridisk hensigtsmæssigt, at lovkravene fremgår af en BL og ikke af en EU-forordning, da det er den juridiske opsætning, der gælder for luftfartsregler for Nordatlanten. Dette sikrer også, at fremtidige ændringer til forordningerne ikke gøres direkte gældende for Nordatlanten, men skal transponeres igennem BL'en, og derigennem sikres en tilstrækkelig høring og involvering af de aktører, som ikke er direkte involveret i EU-lovgivningsprocessen i almindelighed.</p> <p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>Mittarfeqarfiit (MIT) finder det, som påpeget i andre sammenhænge, ikke acceptabelt og særdeles uhensigtsmæssigt, at der for en BL, der søges gjort gældende i Grønland og på Færøerne, henvises til EU forordninger. MIT har tidligere gjort opmærksom på, at BL 7-5, som denne BL 7-21 er bundet op på, indeholder en række irrelevante og meget uheldige formuleringer og krav i forhold i forhold til EU-lovgivningen.</p> <p>Ifølge MIT synes implementeringen af BL 7-21 samlet at følge en, for Grønland, meget utilfredsstillende forvaltningspraksis, hvor MIT bliver</p>	<p><u>Ad henvisning til EU-forordning:</u></p> <p>Udkastet til BL 7-21 implementerer ikke krav fra ATM/ANS-forordningen ved henvisning. ATM/ANS-forordningen gælder direkte for Danmark og tilsvarende regleregøres på relevante områder gældende for Færøerne og Grønland via BL 7-5, som i et bilag indeholder den relevante forordningstekst. Der er altså hverken i BL 7-21 eller BL 7-5 tale om, at EU-krav gøres gældende for Færøerne eller Grønland via henvisning.</p> <p>Udkastet til BL 7-21 indebærer alene en regelsanering og præcisering, som afspejler, at ATM/ANS-forordningen er gældende direkte for Danmark og at BL 7-5 er gældende for Færøerne og Grønland.</p> <p>Der er altså ikke tale om, at BL 7-21 indfører nye krav i forbindelse med etablering af kontrolcentral og flyveinformationscentral, jf. afsnit 10 og 11 og henvisningerne i disse afsnit og afsnit 2 om definitioner til ATM/ANS-forordningen og BL 7-5 var alene tiltænkt det formål at gøre opmærksom på de bestemmelser, som i forvejen gælder for henholdsvis Danmark jf. ATM/ANS-forordningen og for Færøerne/Grønland jf. BL 7-5 pr. 1. januar 2024, og som erstatter BL 7-8, som der tidligere henvises til.</p> <p>Da ATM/ANS-forordningen og BL 7-5 imidlertid mere vedrører <i>udøvelsen</i> af tjeneste og under alle omstændigheder gælder, finder Trafikstyrelsen efter nærmere overvejelse, at henvisningerne i afsnit 10 og 11 er unødvendige og kan udgå. Det bemærkes i den forbindelse, at der heller ikke er sådanne henvisninger i afsnit 6-9 for de øvrige ATS-tjenester.</p> <p>Henvisningerne i afsnit 2 om definitioner er dog fortsat nødvendige, men Trafikstyrelsen finder på baggrund af høringssvarene anledning til at præcisere, at ATM/ANS-forordningen gælder for Danmark og at BL 7-5 gælder for Færøerne og Grønland.</p> <p>For så vidt angår indholdet af BL 7-5, herunder bilaget, der indeholder den relevante tekst fra ATM/ANS-forordningen, som gøres gældende på Færøerne og i Grønland, henviser Trafikstyrelsen til sine kommentarer afgivet i høringssvarene i forbindelse med den BL.</p>

	<p>tvunget til at forholde sig til og følge en række ikke relevante EU-lovgivninger.</p> <p>Grønlands Selvstyre Departement for Boliger og Infrastruktur (IAN)</p> <p>IAN gør opmærksom på, at der selvfølgelig er et ønske om, at der fremadrettet implementeres et mere ensartet regelgrundlag på luftfartsområdet inden for Rigsfællesskabet med baggrund i internationale luftfartsbestemmelser og anbefalinger (herunder, men ikke begrænset til, EU-lovgivning), i det omfang, at det er nødvendigt.</p> <p>Dog understreger IAN kraftigt, at IAN finder det uhensigtsmæssigt, at implementeringen sker på denne måde, som det er foreslået ved BL 7-21. Departementet bemærker en uheldig tendens, som også har gjort sig gældende ved tidligere sager, hvor en BL pludselig kræver gennemlæsning af flere hundrede siders EU-forordninger, med en negativ liste skrevet ind i selve BL'en. Denne model, hvor relevante dele af en forordning gøres gældende for Grønland via henvisning, kan IAN ikke bakke op om. Som udgangspunkt bør hele den gældende regeltekst gengives i den styrende BL uden henvisning til EU-lovgivningen.</p> <p>Derved kan det ifølge IAN sikres entydigt, at indholdet, til stadighed, ikke konflikter med eksisterende lovgivning på sagsområder hjemtaget af Selvstyret. Ligeledes vil dette også sikre, at en BL ikke ændres, hvis EU-lovgivning (som en BL bygger på) ændres.</p> <p>Ifølge IAN vil luftfartsbranchen i Grønland - herunder lufthavnsoperatørerne og luftfartsoperatørerne - have vanskeligt ved at forblive kompatibel i forhold til en, i den styrende BL, omtalt EU-referencelovgivning, hvis denne helt eller delvist konflikter i forhold til grønlandsk national lovgivning, som i alle tilfælde vil være gældende.</p> <p><u>Remote Tower System (RTS):</u></p> <p>Naviair</p> <p>Naviair er glad for, at TS med BL 7-21 understøtter konceptet om Remote Tower System (RTS) ved bl.a. at adskille kravet om etablering af lufttrafiktjeneste fra kravet om operationel udøvelse af lufttrafiktjeneste. Det er Naviairs vurdering, at denne tilpasning af BL'en vil højne anvendelsesmuligheden for brugen af RTS og sikre en effektive levering af lufttrafiktjeneste gennem konceptet.</p> <p><u>Særlige grønlandske forhold</u></p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker endvidere i den forbindelse, at ændringer i de regler fra ATM/ANS-forordningen, der gennemføres med BL 7-5 kun kan ske ved en ændring af BL 7-5 efter sædvanlig BL-proces, herunder høring af relevante aktører på Færøerne og i Grønland.</p> <p>Endelig bemærkes, at luftfartsområdet ikke er hjemtaget af hverken Færøerne eller Grønland og der findes derfor ikke færøske eller grønlandske luftfartsregler, der kan konflikte med regler, som Trafikstyrelsen fastsætter på luftfartsområdet.</p> <p><u>Ad Remote Tower System (RTS):</u></p> <p>Trafikstyrelsen noterer sig Naviairs bemærkninger.</p> <p><u>Ad særlige grønlandske forhold</u></p>
--	--	--

	<p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>MIT anerkender, at det samlede mål med revisionen, er at opnå et opdateret regelsæt, som sikrer flyvesikkerheden på den bedst mulige måde for alle interessenter. Desuden synes MIT, overordnet, at udkastet til 6. udgave af BL'en indeholder en lang række fornuftige initiativer og en afbalanceret modernisering under hensyntagen til grønlandske forhold. MIT har dog flere enkelte forhold, hvor MIT ikke ser de "særlige grønlandske forhold" taget i betragtning, som adresseres særskilt i forhold til de enkelte bestemmelser</p> <p><u>Høringsmaterialet og høringsproces</u></p> <p>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)</p> <p>ES ønsker at complimentere for det udsendte høringsmateriale, som er detaljeret i sin gennemgang af det nye forslag med Trafikstyrelsens kommentarer. ES har dog nogle forbehold overfor nogle af de foreslåede regler, som adresseres særskilt nedenfor.</p> <p>Vagar Lufthavn</p> <p>Vagar Lufthavn henviser til Trafikstyrelsens høringsbrev af 5. oktober 2022 om, at udkastet til ny BL 7-21 indebærer nogle skærpelser og udvidede beføjelser til Trafikstyrelsen, i forhold til forudsætningerne for at kræve etablering af lufttrafik tjeneste, hvor bl.a. meteorologiske og topografiske forudsætninger kan lægges til grund.</p> <p>Vagar Lufthavn anfører desuden, at forslaget åbner for, at Trafikstyrelsen kan kræve AFIS etableret på helikopterpladser rundt omkring på Færøerne, hvilket vil medføre betragtelige etablerings- og driftsomkostninger.</p> <p>Det generelle indtryk hos Vagar Lufthavn er derfor, at der er en del forhold i forbindelse med ændring af BL 7-21, hvor konsekvenserne bør belyses meget mere detaljeret, og sendes i ny høring, inden ændringerne gennemføres. De forhold, som Vagar Lufthavn hentyder til, er nærmere belyst nedenfor i relation til de enkelte bestemmelser.</p> <p>Færøernes Landsstyre</p> <p>Færøernes Landsstyre opfordrer til en afklaring af nogle af de tvivlsspørgsmål, som Vagar Lufthavns bemærkninger giver anledning til og deltager gerne i et møde sammen med Vagar Lufthavn herom.</p>	<p>Trafikstyrelsen noterer sig MITs bemærkninger, og henviser endvidere til styrelsens specifikke kommentarer til MITs bemærkninger om forhold, hvor de "særlige grønlandske forhold" ikke ses taget i betragtning.</p> <p><u>Ad Høringsmaterialet og høringsproces</u></p> <p>Trafikstyrelsen noterer sig ESs bemærkninger, og henviser endvidere til styrelsens specifikke kommentarer til ES bemærkninger om specifikke forhold.</p> <p>Trafikstyrelsen noterer sig Vagar Lufthavns ønske om en mere detaljeret belysning af konsekvenserne ved ændringerne og om fornyet høring, og bemærker at dette ønske relaterer sig til de specifikke bestemmelser, som Vagar Lufthavn har bemærkninger til og som Trafikstyrelsen kommenterer nedenfor.</p> <p>Trafikstyrelsen har kommenteret Vagar Lufthavns bemærkninger i relation til de enkelte bestemmelser nedenfor og håber, at dette afklarer den rejste tvivl.</p>
--	---	---

	<p>Flyverkommandoen</p> <p>Flyverkommandoen finder, at flere af de indeholdte ændringer har væsentlig betydning for Forsvarets luftoperationer i klasse G luftrum. Disse adresseres særskilt nedenfor i forbindelse med de enkelte bestemmelser.</p> <p>KAIR</p> <p>KAIR har ingen kommentarer eller indsigelser til selve BL 7-21. KAIR anerkender, at der er gjort et stort arbejde for at gøre retningslinjerne enklere, mere tidssvarende og fleksible. Baseret også på de skriftlige uddybninger i høringsmaterialet glæder KAIR sig til at komme i gang med sine overvejelser om, hvordan de nye forhold kan komme fornuftigt i spil i Grønland. Selvom der er tale om en ikke-bindende fortolkningsforklaring lader der ifølge KAIR til at være mange muligheder.</p> <p>KAIR vil gerne sikre, at det bliver kommunikeret, at der i Grønland stadig er et politisk forbehold overfor, i hvilket omfang EU-lovgivning gennem danske BL'er kan gøres gældende i Grønland, især i.f.t. Grønlands mulighed for nå at forstå og præge disse krav i processen så de også giver mening i en grønlandsk sammenhæng.</p>	<p>Trafikstyrelsen kommenterer Flyverkommandoens specifikke bemærkninger til de enkelte bestemmelser nedenfor.</p> <p>Trafikstyrelsen noterer sig KAIRs bemærkninger.</p>
<p>Afsnit 1 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</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 nr. 2020/469 af 14. februar 2020, forordning nr.</p>	<p>Vagar Lufthavn</p> <p>Vagar Lufthavn bemærker, at en række BL'er og ICAO Annex'er, fjernes som referencedokumenter, og erstattes med en lang række EU- forordninger, som nye referencedokumenter.</p> <p>Vagar Lufthavn er som nævnt i sit høringssvar til BL 7-5, ikke uenig i det hensigtsmæssige i at opretholde et ensartet sikkerhedsniveau for luftfart i Rigsfællesskabet.</p> <p>Vagar Lufthavn finder dog anledning til at påpege, at implementering af ensartede regler ikke bør begrænses til kun at gennemføres ved, at EU/EASA's sikkerhedsbestemmelser i mere eller mindre uændret form sættes i kraft. Ensartede regler kunne ifølge Vagar Lufthavn også opnås ved, at BL-systemet bliver harmoniseret i forhold til ICAO-regler, og at BL-systemet vedligeholdes i takt med ændringer i internationale luftfartsbestemmelser og anbefalinger.</p> <p>Vagar Lufthavns holdning er derfor, at det først og fremmest bør være operationelle og flyvesikkerhedsmæssige fordele som</p>	<p>Som anført i bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022 er der kun medtaget de referencedokumenter, der nævnes i BL'ens bestemmelser, hvilket er ATM/ANS-forordningen gældende for Danmark og BL 7-5 gældende for Færøerne og Grønland. Dette ændrer dog ikke på, at grundlaget for både ATM/ANS-forordningen og BL 7-5 er ICAOs standarder.</p>

<p>2021/665 af 22. april 2021, forordning nr. 2021/1338 af 11. august 2021 og forordning 938 af 26. juli 2022, i det følgende benævnt ATM/ANS-forordningen.</p> <p>1.2 BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v.</p> <p>1.3 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu. Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.2 findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk og Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk. Alle dokumenter kan desuden fås ved henvendelse til: Trafikstyrelsen Carsten Niebuhrs gade 43 1577 København V Tel.: 7221 8800 E-post: info@trafikstyrelsen.dk</p>	<p>tilsiger anvendelse af EU/EASA regelgrundlaget på Færøerne, fremfor det ICAO-baserede regelgrundlag.</p> <p>Vagar Lufthavn efterlyser derfor en uddybende argumentation for, hvorfor alle referencer til ICAO er slettet i kap. 1.</p>	
<p>Afsnit 2 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>2. Definitioner</p> <p>Se ATM/ANS-forordningen og BL 7-5.</p>		<p>Der henvises til Trafikstyrelsens kommentar til Naviairs høringssvar under <i>Generelt til udkastet til BL 7-21, 6. udgave</i>.</p> <p>På den baggrund præciseres bestemmelsen således (tilføjelser med rød skrift):</p> <p>"2. Definitioner</p> <p>Se ATM/ANS-forordningen gældende for Danmark og BL 7-5 gældende for Færøerne og Grønland."</p>
<p>Afsnit 5 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>5. Generelt</p>	<p>Naviair</p> <p>Naviair finder sammenholdt med ansvarsbestemmelserne i afsnit 4, at det kan være en kompliceret opgave for koncessionshaveren på private flyvepladser at foretage en flyvesikkerhedsmæssig vurdering</p>	<p>Som det fremgår af Trafikstyrelsens kommentarer til den foreslåede bestemmelse, jf. bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022, vil Trafikstyrelsen anmode en flyveplads om at foretage den</p>

<p>5.1 Efter tilladelse fra Trafikstyrelsen kan koncessionshaveren etablere lufttrafiktjeneste, selv om betingelserne for at kræve dette ikke er opfyldt i henhold til pkt. 7, 8.1 eller 9.1.</p>	<p>indeholdende elementerne under pkt. 5.3 a., hvilket Trafikstyrelsen også selv anfører i kommentarerne under pkt. 5, jf. bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022: <i>"ved at vurdere forskellige elementer som typen af trafik, trafikintensitet, meteorologiske forhold og alt andet der kan have en indvirkning på.... Som det også fremgår af vejledningen (GM) til artikel 3a, er det ikke en simpel vurdering"</i>.</p>	<p>omhandlede vurdering, hvis styrelsen på baggrund af de i pkt. 5.3, a, nævnte elementer finder indikation på, at lufttrafiktjeneste kunne være nødvendig. Denne indikation kunne eks. fremkomme ved tilsyn, hændelsesrapportering eller større ændringer. Som det ligeledes fremgår af høringsmaterialet vil styrelsen dog først træffe sin endelige afgørelse på baggrund af flyvepladsens vurdering.</p>
<p>5.2 Trafikstyrelsen kan bestemme, at koncessionshaveren skal etablere lufttrafiktjeneste, selv om forudsætningerne i pkt. 7 eller 8.1 ikke er til stede, hvis Trafikstyrelsen finder det påkrævet på baggrund af den vurdering, der skal foretages efter pkt. 5.3, eller hvis denne vurdering ikke er foretaget, ikke er opdateret, ikke er fyldestgørende eller ikke er tilgængelig for Trafikstyrelsen.</p>	<p>Som udgangspunkt ønsker Naviairs at man fastholder flere af de faste kriterier fra den gældende BL, for at sikre en generel ramme for, hvornår der er behov for etablering af lufttrafiktjeneste på særligt private flyvepladser. Naviair er bekymret for, med inddragelsen af de private flyvepladser i BL'en, at kravene kan virke u hensigtsmæssige for særligt de nordatlantiske koncessionshavere på private flyvepladser, hvis koncessionshaveren skulle blive pålagt at foretage disse vurderinger.</p> <p>Naviair vil foreslå, at BL'en for dette krav følger ATM/ANS-forordningen i sin ordlyd om, at det er medlemsstatens (Trafikstyrelsens) ansvar at vurdere, om det af hensyn til flyvesikkerheden er nødvendigt at etablere lufttrafiktjeneste på en flyveplads og ikke koncessionshaverens: <i>"Member States shall determine the need for the provision of air traffic services by taking into account all of the following factors..."</i>.</p>	<p>Det er således i sidste ende netop Trafikstyrelsen og ikke koncessionshaver, der har ansvaret for at fastlægge ("determine") behovet for lufttrafiktjeneste på en given flyveplads, uagtet at dette sker på baggrund af koncessionshaverens vurdering. Trafikstyrelsen foretager i den forbindelse en "vurdering" af vurderingen.</p> <p>Som det også fremgår af Trafikstyrelsens kommentarer i bilaget til høringsbrevet er udgangspunktet med de nugældende forhold på de eksisterende flyvepladser i øvrigt, at Trafikstyrelsen ikke ser indikation på behov for, at en vurdering om etablering af lufttrafiktjeneste foretages af de private flyvepladser. Trafikstyrelsens opfattelse heraf er baseret på de nuværende oplysninger om trafiktype, trafikintensitet, antal af operationer, topografiske og meteorologiske forhold og hændelsesrapporter.</p>
<p>5.3 Koncessionshaveren skal efter Trafikstyrelsens anmodning sikre, at der foretages en vurdering af, om det af hensyn til flyvesikkerheden er nødvendigt at etablere lufttrafiktjeneste på flyvepladsen, selv om dette ikke er krævet i henhold til pkt. 7, eller 8.1. Vurderingen skal</p>	<p>Det er Naviairs vurdering, at Trafikstyrelsen med sin ekspertise og som luftfartssikkerhedsmyndighed både har ansvaret for og kompetencerne til at lave sådanne vurderinger på et fagligt objektivt grundlag, under inddragelse af relevante parter – herunder koncessionshaveren.</p>	<p>Hensigten med udkastet til BL 7-21 er ikke at udvide Trafikstyrelsens bemyndigelse i forhold til at kunne kræve etablering af lufttrafiktjeneste. Det hidtil gældende pkt. 5.2 giver Trafikstyrelsen mulighed for at kræve etablering af en lufttrafiktjeneste på grund af geografisk beliggenhed, særlige aktiviteter eller <i>andre forhold</i>, der kræver regulering. Den vurdering der introduceres med udkastet til ny BL 7-21 indeholder ikke elementer, som ikke ville kunne inkluderes i de elementer, der er nævnt i det hidtil gældende punkt 5.2</p>
<p>a. tage udgangspunkt i historiske data og forventede ændringer, og skal mindst omfatte følgende elementer: Typen af trafik, trafikintensitet, antallet af operationer, meteorologiske og topografiske forhold, flyvepladsens geografiske beliggenhed, kompleksitet af luftrum, flyvepladsens layout og hændelsesrapportering, og</p> <p>b. foretages i flyvesikkerhedsstyringssys</p>	<p>Vagar Lufthavn</p> <p>Vagar Lufthavn finder de foreslåede bestemmelser i pkt. 5.2. og 5.3. som en kraftig stramning og udvidelse af Trafikstyrelsens beføjelser i forhold til lufthavnens drift.</p> <p>Vagar Lufthavn er ikke enig i dette forslag til ændring, og vil fraråde en sådan udvidelse af Trafikstyrelsens bemyndigelse til at kunne pålægge koncessionshavere krav om flyveinformations-tjeneste på baggrund af en vurdering af historiske data, forventede ændringer, type af trafik, meteorologiske og topografiske forhold o.s.v.</p> <p>Vagar Lufthavn anfører endvidere, at lufthavnen bl.a. i forbindelse med den nye BL 3-4 har påvist behovet for regional tilpasning af regelværket, idet de meteorologiske og topografiske forhold i Rigsfællesskabets er vidt forskellige i Danmark,</p>	<p>Det nye er, at Trafikstyrelsen kan anmode koncessionshaveren om at foretage en vurdering af, hvorvidt det er nødvendigt at etablere lufttrafiktjeneste på flyvepladsen. Trafikstyrelsen mener, at koncessionshaverens egen vurdering er helt essentiel, da den giver det bedste grundlag, i forhold til at kunne træffe en beslutning om etablering af lufttrafiktjeneste. Det er korrekt, at koncessionshaveren til hver en tid skal kunne dokumentere, at flyvesikkerheden er i orden, og at de nødvendige tiltag løbende foretages for at sikre dette. I forbindelse med godkendelse og tilsyn af koncessionshaverne, fører Trafikstyrelsen tilsyn med dette. Trafikstyrelsen mener dog, at det vil være ude af proportioner at bede alle koncessionshavere, herunder mindre private flyvepladser, om at indsende en vurdering der meget specifikt skal anvendes til at fastslå behovet for etablering af lufttrafiktjeneste.</p>

<p>temet, hvis der for flyvepladsen er krav om etablering af et sådant system.</p>	<p>Grønland og på Færøerne. Vagar Lufthavn har i denne forbindelse konstateret, at Trafikstyrelsen ikke har vist vilje til at anerkende behovet for regional til- pasning af bestemmelserne.</p> <p>Denne udvidede beføjelse hos Trafikstyrelsen kan ifølge Vagar Lufthavn også få betydning i forhold til heliporte rundt omkring på Færøerne, jf. de foreslåede nye bestemmelser i afsnit 7.</p> <p>Flyverkommandoen</p> <p>Flyverkommandoen finder, at den foreslåede bestemmelse indikerer, at koncessionshaveren ikke skal foretage sig noget, før Trafikstyrelsen beder om det. Dette afviger, set med Flyverkommandoens øjne, fra den normale praksis, hvor koncessionshaver til enhver tid skal kunne dokumentere, at sikkerheden er tilsikret.</p> <p>Flyverkommandoen foreslår, at indledningen i Trafikstyrelsens foreslåede pkt. 5.3 omformuleres til: "Koncessionshaveren skal foretage en vurdering af, om det af hensyn til flyvesikkerheden er nødvendigt..... Den omformulerede tekst rykkes en tak op og bliver pkt. 5.2</p> <p>Flyverkommandoen foreslår endvidere, at Trafikstyrelsens foreslåede pkt. 5.2 forbliver uændret, men bliver til pkt. 5.3.</p> <p>Resultatet heraf er ifølge Flyverkommandoen, at koncessionshaver under alle omstændigheder skal foretage en vurdering, og at Trafikstyrelsen har et udgangspunkt for en eventuel videre behandling.</p>	<p>Det forventes, at Trafikstyrelsen typisk vil anmode koncessionshaveren om en vurdering, når Trafikstyrelsen bliver gjort bekendt med forventede væsentlige ændringer som f.eks. i antallet af operationer eller i typen af trafik, og det erfares, at koncessionshaveren ikke selv har taget initiativ til en vurdering af, hvad det vil betyde. Ligeledes vil det være relevant at anmode om en sådan vurdering ved nyetablering af en flyveplads.</p> <p>På baggrund af ovenstående, forventer Trafikstyrelsen derfor, at den foreslåede bestemmelses punkt 5.2 og 5.3 kun vil finde anvendelse i begrænset omfang.</p> <p>Ifølge Trafikstyrelsens opfattelse, er der i øjeblikket ikke noget der indikerer, at det af hensyn til flyvesikkerheden er nødvendigt at foretage en vurdering af, hvorvidt det er nødvendigt at etablere lufttrafiktjeneste ved færøske eller grønlandske heliporte.</p> <p>Det skal bemærkes, at den hidtil gældende BL 7-21 fastsætter, at der skal etableres lufttrafiktjeneste ved en flyveplads, hvis den beflyves med rutetrafik. For de fleste heliporte i Grønland og Færøerne indebærer det et krav om etablering af lufttrafiktjeneste, som i dag ikke efterleves. Udkastet til BL 7-21 fjerner kravet for rutetrafik, og BL 7-21 tilpasses dermed den beflyvning med helikopter, der foretages på Færøerne og i Grønland og de særlige behov der er herfor, uden at der samtidig kræves etablering af lufttrafiktjeneste.</p>
<p>Afsnit 6 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>6. Etablering og drift af meldekantor for lufttrafiktjeneste</p> <p>6.1 Koncessionshaveren skal etablere et meldekantor for lufttrafiktjeneste på en flyveplads, hvor der er etableret lufttrafiktjeneste.</p> <p>6.2 Koncessionshaveren kan indgå aftale med en lufttrafiktjenesteenhed eller et andet meldekantor for lufttrafiktjeneste om varetagelse af meldekantorets funktioner.</p>	<p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>MIT henviser til Trafikstyrelsens kommentar i bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022, om at Trafikstyrelsen på grund af gældende EU-lovgivning ikke godkender og fører tilsyn med meldekantorer som en selvstændig ATS-enhed.</p> <p>MIT finder det påfaldende, at en flyvesikkerhedsmæssigt betydningsfuld tjeneste som meldetjenesten, kan udøves delvist uden regulering og tilsyn. Det giver ifølge MIT måske god mening i Europa hvor afstande, surveillance og luftfartskommunikations infrastruktur er tilstrækkeligt udbygget til at supplere alarmeringstjenesten på flyoperationer, men med de forhold flyoperationer delvis udføres under i den Nordatlantiske region kan en korrekt forvaltet meldetjeneste have essentiel betydning i forbindelse med f.eks. SAR. Ofte har ATS-enheder kun FPL og bevægelsesmeldinger at støtte sig til i udførelsen af alarmeringstjenesten.</p>	<p>Den hidtil gældende BL 7-21 fastsætter krav om etablering af meldekantor ved alle offentlige flyvepladser. I Grønland findes der ganske mange offentlige flyvepladser (heliporte), hvor der ifølge AIP Greenland ikke er etableret meldekantor. I praksis rapporterer fartøjschefen derfor landingen eller starten via VHF eller HF radiokommunikation, satellittelefon, mobiltelefon eller fastnettelefon med en relevant lufttrafiktjenesteenhed, f.eks. FIC Nuuk. Flyveplaner kan afgives på samme måde.</p> <p>Det er derfor Trafikstyrelsens opfattelse, at det heller ikke i Grønland vil have praktisk betydning, at kravet om at alle offentlige flyvepladser skal have etableret et meldekantor, ophæves.</p> <p>Ved at kontakte en lufttrafiktjeneste vil fartøjschefen altid kunne afgive meldinger før, under eller efter en flyvning.</p>

	<p>Der synes ifølge MIT ikke at være en proportionalitet i regelværket, hvor der sker en række irrelevante ændringer og skærpelser for ATS-tjenesterne (på baggrund af EU-krav), samtidig med at Trafikstyrelsen ikke ønsker at forholde sig til krav til meldekontorer.</p> <p>MIT var positiv indstillet for, at der blev indført en vis elementær regulering på området, herunder basale krav om uddannelse.</p> <p>MIT finder det relevant at få oplyst hvilke overvejelser Trafikstyrelsen har gjort sig i forbindelse med risikovurderingen af denne ændring?</p> <p>Vagar Lufthavn</p> <p>Vagar Lufthavn bemærker, at Vagar Lufthavn og de færøske heliporte rundt omkring i landet ikke har døgnåbent, hvorfor lufthavnen fraråder at begrebet inden for tjenestetiden fjernes i pkt. 6.1.</p>	<p>For Færøerne gælder det, at det kun er Vagar lufthavn, hvor der er etableret en ATS-lufttrafiktjeneste, og derfor skal Vagar AFIS indgå en aftale med et andet meldekontor for lufttrafiktjeneste om varetagelse af denne funktion, når Vagar AFIS er lukket. I modsat fald vil det f.eks. ikke være muligt at indlevere en flyveplan på Færøerne, når Vagar AFIS er lukket.</p>
<p>Afsnit 7 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave</p> <p>7. Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)</p> <p>Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrforhold, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2.</p>	<p>Skive Lufthavn</p> <p>Skive Lufthavn mener, at bestemmelsen skal ændres da den strider mod EASAs Safety Assessment Guidelines for GA 1.6 fra oktober 2021, idet der ifølge Skive Lufthavn heri står flere gange, at sikkerheden øges for GA flyvning ved etablering af IFR procedurer uden brug af AFIS eller lignende.</p> <p>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)</p> <p>ES finder, at bestemmelsen vil gøre det umuligt at indføre en model for GPS-anflyvningsprocedurer uden samtidig etablering af lufttrafiktjeneste, som kan anvendes bredt på mindre danske flyvepladser og finder forslaget i direkte modstrid med de nyligt publicerede Safety Assessment Guidelines fra EASA og EUSPA, der netop lægger op til muligheden for instrumentanflyvning til mindre pladser med ikke-instrument baner. ES anfører, at Trafikstyrelsen ved tidligere lejligheder har udtrykt ønske om at understøtte udviklingen af en model for GPS-anflyvningsprocedurer, men ES kan ikke se, at dette sker med den foreslåede bestemmelse.</p> <p>ES foreslår pkt. 7 ændret til:</p> <p>"Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når det er krævet som følge af pkt. 5.2."</p> <p>AOPA DMU</p>	<p>Trafikstyrelsen foreslog i udkastet til BL 7-21, 6. udgave, at ændre formuleringen i afsnit 7 fra "når flyvepladsen er godkendt til instrumentbeflyvning" til "når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrforhold".</p> <p>Formuleringen "flyvepladsen er godkendt til instrumentbeflyvning" lægger sig op af den godkendelse, som flyvepladsen har, og derfor var hensigten med den nye formulering at fjerne den sammenhæng, hvor en godkendelse er betinget af en anden.</p> <p>Trafikstyrelsens opfattelse af "når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrforhold" er, at det dækker over landing og start i instrumentvejrforhold (IMC) - helt ned til banen - og at dette forudsætter, at "flyvepladsen er godkendt til instrumentbeflyvning".</p> <p>Trafikstyrelsen vurderede samtidig, at den nye formulering åbnede op for, at VMC-pladser ville kunne anflyves i instrumentvejrforhold f.eks. ved hjælp af GNSS/EGNOS (efter godkendelse af et sådant koncept), og være undtaget fra kravet om etablering af en lufttrafiktjeneste, idet der vil kunne argumenteres for, at den sidste del af landingen nødvendigvis foregår visuelt, da banen kun er VMC-godkendt (se EASA publikationen: <i>Safety Assessment Guideline for the implementation of EGNOS-based instrument approaches to non-instrument runways located at aerodromes serving General Aviation</i>, afsnit 4.1).</p>

	<p>AOPA DMU finder at den foreslåede bestemmelse ikke er acceptabel for general aviation, strider mod anbefalinger fra EASA og desuden ikke er afstemt med den seneste EASA lovgivning på området.</p> <p>AOPA DMU tilføjer, at med den meget firkantede formulering af bestemmelsen umuliggør Trafikstyrelsen realiseringen af et af de største ønsker, der har været fra branchen de seneste 10 år og blokerer for den forøgelse af flyvesikkerheden, som EASA har promoveret gennem sit arbejde for etablering af instrumentprocedurer til mindre pladser.</p> <p>Ifølge AOPA DMU har en samlet dansk luftfartsbranche i mere end 10 år peget på behovet for at kunne etablere instrumentanflyningsprocedurer til mindre pladser uden krav om AFIS og påpeget de flyvesikkerhedsmæssige fordele herved. Emnet har været tilbagevendende på Luftfartskonferencen på Christiansborg og Trafikstyrelsen har ved flere lejligheder bekræftet, at man havde en løsning på vej.</p> <p>AOPA DMU mener, at den foreslåede bestemmelse ignorerer branchens ønsker og blokerer for, at der kan findes en løsning fremadrettet.</p> <p>AOPA DMU henviser til en tidligere udsendt AIC B 04/18, som havde til hensigt at lempe på området ved at åbne op for "AFIS eller tilsvarende". Lempelsen har dog vist sig uden praktisk værdi, da ingen flyvepladser har kunnet præsentere en model "eller tilsvarende" som Trafikstyrelsen har fundet acceptabel.</p> <p>AOPA DMU mener, at den foreslåede bestemmelse ruller endog dette (utilstrækkelige) forsøg på en lempelse tilbage og er i den forstand et skridt i den gale retning.</p> <p>AOPA DMU mener desuden, at forslaget er i direkte modstrid med de nyligt publicerede <i>Safety Assessment Guidelines</i> fra EASA og EUSPA, som netop lægger op til muligheden for instrumentanflynning til mindre flyvepladser med non-instrument runways. AOPA DMU henviser til, at der heri beskrives to ATS scenarier, hvor det ene er uden ATS og det som anses som det mest relevante for GA.</p> <p>AOPA DMU finder, at den foreslåede bestemmelse helt vil umuliggøre det scenario, som EASA anser for det mest relevante for GA og som vel at mærke promoveres af EASA, fordi det kan styrke flyvesikkerheden ved at øge udbredelsen af instrumentflynning indenfor general aviation.</p> <p>AOPA DMU finder det uacceptabelt, at Trafikstyrelsen med sit forslag blokerer for initiativer, der er anbefalet af EASA med henblik på at</p>	<p>De mange kommentarer og misforståelser som den foreslåede ændrede formulering har medført, gør, at Trafikstyrelsen har besluttet at bibeholde den hidtil gældende formulering "godkendt til instrumentbeflyvning". Således vil det nye afsnit 7 blive affattet således:</p> <p>"Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen er godkendt til instrumentbeflyvning, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2."</p> <p>Udkastet til BL 7-21 tager udgangspunkt i scenariet som det er lige nu. I forhold til at understøtte nye koncepter for instrumentanflynning, f.eks. GPS-anflynninger til VMC-flyvepladser, er det korrekt, at det nye BL 7-21 udkast på dette punkt (måske) ikke er fremtidssikkert. Det vil være uhensigtsmæssigt at indføre væsentlige ændringer i BL 7-21, før Trafikstyrelsen og branchen er blevet enige om, hvad der skal kunne lade sig gøre og på hvilke betingelser.</p> <p>Det er væsentligt at pointere, at udkastet ikke skal opfattes som et stop for forandringer. Trafikstyrelsen har netop inviteret branchen til et samarbejde, hvor det skal undersøges, hvilke koncepter for f.eks. GPS-anflyningsprocedurer til VMC-pladser, der vil kunne lade sig gøre og på hvilke betingelser. Første møde er i december 2022, hvor den nærmere proces for det videre arbejde vil blive aftalt,</p> <p>Trafikstyrelsen anerkender, at der er et stort ønske fra mange interessenter om tiltag og initiativer, der vil give nye muligheder for instrumentflynning. Det kunne f.eks. være instrumentanflynning til pladser, hvor der ikke er etableret lufttrafiktjeneste (AFIS eller ATC), eller anvendelse af instrumentanflyningsprocedurer i perioder, hvor den lufttrafiktjeneste der normalt er etableret, har lukket.</p> <p>Den Safety Assessment Guideline, som EASA har været medforfatter på, og som flere høringsparter henviser til, retter sig mod beflyvning af GA-flyvepladser med og uden lufttrafiktjeneste og ved anvendelse af EGNOS-baseret GNSS udstyr. <i>Vejledningen</i> beskriver, at der er rigtig mange ting, som man skal overveje ved indførelsen af konceptet, og fremfører også områder, hvor en yderligere national stillingtagen og vurdering i forhold til nationale bestemmelser er nødvendig, inden et sådant koncept vil kunne lade sig gøre.</p> <p>For så vidt angår særligt forholdene på Færøerne, henvises til Trafikstyrelsens kommentarer til afsnit 5 vedrørende etablering af lufttrafiktjeneste.</p>
--	--	---

	<p>styrke flyvesikkerheden. Samtidigt ignoreres fuldstændig de ønsker der har været fra branchen de sidste 10 år og de løfter Trafikstyrelsen selv har givet.</p> <p>AOPA DMU anfører sidst, men ikke mindst, at forslaget lader til at være inkompatibelt med seneste revision af EASA regler for All Weather Operations (AWO), der er trådt i kraft 30. oktober 2022. Her er NCO reglerne netop revideret for at fremme instrumentbeflyvning af mindre pladser og det er derfor tydeliggjort, at alle flyvepladser i udgangspunktet kan beflyves under instrumentvejrforhold – også pladser, hvor der ikke er publiceret offentlige procedurer. AOPA DMU henviser til Det vejledende materiale i AMC1 NCO.OP.115 Departure and approach procedures – aeroplanes and helicopters</p> <p>AOPA DMU finder i dette perspektiv, at bestemmelsen vil kunne forstås sådan, at alle pladser i Danmark, inkl. private pladser, vil være forpligtet til at indføre AFIS. Det kan umuligt være intentionen med forslaget.</p> <p>AOPA DMU vil kraftigt opfordre til, at Trafikstyrelsen benytter lejligheden med revision af BL 7-21 til én gang for alle at få løst problemstillingen om instrument beflyvning af mindre pladser uden krav om AFIS, således at AFIS-kravet kun gælder for større lufthavne med tung trafik.</p> <p>AOPA DMU finder, at for mindre pladser bør instrumentanflynning kunne tillades, uden krav om AFIS, forudsat at der er udarbejdet en acceptabel risikovurdering efter de principper EASA har beskrevet i tidligere nævnte Safety Assessment Guideline.</p> <p>AOPA DMU foreslår som mulig løsningsmodel at begrænse procedurerne for pladser uden AFIS til approach kategori A og B, hvilket vil fjerne de større og tungere luftfartøjer. Eventuelt suppleret med et krav om max 19 sæder.</p> <p>AOPA DMU henviser også til, at en anden inspirationskilde til en mulig passende afgrænsning af det relevante segment af lufttrafik kan f.eks. findes i ATM reglerne (ATM/ANS.OR.A.010), der opererer med lempede krav til air traffic service providers for flyvepladser. Eksemplet viser, at EU lovgivningen allerede åbner op for afgrænsninger, der sonderer mellem store lufthavne med primært tung lufttrafik og mindre pladser. Der er derfor ifølge AOPA DMU intet til hinder for, at vi i dansk lovgivning kan benytte tilsvarende principper.</p> <p>AOPA DMU henviser endvidere til, at de svenske luftfartsmyndigheder har truffet en "strategisk principbeslutning" om, at</p>	
--	---	--

instrumentanflyningsprocedurer kan anvendes, når flyveledelsen ikke er aktiv, jf. Transportstyrelsens meddelelse om luftfart (MFL) af 3. november 2022.

AOPA DMU finder, at den svenske beslutning understøtter AOPA DMU's forslag om, at AFIS fremadrettet ikke bør være et ubetinget krav for udførelse af instrumentprocedurer og at den foreslåede formulering af pkt. 7.1 derfor er uheldig. AOPA DMU beder derfor om, at den svenske MFL tages med i overvejelserne med henblik på at tilpasse formuleringen i den danske BL, så den ikke blokerer for nuværende og fremtidige ønsker og behov for at kunne udføre instrumentanflying uden aktiv flyveledelse.

Vagar Lufthavn

Vagar Lufthavn henviser til sine bemærkninger om etablering af AFIS på en flyveplads under afsnit 5 og fraråder de foreslåede ændringer.

Vagar Lufthavn finder det i øvrigt uklart, hvad ændringerne af afsnit 7 har af konsekvenser og ønsker en belysning heraf inden stillingtagen til ændringen

Vagar Lufthavn ønsker bl.a. belyst, hvad det betyder i forhold til SAR og MEDEVAC operationer og fsva. ruteflyvning med helikopter på Færøerne for Vagar AFIS/Vagar Lufthavn og for heliportene rundt omkring i landet, idet det ifølge Vagar Lufthavn vil medføre betragtelige etablerings- og driftsomkostninger.

Flyverkommandoen

Flyverkommandoen bemærker, at i den hidtil gældende bestemmelse har kriteriet for etablering af AFIS været, at flyvepladsen er "godkendt til instrumentbeflyvning", hvilket i den af Trafikstyrelsen foreslåede bestemmelse er ændret til, når flyvepladsen "kan beflyves i instrumentvejrforhold". Flyverkommandoen finder, at denne ændring er væsentlig, idet "instrumentbeflyvning" hidtil har refereret til proceduren, og ikke til vejrforholdene.

Flyverkommandoen anbefaler, at det fortsat skal være tilstedeværelsen af en IFR procedure, der skal være det bærende.

Flyverkommandoen frygter, at en gennemførelse af den foreslåede bestemmelse vil kunne resultere i etablering af et uforholdsmæssigt stort antal instrumentprocedurer i ukontrolleret luftrum, hvilket vurderes at kunne reducere flyvesikkerheden i dette luftrum væsentligt.

<p>Den med udkastet til BL 7-21, 6. udgave, foreslåede ophævelse af pkt. 7.2, jf. BL 7-21 opgave 5:</p> <p>7.2 I tilknytning til en flyveplads, hvorfra der udøves flyvepladsflyveinformationstjeneste, opretter Statens Luftfartsvæsen en trafikinformationszone (TIZ) og, hvis det findes hensigtsmæssigt, et trafikinformationsområde (TIA), når et af følgende kriterier er opfyldt:</p> <p>a. Flyvepladsen anvendes til ruteflyvning.</p> <p>b. Der forekommer 500 IFR-operationer eller flere på en måned.</p> <p>c. Det samlede antal operationer på et år er 15.000 eller derover.</p>	<p>Naviair</p> <p>Naviair bemærker, at ansvaret for oprettelsen af en TIZ eller RMZ i tilknytning til en flyveplads, hvorfra der udøves flyvepladsflyveinformationstjeneste, ikke er klart i den bagvedliggende forordning EU 2017/373. Det foreslås at ansvaret i forbindelse med oprettelse af TIZ og RMZ beskrives under pkt. 7 i ny BL 7-21.</p> <p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>MIT bemærker, at BL 7-5 ikke specificerer krav / vilkår til oprettelse af TIZ / RMZ og ønsker oplyst hvilken BL der herefter vil regulere dette område?</p> <p>Vagar Lufthavn</p> <p>Vagar Lufthavn finder det uklart, hvad ophævelsen af pkt. 7.2 betyder i forhold til den nuværende Vagar TIZ. Vagar TIZ er med sine 60 NM radius usædvanlig stor sammenlignet med TIZ'er ved andre luft havne i Rigsfællesskabet. Vagar Lufthavn anfører i den forbindelse, at repræsentanter for SLV for mange år siden har fremført synspunktet, at en stor del af den nuværende TIZ har trafik som reelt er en-route trafik.</p> <p>Vagar Lufthavn ønsker derfor, at spørgsmålet om Vagar AFIS's ansvarsområde og TIZ'ens usædvanlige størrelse, beskrives nærmere, med henblik på en differentiering mellem en-route trafik og lokal trafik, samt hvad dette betyder for Vagar AFIS's forpligtelser i forhold til lufthavnens RMZ-forpligtigelse, inden stillingtagen til gennemførelsen af ophævelsen af pkt. 7.2.</p>	<p>Trafikstyrelsen henviser til bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022, hvori styrelsen i sin kommentar til pkt. 7.2 anfører følgende:</p> <p><i>"Et af formålene med AFIS tjenesten er at informere om anden trafik indenfor ansvarsområdet og i det luftrum der er associeret med flyvepladsen. Det er derfor helt væsentligt, at AFIS tjenesten har mulighed for at kunne kommunikere med anden trafik der er indenfor ansvarsområdet. Det er kun muligt, hvis trafikken opretholder to-vejs radiokommunikation med den pågældende AFIS enhed, i forbindelse med flyvning indenfor AFIS lufttrafiktjenestens ansvarsområde. En trafikinformationszone, TIZ/RMZ (radio mandatory zone), sikrer netop dette."</i></p> <p>Endvidere anfører styrelsen følgende:</p> <p><i>" Hvis AFIS skal kunne udføre tjenesten på forsvarlig vis og efter hensigten, er det nødvendigt at etablere en RMZ i det luftrum, der er AFIS enhedens nære ansvarsområde."</i></p> <p>Det er korrekt, at ATM/ANS forordningen ikke direkte fremfører et krav om oprettelsen af en RMZ, men det fremgår, at <i>"AFIS skal yde flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste indenfor det luftrum der er associeret med sådan en (AFIS) flyveplads."</i>:</p> <p><i>"2017/373, ATS.TR.110(a)(3): Establishment of the units providing air traffic services. (a) The air traffic services shall be provided by units established as follows: (3) AFIS units shall be established to provide flight information service and alerting service at AFIS aerodromes and within the airspace associated with such aerodromes. "</i></p> <p>Trafikstyrelsen har med ophævelsen af punkt 7.2 ikke haft til hensigt at fjerne kravet om etablering af en RMZ i forbindelse med en AFIS tjeneste, men tværtimod ønsket at gøre oprettelsen af en RMZ til en betingelse for oprettelsen af en AFIS. Set i sammenhæng med formuleringen i ATM/ANS forordningen samt at udkastet til 7-21 fortsat beskriver krav til etablering af CTR og TMA, kan det give anledning til misforståelser.</p> <p>Derfor har Trafikstyrelsen besluttet at tydeliggøre kravet ved at skrive det ind i BL 7-21, som det er gjort for CTR og TMA, jf. henholdsvis pkt. 8.2 og pkt. 9.4. Der bibeholdes derfor et pkt. 7.2, som affattes således:</p>
---	---	--

		<p>”7.2 I tilknytning til en flyveplads, hvorfra der udøves flyvepladsflyveinformationstjeneste, skal der kunne oprettes en obligatorisk radiozone (RMZ).”</p> <p>Bestemmelsen skal ligesom med pkt. 8.2 og pkt. 9.4, forstås således, at det er Trafikstyrelsen, der står for oprettelsen, når forudsætningen om pågældende lufttrafiktjeneste er til stede, og at dette sker efter forhandling om udstrækningen heraf mm. med relevante interessenter.</p> <p>Trafikstyrelsen finder det ikke hensigtsmæssigt at lovgive om størrelsen af en RMZ, og hvor meget af RMZ der skal høre til AFIS-tjenesten og hvor meget der skal høre til en område-flyveinformationstjeneste. Det skal i hvert enkelt tilfælde afgøres, hvad der er mest hensigtsmæssigt, for at sikre, at lufttrafiktjenesteudbyderen kan levere den service der er passende i det pågældende område.</p> <p>Det skal bemærkes, at der i dag ikke er etableret AFIS uden en RMZ.</p> <p>Som følge af, at der alligevel bibeholdes et pkt. 7.2 i afsnit 7, er henvisningerne i BL'ens afsnit 5 til afsnit 7, hvor der alene menes pkt. 7.1, præciseret.</p>
<p>Pkt. 8.1 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave</p> <p>8.1 Koncessionshaveren skal etablere tårnkontrolltjeneste på en flyveplads, når</p> <p>a. det samlede antal operationer to år i træk overstiger 15.000 pr. år, og antallet af IFR-operationer heraf udgør mindst 7.500 pr. år, eller</p> <p>b. flyvepladsen er godkendt til præcisionsindflyvninger af kategori II eller III, eller</p> <p>c. der forekommer mere end 50.000 operationer pr. år to år i træk, og Trafikstyrelsen efter en nærmere vurdering finder det påkrævet.</p>		<p>Trafikstyrelsen er blevet opmærksom på, at det ligesom i pkt. 7.1 bør præciseres, at tjenesten også kan kræves etableret på baggrund af den vurdering der skal foretages jf. pkt. 5.2, som jo netop henviser både til pkt. 7.1 og 8.1. Der skal derfor tilføjes et litra d til bestemmelsen i pkt. 8.1, der affattes således:</p> <p>8.1 Koncessionshaveren skal etablere tårnkontrolltjeneste på en flyveplads, når</p> <p>a. det samlede antal operationer to år i træk overstiger 15.000 pr. år, og antallet af IFR-operationer heraf udgør mindst 7.500 pr. år, eller</p> <p>b. flyvepladsen er godkendt til præcisionsindflyvninger af kategori II eller III, eller</p> <p>c. der forekommer mere end 50.000 operationer pr. år to år i træk, og Trafikstyrelsen efter en nærmere vurdering finder det påkrævet, eller</p> <p>d. det er krævet som følge af pkt. 5.2.</p>
<p>Afsnit 10 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p>	<p>Naviair</p>	

<p>10. Etablering af kontrolcentral</p> <p>En koncessionshaver, der er udpeget til at drive en kontrolcentral for et nærmere fastsat område, skal etablere en sådan kontrolcentral i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL, ATM/ANS-forordningen og BL 7-5.</p>	<p>Der henvises til Naviairs høringssvar under <i>Generelt til udkastet til BL 7-21, 6. udgave.</i></p>	<p>Der henvises til Trafikstyrelsens kommentar til Naviairs høringssvar under <i>Generelt til udkastet til BL 7-21, 6. udgave.</i></p> <p>På den baggrund affattes bestemmelsen således, at der ikke henvises til ATM/ANS-forordningen eller BL 7-5.:</p> <p>”10. Etablering af kontrolcentral</p> <p>En koncessionshaver, der er udpeget til at drive en kontrolcentral for et nærmere fastsat område, skal etablere en sådan kontrolcentral i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.”.</p>
<p>Afsnit 11 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>11. Etablering af flyveinformationscentral</p> <p>En koncessionshaver, der er udpeget til at drive en flyveinformationscentral for et nærmere fastsat område, skal etablere en sådan flyveinformationscentral i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL, ATM/ANS-forordningen og BL 7-5.</p>	<p>Naviair</p> <p>Der henvises til Naviairs høringssvar under <i>Generelt til udkastet til BL 7-21, 6. udgave.</i></p>	<p>Der henvises til Trafikstyrelsens kommentar til Naviairs høringssvar under <i>Generelt til udkastet til BL 7-21, 6. udgave.</i></p> <p>På den baggrund affattes bestemmelsen således, at der ikke henvises til ATM/ANS-forordningen eller BL 7-5:</p> <p>”11. Etablering af flyveinformationscentral</p> <p>En koncessionshaver, der er udpeget til at drive en flyveinformationscentral for et nærmere fastsat område, skal etablere en sådan flyveinformationscentral i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.”.</p>
<p>Afsnit 12 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>12. Lufttrafiktjenestens operationelle åbningstid</p> <p>12.1 Lufttrafiktjeneste etableret i medfør af denne BL skal altid udøves inden for publiceret åbningstid.</p> <p>12.1.1 Uden for publiceret åbningstid skal lufttrafiktjeneste mindst udøves i perioden fra 15 minutter før luftfartøjets ankomst til 5 minutter efter landing, og fra 15 minutter før et luftfartøjs afgang til 15 minutter efter start, når</p> <p>a. flyvepladsen beflyves under</p>	<p>Sønderborg Lufthavn</p> <p>Sønderborg Lufthavn mener, at muligheden for at tjenesten vil kunne åbne og lukke flere gange i løbet af en dag, umiddelbart giver mening, men også betyder, at koncessionshaver kan ændre publicerede åbningstider og dermed lufttrafiktjenestens tjenestetider med endog ganske kort varsel via NOTAM.</p> <p>Selvom det påhviler luftfartøjsføreren via NOTAMs at holde sig orienteret om status, så vil der ifølge Sønderborg Lufthavn være en betydelig risiko for, at luftfartøjsførere flyver ind i luftrum, som forventes ikke at være etableret, men er det og omvendt.</p> <p>Sønderborg Lufthavn finder det tvivlsomt om den fleksible åbningstid sikrer en høj flyvesikkerhed, som anført af Trafikstyrelsen.</p> <p>Esbjerg Lufthavn (Esbjerg AFIS)</p> <p>Esbjerg Afis finder det meget betænkeligt at fjerne muligheden for ”delt tjeneste”, jf. den hidtil gældende afsnit 12 om nedgradering af tjenesten.</p>	<p>Det foreslåede afsnit 7 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave regulerer, hvornår lufttrafiktjenesten skal etableres, men det er ikke det samme som den periode, hvor tjenesten rent faktisk skal udøves.</p> <p>Det foreslåede afsnit 12 beskriver, hvornår tjenesten skal udøves. Når tjenesten udøves er den åben og (kontinuerlig) bemanded.</p> <p>Indenfor lufttrafiktjenesteenhedens operationelle åbningstid (der er beskrevet i AIP), skal tjenesten altid udøves, det vil sige, at den skal være åben og bemanded.</p> <p>Hvis der foregår flyvning udenfor én af de perioder, der er angivet som lufttrafiktjenestens publicerede åbningstid, skal lufttrafiktjenesten udøves – altså være åben og bemanded – lidt før og lidt efter ankomst/afgang, undtaget hvis det er et mindre fly og der hersker VMC vejrforhold/VFR flyvning (beskrevet i det foreslåede punkt 12.1.1).</p> <p>Som i dag, vil der ikke altid være sammenhæng mellem flyvepladsens åbningstid og lufttrafiktjenestens operationelle</p>

<p>b. instrumentvejrforhold (IMC), eller</p> <p>flyvepladsen beflyves af et luftfartøj med en højst tilladt startvægt på mere end 5700 kg eller som er godkendt til 10 eller flere passagerer.</p>	<p>Esbjerg AFIS henviser endvidere til, at det i det foreslåede nye pkt. 12.1 anføres, at lufttrafiktjenesten skal være etableret i den publicerede åbningstid og spørger om "etableret" i denne sammenhæng også betyder "kontinuerligt bemanded" i den publicerede åbningstid?</p> <p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>Mit finder ikke, at den tolkning af pkt. 12.1, som Trafikstyrelsen præsenterer i høringsmaterialet, jf. bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022, kommer til udtryk i selve bestemmelsen.</p> <p>MIT finder, at mulighederne eller betingelserne for åbning og lukning af udøvelse af tjenesten efter behov bør defineres klart i BL teksten. Omfanget af begrebet "udøvelse af tjenesten" bør ifølge MIT også defineres klarere. MIT ønsker oplyst, om det også omfatter fritagelse for opretholdelse af lyttevagt på ATS-frekvensen når der periodisk lukkes for udøvelse af tjenesten. MIT ønsker også entydige definitioner på tjenestetid og åbningstid, som ifølge MIT synes at være brugt i flæng.</p> <p>Vagar Lufthavn</p> <p>Vagar Lufthavn henviser til Trafikstyrelsens bemærkninger i bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022 om, at der skal udøves lufttrafiktjeneste også uden for normal publiceret åbningstid.</p> <p>Vagar Lufthavn bemærker, at det ikke er usædvanligt på Færøerne, at vejrforhold medfører forsinkelser for ruteflyvninger og charterflyvninger. I sådanne tilfælde ansøger operatøren om forlængelse af åbningstiden, jfr. lufthavnens tarifregulativ, hvorefter lufthavnen accepterer eller afviser at forlænge sin åbningstid, inkl. ydelsen af AFIS.</p> <p>Det fremgår ifølge Vagar Lufthavn heller ikke af pkt. 12.1.1., om kravet om lufttrafiktjeneste udenfor åbningstid, også gælder i forbindelse med SAR og MEDEVAC operationer, hvor der normalt ikke kræves brandberedskab.</p> <p>Vagar Lufthavn finder, at det bør fremgå af pkt. 12.1.1., at lufttrafiktjeneste uden for publiceret åbningstid udøves, såfremt lufthavnen har godkendt en ansøgning fra operatøren om forlænget åbningstid. Desuden bør det fremgå, at bestemmelsen ikke gælder for SAR og MEDEVAC operationer.</p>	<p>åbningstid. Begge dele fastsættes og aftales mellem flyvepladsen og lufttrafiktjenesteudbyderen.</p> <p>Lufttrafiktjenestens publicerede åbningstid kan f.eks. være "hver dag fra 0800-1600", "hver mandag og torsdag fra 1000-1400" eller "når flyvepladsen har åbent".</p> <p>En flyveplads med ganske få operationer hver uge, vil kunne fastsætte, at lufttrafiktjenesten kun har åbent/udøves i forbindelse med, at flyvepladsen har åbent. Hvis flyvepladsen kun åbner efter anmodning fra operatøren/piloten (PPR/prior permission required), ved man præcist hvilken trafik der forventes og hvornår. Lufttrafiktjenesten skal så (mindst) udøves i perioden fra 15 minutter før luftfartøjets ankomst til 5 minutter efter landing, og fra 15 minutter før et luftfartøjs afgang til 15 minutter efter start.</p> <p>Ad Sønderborg Lufthavns bemærkninger:</p> <p>Det er klart, at den fleksibilitet der introduceres i systemet, også kræver, at luftfartøjsførere er meget opmærksomme på lufttrafiktjenestens status ved den pågældende flyveplads. Omvendt er der også flyvepladser, hvor der er langt mellem operationerne, og det derfor kan give mening at lukke lufttrafiktjenesten flere gange i løbet af dagen – eller måske kun holde den åben i forbindelse med et "PPR-koncept" hvor der kun åbnes efter forudgående tilladelse. Samtidig finder Trafikstyrelsen det også vigtigt, at reglerne understøtter et koncept med fjernbetjent lufttrafiktjeneste, og også de steder, hvor der er ganske få operationer.</p> <p>Ad Esbjerg Lufthavns bemærkninger:</p> <p>Esbjerg AFIS fremfører ikke, hvorfor det er betænkeligt at fjerne muligheden for "delt tjeneste". Det er korrekt, at udkastet ikke giver mulighed for at skifte tjeneste mellem AFIS og tårnkontrolltjeneste (hvilket aktuelt ikke anvendes), til gengæld introduceres der en fleksibilitet i forhold til tjenesternes operationelle åbningstider.</p> <p>Afsnit 7 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave, regulerer hvornår lufttrafiktjenesten skal etableres, men det er ikke det samme som den periode, hvor tjenesten rent faktisk udøves.</p> <p>Afsnit 12 beskriver, hvornår tjenesten skal udøves. Når tjenesten udøves er den åben og (kontinuerlig) bemanded. Indenfor lufttrafiktjenesteenhedens operationelle åbningstid (der er beskrevet i AIP), skal tjenesten altid udøves, det vil sige, at den skal være åben og bemanded.</p> <p>Ad Mittarfeqarfiits bemærkninger:</p>
--	---	---

		<p>Trafikstyrelsen antager, at ovenstående forklaringer hjælper med til at forstå den foreslåede bestemmelse, og de muligheder det giver Mittarfeqarfiit. Trafikstyrelsen finder ikke umiddelbart behov for at uddybe de enkelte begreber yderligere f.eks. som definitioner.</p> <p>Ad Vagar Lufthavns bemærkninger: Trafikstyrelsen antager, at ovenstående forklaringer hjælper med til at forstå den foreslåede bestemmelse. Vagar Lufthavn og Vagar AFIS fastsætter selv åbningstiderne, herunder om der skal holdes ekstraordinært åbent. SAR og MEDEVAC operationer er i dag ikke undtaget fra kravet om, at der skal udøves AFIS i forbindelse med disse flyvninger.</p> <p>Dog introducerer den nye bestemmelse mulighed for, at AFIS ikke skal udøves/være åbent i forbindelse med SAR og MEDEVAC, såfremt disse flyvninger ikke skal udføres i instrumentvejforhold (hvor man er afhængig af lufthavnens NAV udstyr) og sker med et luftfartøj med en højst tilladt startvægt på 5700 kg eller mindre eller som er godkendt til under 10 passagerer.</p>
<p>Afsnit 13 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>13. Faciliteter</p> <p>13.1 Tårnkontrolltjeneste og AFIS skal udøves fra en facilitet, der muliggør, at operatøren i klart vejr kan se flyvepladsens manøvreområde, banernes sikkerhedszoner, ind- og udflyvningsveje, landingsrunden og de dele af luftrummet, hvor der udøves visuel overvågning.</p> <p>13.2 Faciliteter, der er etableret og godkendt før denne BL's ikrafttræden og som udelukkende anvendes til AFIS, skal ikke opfylde kravet i pkt. 13.1.</p>	<p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>MIT finder på grund af topografien i Grønland, at det ikke vil være praktisk muligt på flere, allerede etablerede, lufthavne i Grønland at opfylde bestemmelsen for så vidt angår</p> <p><i>" ind- og udflyvningsveje, landingsrunden og de dele af luftrummet, hvor der udøves visuel overvågning."</i></p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at den foreslåede bestemmelse i pkt. 13.1 ikke gælder for faciliteter, der er etableret før den nye BI 7-21, 6. udgave træder i kraft, hvis faciliteterne udelukkende anvendes til AFIS.</p> <p>For tårnkontrolltjeneste er det nuværende krav i pkt. 13.2.1 at: "Tårnkontrolltjeneste skal udøves fra et kontrolltårn, hvis højde over terrænet og placering på flyvepladsen muliggør, at flyvelederen i klart vejr har udsyn over flyvepladsens manøvreområde og luftrummet 360° omkring flyvepladsen." Det foreslåede pkt. 13.1 anvender en anden formulering, men begge formuleringer sigter efter det samme, netop at flyvelederen eller AFIS-operatøren har et godt visuelt udsyn for at kunne udføre tjenesten.</p> <p>Trafikstyrelsen er ikke enig i, at topografien i Grønland udgør specielle udfordringer mht. at kunne opfylde kravet, hvis altså det var tilfældet. Kravene til konstruktionen af en flyveplads, herunder designet af de hindringsfri flader, vil som oftest være tilstrækkeligt til at sikre et rimelig visuelt udsyn. Trafikstyrelsens erfaring er, at det ofte er en uhensigtsmæssigt konstruktion og design af tårnkabinen, der er det største problem for et godt visuelt udsyn. Det kan f.eks. være at vinduesrammerne er for brede eller at vægstolper er uhensigtsmæssigt placeret.</p> <p>Den formulering som foreslås i den nye bestemmelse, anvendes også i de tilsvarende norske bestemmelser.</p>

<p>Den med udkastet til BL 7-21, 6. udgave, foreslåede ophævelse af afsnit 14. kommunikation, jf. BL 7-21 udgave 5, herunder nedenstående bestemmelser:</p> <p>14.1.3 Tårnkontrolltjeneste og AFIS</p> <p>Luft-jord-kommunikationsudstyr skal muliggøre direkte, hurtig og ubrudt to-vejs-kommunikation, der er fri for statisk støj, mellem kontroltårnet henholdsvis AFIS-enheden og behørigt udstyrede luftfartøjer, der opererer inden for en afstand af 45 km (25 NM) fra pågældende flyveplads.</p> <p>14.1.5.3 Sender/modtager for den internationale nødfrekvens 121,5 MHz er ikke omfattet af kravet i BL 7-22, pkt. 5.1 d., om reserveudstyr.</p>	<p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>MIT henviser til Trafikstyrelsens kommentarer i bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022:</p> <p>”For AFIS er kravet i ATS.OR.410(b) sammenligneligt med kravet i pkt. 14.1.3, men der er dog en væsentlig forskel. BL 7-21 fastsætter krav om radiodækning indenfor 25 NM fra den pågældende flyveplads, hvor ATS.OR.410(b) fastsætter krav om radiodækning indenfor en afstand, der svarer til det luftrum, som hører til den pågældende flyveplads, hvilket Trafikstyrelsen tolker som det luftrum, der som minimum svarer til den FIZ/RMZ, der er etableret. (ATS.TR.110(a)(3): AFIS units shall be established to provide flight information service and alerting service at AFIS aerodromes and within the airspace associated with such aerodromes.”</p> <p>På grund af topografien i Grønland med fjelde og fjorde, vil dette ikke være muligt at opfylde i forhold til den tolkning om luftrummet svarende til FIZ/RMZ, som Trafikstyrelsen anlægger.</p> <p>MIT finder, at dækningskravet skal stilles mere pragmatisk i forhold til den trafikmængde, indflyvningspunkter og kompleksitet, som tilgodeser flyvesikkerhed under reelle topografiske muligheder. Den nuværende praksis med beskrivelse i AIP (på kort) af ”radiodøde zoner” bør ifølge MIT beskrives.</p> <p>Naviair</p> <p>Naviair kan ikke på baggrund af Trafikstyrelsens kommentar i bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022 vurdere, om der efter ikrafttrædelsen vil være krav om reserveudstyr for nødfrekvenser 121.5 MHz. Hvis dette er tilfældet, vil kravet medføre en ikke ubetydelig økonomisk konsekvens for lufttrafikenheder, der er omfattet af bestemmelserne. Det foreslås, at lempelsen for nødfrekvenser bibeholdes.</p>	<p>Ad Mittarfeqarfiits bemærkninger:</p> <p>Ændringen er en konsekvensrettelse som følge af ATM/ANS forordningen og BL 7-5, hvor sidstnævnte i stort omfang gennemfører standarderne i førstnævnte på Færøerne og i Grønland den 1. januar 2024.</p> <p>Det luftrum, der hører til en flyveplads, hvor der er etableret AFIS, forstår Trafikstyrelsen som det luftrum, der hænger sammen med AFIS-tjenesten, hvor AFIS-tjenesten udøver flyveinformationstjeneste. Det svarer som minimum til den FIZ/RMZ, der er etableret. Det er et rimeligt krav, at en AFIS eller ATC kan kommunikere med de luftfartøjer der findes indenfor ansvarsområdet, da det ellers ikke er muligt at udøve tjenesten.</p> <p>Som beskrevet i høringsbrevet af 5. oktober 2022, er Trafikstyrelsens analyse, at ændringerne i BL 7-5 ikke bør give anledning til problemer eller ekstra omkostninger for AFIS-enhederne udenfor EU-området, idet enhederne i både Færøerne og Grønland allerede nu skal opfylde kravet, idet de nuværende operationelle godkendelser er betinget af fuld radiodækning indenfor FIZ/RMZ.</p> <p>Trafikstyrelsen anerkender samtidigt, at det på grund af topografien ikke altid vil være praktisk muligt at opnå fuld radiodækning i alle flyvehøjder indenfor hele FIZ/RMZ. Det forhold skal vurderes i tjenestens flyvesikkerhedsstyringssystem. Her skal det vurderes, hvilke farer den manglende radiodækning medfører, og hvordan dette håndteres. Den flyvesikkerhedsmæssige vurdering skal altid tage udgangspunkt i den aktuelle situation, og derfor er det også vigtigt, at vurderingen jævnligt bliver opdateret, og særligt når forholdene ændrer væsentligt (beflyvning med andre typer af luftfartøjer, øgning i antallet af operationer og lignende).</p> <p>Informationer i AIP om manglende radiodækning bør altid være en del af håndteringen, ligesom tilpasninger af ansvarsområdet, opsætning af ekstra COM-udstyr og koordination med tilstødende enheder er eksempler på andre måder at håndtere den manglende radiodækning på, så flyvesikkerheden fortsat holdes på et tilstrækkeligt niveau.</p> <p>Ad Naviairs bemærkninger:</p> <p>ATM/ANS forordningen indeholder ikke et specifikt krav om, at COM-udstyr skal være tilsluttet nødstrømsforsyning.</p>
---	---	--

		<p>Udgangspunktet er, at lufttrafiktjenesteudbyderen skal forholde sig til, om det enkelte udstyr er en del af tjenestens funktionelle system, og hvordan fejl eller bortfald af dette udstyr vil kunne påvirke den service, som lufttrafiktjenesten yder og dermed også flyvesikkerheden. På den baggrund, kan det være nødvendigt at have reserveudstyr. Der skal være en sammenhæng mellem niveauet for den tjeneste man skal levere og pålideligheden af det udstyr, som man anvender. Det er f.eks. beskrevet i AMC1 ATS.TR.155(b)(2)(i)(f) ATS surveillance services.</p> <p>Det virker hensigtsmæssigt, at der findes reserveudstyr for det COM udstyr, der anvendes til at udføre ATS-tjeneste, og som i hvert fald tidligere har været et generelt krav. Muligheden for at kunne sende/modtage på nødfrekvensen er selvfølgelig væsentlig, men det virker også rimeligt, hvis lufttrafiktjenesteudbyderen kommer frem til den konklusion, at reserveudstyr for nødfrekvenser ikke er et proportionalt krav og nødvendigt i forhold til at sikre opretholdelsen af de primære funktioner i ATS-tjenesten.</p> <p>Konklusionen er derfor, at den foreslåede ophævelse af bestemmelsen opretholdes, fordi kravet om reserveudstyr håndteres generelt i ATM/ANS-forordningen. Samtidig er det Trafikstyrelsens vurdering, at ændringen reelt set ikke vil medføre ændringer for lufttrafiktjenesteudbydere i forhold til nødfrekvenser og reserveudstyr.</p>
<p>Den med udkastet til BL 7-21, 6. udgave, foreslåede ophævelse af afsnit 17. Nødstrømforsyning, jf. BL 7-21 udgave 5:</p> <p>17. Nødstrømforsyning Lufttrafiktjenesteenheders udstyr og belysning skal være tilsluttet en nødstrømforsyning, som i tilfælde af afbrydelse af den primære strømforsyning kan sikre udstyrets og belysningens fortsatte drift.</p>	<p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>MIT henviser til Trafikstyrelsens kommentarer i bilaget til høringsbrevet af 5. oktober 2022 vedr. tjenestens funktionelle system:</p> <p><i>"2017/373, Annex IV, Part ATS, Section 2, Safety of services: Denne sektion beskriver de krav der er til en ATS-lufttrafiktjenesteudbyders flyvesikkerhedsstyringssystem, fx krav til identifikation af hvad det funktionelle system er, kriterier for flyvesikkerhed, identifikation af farer under normal drift og i forbindelse med ændringer, risikoanalyser, håndtering af risici med videre."</i></p> <p>MIT synes ikke, at dette fremgår af regler gældende for Grønland.</p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at pågældende sektion "Afdeling 2 – Sikkerhed i forbindelse med tjenester" er indeholdt i BL 7-5, s. 146 ff. BL 7-5 træder i kraft 1. januar 2024 og gøres dermed gældende for Grønland.</p>
<p>Afsnit 14 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>14. Supplerende krav</p>	<p>Mittarfeqarfiit (MIT)</p> <p>MIT anerkender begrundelsen for ændringen, som følger af, at der ikke findes et samlet sæt af tekniske krav til anlæg og udstyr, der anvendes af en lufttrafiktjeneste.</p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at Mittarfeqarfiit anerkender begrundelsen for ændringen. Trafikstyrelsen forstår samtidigt organisationers behov for specifikke krav til anlæg og udstyr.</p> <p>Operationelle eller tekniske krav til anlæg og udstyr er fortsat tilgængelige af andre kilder f.eks. nationale bestemmelser eller ICAO standarder, der både retter sig mod producenter og brugere af anlæg</p>

<p>14.1 De faciliteter, anlæg og udstyr, der skal være til rådighed for lufttrafiktjenesten, skal være tilstrækkeligt verificeret og anvendelige til formålet.</p> <p>14.2 Trafikstyrelsen kan i hvert enkelt tilfælde under hensyn til den ønskede benyttelse af flyvepladsen eller af lufttrafiktjenesteenheden fastsætte yderligere krav til de faciliteter, anlæg, udstyr og informationer, der skal være til rådighed for lufttrafiktjenesteenheden.</p>	<p>MIT finder dog, at specifikke krav til anlæg og udstyr bør være tilgængelige af andre kilder – i modsat fald forudses komplikationer både i indkøbs-, sagsbehandlings- og godkendelsesproces.</p>	<p>og udstyr. F.eks. indeholder BL 7-18 og ICAO Annex 3 specifikationer for meteorologisk udstyr.</p> <p>Den reference, der findes i BL 7-21 til direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993, er fjernet i udkastet. Direktivet, der ikke længere er gældende, indeholder ikke detaljerede tekniske krav, men henviser bredt til nationale bestemmelser, procedurer og europæiske standarder (Eurocontrol), som i de fleste tilfælde fortsat findes eller på anden måde er videreført.</p>
<p>Afsnit 16 i udkastet til BL 7-21, 6. udgave:</p> <p>16. Klageadgang Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.</p>	<p>Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)</p> <p>ES henviser i forbindelse med sin kommentar til pkt. 7 til at Trafikstyrelsen afgørelser ikke kan påklages, jf. pk. 16, hvilket ES er utilfreds med.</p> <p>ES henviser til høringen over forslag til lov om ændring af luftfartsloven i 2021 (L 20), hvor ES i sit høringssvar meddelte, at ES længe havde savnet og efterlyst en klageadgang i forbindelse med Trafikstyrelsens udmøntning af bekendtgørelser m.m.</p> <p>For ES er det principielt at få ændret lovgivningen for Trafikstyrelsens beføjelser m.m., og finder ikke den nuværende ordning i overensstemmelse med vestlige demokratiske principper, idet ES betragter Trafikstyrelsen som både lovgivende, udøvende og dømmende magt.</p> <p>ES foreslår derfor, at § 16 ændres således, at afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed.</p> <p>AOPA DMU</p> <p>AOPA DMU påpeger overfor Trafikstyrelsen, at de finder klageadgangen utilstrækkelig og at sammensmeltning af den lovgivende, udøvende og dømmende instans er uacceptabel.</p> <p>AOPA DMU henviser til Grundlovens § 62, hvorefter retsplejen skal holdes adskilt fra forvaltningen. Klageadgangen bør ændres, så der sikres en reel og rimelig klagemulighed for alle, som er underlagt Luftfartsloven.</p>	<p>Transportministeren har med hjemmel i luftfartslovens § 152 a som udgangspunkt afskåret klageadgangen for de afgørelser Trafikstyrelsen træffer efter luftfartslovgivningen. Dette følger af § 25, jf. § 6, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter. Afskæringen af klageadgangen gælder også på lufttrafiktjenesteområdet og BL 7-21, pkt. 16, skal derfor afspejle transportministerens gældende bestemmelse om afskæringen af klageadgangen.</p>