

Bilag til Trafikstyrelsens høringsbrev af 5. oktober 2022

Nedenstående skema indeholder i 1. kolonne en afskrift af gældende BL 7-21, 5. udgave af 16. november 2005, som ændret ved BL 7-21, 1. udgave af 27. oktober 2016 og i 2. kolonne Trafikstyrelsens forslag til ændringer ved udgivelsen af en ny BL 7-21, 6. udgave samt i 3. kolonne Trafikstyrelsens kommentarer til ændringerne, herunder om baggrund og begrundelse for ændringerne samt reference til anden lovgivning (med blå skrift).

Gældende BL 7-21	Forslag til ny BL 7-21	Trafikstyrelsens kommentarer
<p>I medfør af § 54, § 73 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, fastsætter Statens Luftfartsvæsen herved efter bemyndigelse fra Transport- og Energiministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 795 af 3. september 2001 om henlæggelse af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet udfærdigede forskrifter, følgende:</p>	<p>I medfør af § 54 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1373 af 4. december 2013, som senest ændret ved anordning nr. 723 af 24. maj 2022, og som sat i kraft for Grønland ved lov og kongelig anordning, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985, som senest ændret ved anordning nr. 2628 af 28. december 2021, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:</p>	<p>Indledningen opdateret redaktionelt og lovteknisk</p>
<p>1. Referencedokumenter</p> <p>1.1 ICAO Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation, seneste udgave.</p> <p>1.2 ICAO Annex 11, Air Traffic Services, seneste udgave.</p> <p>1.3 Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air-traffic-management equipment and systems).</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</p>	<p>Opdateret redaktionelt og lovteknisk. Der refereres kun til dokumenter, som nævnes i BL'ens bestemmelser.</p>

<p>1.4 BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, seneste udgave.</p> <p>1.5 BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, seneste udgave.</p> <p>1.6 BL 3-13, Godkendelse og drift af præcisionslandingsbaner, kategori II og III, seneste udgave.</p> <p>1.7 BL 7-6, Bestemmelser om udøvelse af lufttrafiktjeneste, seneste udgave.</p> <p>1.8 BL 7-8, Bestemmelser om drift af lufttrafiktjenesteeenheder, seneste udgave.</p> <p>1.9 BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste, seneste udgave.</p> <p>1.10 BL 7-18, Bestemmelser om meteorologisk udstyr på flyvepladser, seneste udgave.</p> <p>1.11 BL 7-23, Bestemmelser om automatisk rekordering af talekommunikation og data, seneste udgave.</p> <p>1.12 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1-1.2, findes på Statens Luftfartsvesens hjemmeside www.slv.dk og kan desuden købes ved henvendelse til</p> <p>ICAO Headquarters Attn.: Document Sales Unit 999 University Street Montréal, Quebec Canada H3C 5H7 Tel.: +1 514 954-8022 Fax: +1 514 954-6769 Sitatex: YULDYA E-post: Sales_unit@icao.int Web: www.icao.int</p>	<p>2020, forordning nr. 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>1.13 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.3 findes på EU's hjemmeside www.europa.eu.int/eur-lex.</p> <p>1.14 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.4 - 1.11, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinfo.dk og på Statens Luftfartsvæsen's hjemmeside www.slv.dk. Dokumenterne kan endvidere købes ved henvendelse til</p> <p>Statens Luftfartsvæsen Servicecentret Postboks 744 Ellebjergervej 50 2450 København SV Tel.: 3618 6000 Fax: 3618 6001 E-post: ais@slv.dk</p>		
<p>2. Definitioner</p> <p>Se BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste.</p>	<p>2. Definitioner</p> <p>Se ATM/ANS-forordningen og BL 7-5.</p>	<p>Opdateret redaktionelt og lovteknisk</p> <p>"ATM/ANS-forordningen" er betegnelsen i BL'en for forordning (EU) 2017/373 med senere ændringer. I dette dokument anvendes også blot betegnelsen "2017/373".</p>
<p>3. Anvendelsesområde</p> <p>3.1 Denne BL fastsætter bestemmelser for etablering af lufttrafiktjeneste inden for dansk område samt inden for områder, hvor Danmark i henhold til internationale aftaler er forpligtet til at udøve lufttrafiktjeneste.</p> <p>3.1.1 Bestemmelsen i pkt. 5.3 gælder ikke for meldekontor for lufttrafiktjeneste.</p> <p><i>Anm. 1: Bestemmelser om udøvelse af lufttrafiktjeneste findes i BL 7-6.</i></p> <p><i>Anm. 2: Bestemmelser om drift af lufttrafiktjenesteenheder findes i BL 7-8.</i></p>	<p>3. Anvendelsesområde</p> <p>Denne BL fastsætter bestemmelser for etablering af lufttrafiktjeneste inden for dansk område samt inden for områder, hvor Danmark i henhold til internationale aftaler er forpligtet til at udøve lufttrafiktjeneste.</p>	<p>Pkt. 3.1 uændret</p> <p>Pkt. 3.1.1 ophævet som en konsekvens af, at pkt. 5.3 om operationelle godkendelser ophæves.</p> <p>Anmærkningerne ikke længere relevante.</p>
<p>4. Ansvar</p> <p>Den, der har fået tilladelse til at indrette og drive en offentlig flyveplads eller et civilt område på en militær flyveplads, eller den,</p>	<p>4. Ansvar</p> <p>Den, der har fået tilladelse til at indrette og drive en offentlig flyveplads eller et civilt område på en militær flyveplads, den</p>	<p>Opdateret så også registrerede private flyvepladser omfattes.</p> <p>En privat flyveplads jf. luftfartslovens § 59, er normalt ikke åben for offentlig beflyvning, og vil normalt være omfattet af forskellige operationelle begrænsninger. Normalt vil der ikke være behov for at etablere en lufttrafiktjeneste ved en privat flyveplads. I princippet er der</p>

<p>der har fået tilladelse til at drive en lufttrafiktjenesteenhed, som ikke er tilknyttet en bestemt flyveplads, i det følgende kaldet koncessionshaveren, skal sikre, at der etableres lufttrafiktjeneste i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.</p>	<p>der har fået registreret en privat flyveplads, eller den, der har fået tilladelse til at drive en lufttrafiktjenesteenhed, som ikke er tilknyttet en bestemt flyveplads, i denne BL benævnt koncessionshaveren, skal sikre, at der etableres lufttrafiktjeneste i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.</p>	<p>dog ikke noget, der f.eks. forhindrer beflyvningen af en privat flyveplads med større luftfartøjer samtidig med periodevis stor trafikintensitet eller særlige aktiviteter på flyvepladsen. I sådanne eller i andre helt særlige tilfælde, ønsker Trafikstyrelsen med hjemmel i BL 7-21, f.eks. at kunne pålægge koncessionshaveren, at der skal foretages en vurdering af, hvorvidt etableringen af en lufttrafiktjenesteenhed er nødvendig af hensyn til flyvesikkerheden. Det er det ændringen skal muliggøre.</p> <p>Begrebet koncessionshaver er bevaret af praktiske årsager for at have en generisk betegnelse for dem, der er ansvarlige for etablering af lufttrafiktjeneste, selvom den der har registreret en privat flyveplads, reelt ikke kan siges at have en koncession (driftstilladelse).</p>
<p>5. Generelt</p> <p>5.1 Efter tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen kan koncessionshaveren etablere lufttrafiktjeneste, selv om betingelserne for at kræve dette ikke er opfyldt i henhold til pkt. 6.1, 7.1, 8.1 eller 9.1.</p> <p>5.2 Statens Luftfartsvæsen kan bestemme, at koncessionshaveren skal etablere lufttrafiktjeneste, selv om forudsætningerne i pkt. 6.1, 7.1, 8.1 eller 9.1 ikke er til stede, hvis dette findes påkrævet på grund af</p> <p>a. flyvepladsens beliggenhed i nærheden af en FIR-grænse, et fare- eller restriktionsområde eller en anden flyveplads eller</p> <p>b. særlige aktiviteter på flyvepladsen eller</p> <p>c. andre forhold, der kræver regulering, eksempelvis miljømæssige hensyn eller hyppigt forekommende ophobning af IFR-flyvninger.</p>	<p>5. Generelt</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>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>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>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</p>	<p>Ved den foreslåede ændring bliver gældende pkt. 5.1 – 5.2 nyaffattet som pkt. 5.1-5.3 Forslaget til ændringen skal ses i sammenhæng med forslaget til ændringerne af pkt. 7.1 og 8.1.</p> <p>2017/373, Cover Regulation, Article 3a: Determination of the need for the provision of air traffic services:</p> <p>1. Member States shall determine the need for the provision of air traffic services by taking into account all of the following factors:</p> <p>(a) the types of air traffic involved;</p> <p>(b) the density of air traffic;</p> <p>(c) the meteorological conditions;</p> <p>(d) other relevant factors related to the objectives of the air traffic services defined in point ATS.TR.100 of Annex IV.</p> <p>2. While determining the need for the provision of air traffic services Member States shall not take into account the carriage of airborne collision avoidance systems by aircraft.</p> <p>2017/373, Cover Regulation, GM1 Article 3a, Determination of the need for the provision of air traffic services:</p> <p>The determination of the need for air traffic services provision in a given area and/or aerodrome may be subject to consideration and evaluation of a great number and typology of elements, such as:</p> <p>(a) a mixture of different types of air traffic with aircraft of varying speeds (conventional, jet, etc.) might necessitate the air traffic services provision, whereas a relatively greater density of traffic where only one type of operation is involved would not;</p> <p>(b) meteorological conditions might have considerable effect in areas where there is a constant flow of air traffic (e.g. scheduled traffic), whereas similar or worse meteorological conditions might be relatively unimportant in an area where air traffic would be discontinued in such conditions (e.g. local visual flight rules (VFR) flights);</p> <p>(c) open stretches of water, mountainous, uninhabited or desert areas might necessitate the air traffic services provision even though the frequency of operations is extremely low;</p> <p>(d) the complexity of the airspace concerned; and</p> <p>(e) the language(s) to be used in air-ground communications, in the case of AFIS.</p> <p>Ifølge forordning 2017/373, artikel 3a, skal Trafikstyrelsen beslutte behovet for etablering af en lufttrafiktjeneste, ved at vurdere forskellige elementer som typen af trafik, trafikintensitet, meteorologiske forhold og alt andet der kan have en indvirkning på, hvordan den pågældende tjeneste fungerer. Som det også fremgår af vejledningen (GM) til artikel 3a, er det ikke en simpel vurdering, og da elementerne også påvirker hinanden indbyrdes og skal</p>

	<p>beliggenhed, kompleksitet af luftrum, flyvepladsens layout og hændelsesrapportering, og</p> <p>b. foretages i flyvesikkerhedsstyringssystem et, hvis der for flyvepladsen er krav om etablering af et sådant system.</p>	<p>fungere i forskellige scenarier, vil det for de fleste elementer være uhensigtsmæssigt at definere faste kriterier. Samtidig er det også vigtigt, at der en gang imellem bliver foretaget en ny vurdering, f.eks. hvis flyvepladsen pludselig får dobbelt så mange operationer som normalt eller hvis banen bliver forlænget og nye flytyper kan anvende flyvepladsen.</p> <p>Der foreslås derfor få faste kriterier, der alle er velkendte og som videreføres fra den eksisterende udgave af BL 7-21. Hvis flyvepladsen skal kunne beflyves i instrumentvejrforhold, skal der altid etableres AFIS, jf. pkt 7.1. Hvis antallet af operationer eller IFR-operationer overskrider en vis grænse, eller hvis flyvepladsen er godkendt til præcisionsanflyvninger kategori II eller III, skal der altid etableres tårnkontrolltjeneste, jf. pkt. 8.1.</p> <p>Ovenstående skal kombineres med muligheden for at Trafikstyrelsen på baggrund af en konkret vurdering kan beslutte, at der skal etableres lufttrafiktjeneste. For alle flyvepladser, hvor der ikke er etableret tårnkontrolltjeneste, kan det således komme på tale, at koncessionshaveren efter Trafikstyrelsens anmodning skal foretage en vurdering af, hvorvidt der skal etableres AFIS eller tårnkontrolltjeneste. For koncessionshavere med flyvepladser, hvortil der er krav om etablering af et flyvesikkerhedsstyringssystem, skal vurderingen foretages i dette system og det følger allerede af gældende regler i 2017/373 og BL 7-5, at koncessionshaver løbende i sit flyvesikkerhedsstyringssystem skal vurdere flyvesikkerheden, og indirekte herunder også om lufttrafiktjeneste er nødvendig og i givet fald hvilken slags.</p> <p>Trafikstyrelsen vil anmode en flyveplads om at foretage den omhandlede vurdering, hvis styrelsen på baggrund af de i pkt. 5.3, a, nævnte elementer finder indikation på at lufttrafiktjeneste kunne være nødvendig, men vil som det fremgår, først træffe sin endelige afgørelse på baggrund af flyvepladsens vurdering.</p> <p>Udgangspunktet med de nugældende forhold på de eksisterende flyvepladser er i øvrigt, at Trafikstyrelsen ikke ser indikation på behov for, at en sådan vurdering foretages af de private flyvepladser.</p>
<p>5.3 Lufttrafiktjenesteenheder og deres arbejdspositioner skal, før de tages i brug, være operationelt godkendt af Statens Luftfartsvæsen i overensstemmelse med bestemmelserne herom i BL 7-8.</p>		<p>Den hidtil gældende bestemmelse i pkt. 5.3 ophæves, da lufttrafiktjenesteenheder med 2017/373 og BL 7-5 ikke længere skal operationelt godkendes, og da BL 7-8 i øvrigt ophæves med BL 7-5. Tjenesteudøverne certificeres i stedet.</p>
<p>6. Etablering og drift af meldekantor for lufttrafiktjeneste</p> <p>6.1 Koncessionshaveren skal etablere et meldekantor for lufttrafiktjeneste på en offentlig flyveplads inden for tjenestetiden.</p> <p>6.2 Meldekantorets funktioner kan varetages af en af de lufttrafiktjenesteenheder, der er etableret i medfør af afsnit 7 eller 8 i denne BL.</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</p>	<p>Der henvises til gældende regulering i 2017/373:</p> <p>2017/373, ATS.TR.110(b): Establishment of the units providing air traffic services: (b) Air traffic services reporting office or offices or other arrangements shall be established for the purpose of receiving reports concerning air traffic services and flight plans submitted before departure.</p> <p>2017/373, GM1 ATS.TR.110(b): Establishment of the units providing air traffic services: ATS REPORTING OFFICE The reference to an ATS reporting office denotes the functions to be performed by such an office. When addressing the provision of air traffic services, Member States should ensure that the functions of an ATS reporting office are fully implemented by:</p>

<p>6.3 I den del af åbningstiden, der ligger uden for tjenestetiden, skal der på flyvepladsen være adgang til en telefon, hvorfra der kan optages kontakt med et anvist meldekontor for lufttrafiktjeneste.</p> <p>6.4 Et meldekontor for lufttrafiktjeneste skal drives i overensstemmelse med de ATS-instrukser for Alarmeringstjeneste og Lufttrafiktjenestemeldinger, der er fastsat i medfør af BL 7-6 og de særlige vilkår, der til enhver tid er fastsat af Trafik- og Byggestyrelsen. Bortset herfra gælder kun denne BL's bestemmelser i afsnit 20 for meldekontor for lufttrafiktjeneste.</p>	<p>varetagelse af meldekontorets funktioner.</p>	<p>(a) establishing physical offices; and/or (b) assigning the duties to any air traffic services unit; and/or (c) agreeing with one or more Member State(s) to provide a joint service; and/or (d) establishing proper arrangements for the provision of the service by an external agency or external agencies.</p> <p>Kravene i BL 7-21 supplerer ATS.TR.110(b) ved at fastsætte, at det er <i>koncessionshaveren</i> som har ansvaret for at etablere et meldekontor eller sørge for, at en anden enhed permanent eller i perioder varetager funktionen.</p> <p>Pkt 6.3 ophæves, da kravet er utidssvarende og vurderes som en unødvendig omkostning for koncessionshaveren. På mange små ubemandede pladser fandtes der tidligere mønttelefoner. De er stort set forsvundet, idet alle piloter i dag anvender deres egen mobilforbindelse eller afgiver de nødvendige meldinger via en radioforbindelse, satellittelefon eller lignende.</p> <p>Pkt. 6.4 ophæves, da bestemmelsen ikke vedrører etableringen af tjenesten, men driften heraf, og vurderes som overflødig, idet krav til driften og udøvelsen af tjenesten selvstændigt følger af anden regulering, herunder gældende ATS-instrukser og forordning 2017/373 (idet forordningen har forrang), og som skal følges uanset henvisning hertil i BL 7-21.</p> <p>Pkt. 6.1: Begrebet "inden for tjenestetiden" fjernes, og kravet vil herefter være, at der altid skal være etableret et meldekontor, der dog blot kan bestå af et telefonnummer til et andet meldekontor, som der er indgået aftale med og som brugerne kan ringe til, når lufttrafiktjenesten eller meldekontoret på flyvepladsen har lukket. Det sker allerede i dag, hvor f.eks. Briefing EKCH og ACC anvendes som meldekontor for mange små flyvepladser uden lufttrafiktjeneste.</p> <p>Det forventes, at koncessionshaveren også fremover beskriver i AIP, hvordan meldekontorets funktioner bliver varetaget og hvordan og hvornår man kan komme i kontakt med funktionen.</p> <p>Bemærk: Et meldekontor er ikke en ATS-lufttrafiktjeneste, men en lufttrafiktjenesteenhed. Forordning 2017/373 er på dette område ikke lige så tydelig som SERA forordningen. I SERA forordningen 923/2012, artikel 2, definitioner, fremgår det, at et meldekontor ikke er en tjeneste, der yder flyveinformationstjeneste eller flyvekontrolltjeneste, men derimod er en ATS-enhed der kan varetage en begrænset del af de funktioner, som varetages af en flyveinformationstjeneste eller flyvekontrolltjeneste.</p> <p>"32. 'air traffic service (ATS)' means a generic term meaning variously, flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service); 34. 'air traffic services (ATS) reporting office (ARO)' means a unit established for the purpose of receiving reports concerning air traffic services and flight plans submitted before departure; 35. 'air traffic services (ATS) unit' means a generic term meaning, variously, air traffic control unit, flight information centre, aerodrome flight information service unit or air traffic services reporting office;"</p>
---	--	---

		Derfor giver 2017/373 ikke mulighed for at certificere meldekontorer som en selvstændig ATS-enhed, og Trafikstyrelsen godkender derfor heller ikke meldekontorer eller fører tilsyn med disse.
<p>7. Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)</p> <p>7.1 Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en offentlig flyveplads, når</p> <p>a. flyvepladsen er godkendt til instrumentbeflyvning, eller</p> <p>b. flyvepladsen anvendes til ruteblyvning.</p>	<p>7. Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)</p> <p>Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrf forhold, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2.</p>	<p>Der henvises til kommentaren under pkt. 5. Endvidere bemærkes følgende:</p> <p>Kravet om, at der altid skal etableres flyvepladsflyveinformationstjeneste, hvis flyvepladsen anvendes til ruteblyvning, ophæves. BL'en ændres dermed, så den afspejler den gældende praksis. Samtidig giver det heller ikke mening, at der for kommercielle flyveoperationer automatisk accepteres fravær af en lufttrafiktjeneste og dermed et lavere flyvesikkerhedsniveau, blot fordi flyvningerne ikke kan defineres som rutetraffic. Som beskrevet ovenfor, kan det i stedet komme på tale med en konkret vurdering af forholdene ved den enkelte flyveplads, der skal være med til at afgøre, hvorvidt der skal etableres en lufttrafiktjeneste eller ej, uanset i øvrigt flyvepladsens status som registreret privat eller godkendt offentlig.</p> <p>Tidligere muliggjorde andre regler visse undtagelser til kravet i BL 7-21 punkt 7.1.b (ruteblyvningskriteriet), og den praksis har holdt ved, uanset at den anden regulering ikke længere er gældende.</p> <p>Den 1. august 1997 blev BL 10-3 (bestemmelser om koncession til erhvervsmæssig luftfart med lette luftfartøjer) ophævet, formentlig som følge af implementeringen af nye europæiske standarder, de såkaldte JAR-OPS. BL 10-3 muliggjorde et koncept, hvor lette luftfartøjer godkendt til befording af højst 10 passagerer og med en højst tilladt startmasse på 5700 kg., kunne udføre erhvervsmæssig rutetaxaflyvning uden, at dette blev betragtet som ruteblyvning. Konceptet gjaldt for <i>særlige strækninger</i> godkendt af myndigheden.</p> <p>Det betød, at rutetaxaflyvning til fx Anholt og Læsø flyvepladser kunne udføres uden at det samtidig udløste et krav til flyvepladserne om at etablere AFIS jævnfør BL 7-21 punkt 7.1.b. I nutidens regelværk eksisterer begrebet rutetaxaflyvning ikke længere, og derfor er den erhvervsmæssige skemalagte lufttransport, der foregår til f.eks. Anholt, Læsø, Tåsinge og Ærø defineret som ruteblyvning, og der skal derfor etableres AFIS tjeneste på de nævnte flyvepladser.</p> <p>Etablerings- og driftsomkostningerne hertil vil være ganske betragtelige, og det er Trafikstyrelsens vurdering, at det i øjeblikket ikke vil være proportionalt med den ekstra flyvesikkerhed der kunne opnås. Her er der tale om få operationer med mindre fly, beflyvning af flyvepladser med lav trafikintensitet og operationer i visuelle meteorologiske forhold.</p> <p>Også på Færøerne og i Grønland foregår der i dag en del ruteblyvning med helikopter til flyvepladser, hvor der ikke er etableret lufttrafiktjeneste. Her skal det heller ikke nødvendigvis være beflyvningen med rutetraffic der som det eneste element afgør, hvorvidt der skal etableres lufttrafiktjeneste, idet afgørelsen også vil kunne tages på baggrund af en konkret vurdering af forholdene ved den enkelte flyveplads efter anmodning herom fra Trafikstyrelsen.</p>

<p>7.1.1 På helikopterflyvepladser kan Statens Luftfartsvæsen tillade, at der etableres en flyvepladsflyveinformationstjeneste for helikoptertrafik. Denne tjeneste benævnes i det følgende HIS.</p>		<p>Pkt. 7.1.1 ophæves, da 2017/373 ikke har beskrevet muligheden for en særlig AFIS-tjeneste til helikopterflyvepladser. BL-kravet er heller ikke i overensstemmelse med de regler, der regulerer uddannelse og certificering af flyveinformationspersonale.</p> <p>I tidligere versioner af BL 7-21 blev HIS kaldt for <i>reduceret AFIS tjeneste</i>, og der var krav om <i>særlig uddannelse</i>. Her er et uddrag af teksten fra BL 7-21, 3. udgave:</p> <p>7.1.1: På helikopterflyvepladser kan Statens Luftfartsvæsen tillade, at der etableres en reduceret AFIS, i det følgende kaldet HIS.</p> <p>7.1.1.1: Uddannelsen til HIS-operatør skal foregå efter uddannelsesplaner, som er godkendt af Statens Luftfartsvæsen. For at være berettiget til at udøve HIS skal vedkommende være indehaver af et nationalt begrænset certifikat til betjening af jordstation (N-JOR) med påtegning om, at det er gyldigt i forbindelse med udøvelse af HIS.</p> <p>Anm.: Reglerne om nationalt begrænset certifikat til betjening af jordstationer (N-JOR) fremgår af BL 6-08, afsnit 9.</p> <p>Da uddannelses BL'erne (BL 6 serien) for flyveinformationstjeneste blev opdateret i 2005 som følge af Eurocontrols/Europas ESARR5 standarder (en lille del af den første europæiske regelharmonisering som følge af SES projektet), blev det besluttet, at der ikke skulle være et særligt certifikat for personale ved heliporte. I de danske bestemmelser blev der indført et enkelt FIS (flyveinformations-) certifikat med forskellige underkategorier. Det certifikat, der blev besluttet som nødvendigt for at udøve flyvepladsflyveinformationstjeneste – som er det certifikat der populært kaldes et AFIS certifikat – skal påtegnes med en AFI kategori (for IMC flyvepladser) eller AFV kategori (for rene VMC flyvepladser). For personalet, der skal udøve flyveinformationstjeneste, har man siden 2005 ikke skelnet mellem om det foregår ved flyvepladser der udelukkende betjener helikoptere eller ved flyvepladser der betjener både helikoptere og flyvemaskiner. Det handler derimod om, hvorvidt der er tale om en IMC eller VMC flyveplads.</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>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.</p> <p>Den historiske baggrund for kravet i pkt 7.2 er usikker.</p> <p>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.</p>

<p>c. Det samlede antal operationer på et år er 15.000 eller derover.</p>		<p>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.</p> <p>Punkt 7.2 ophæves derfor.</p>
<p>7.3 Trafikinformationszoner og trafikinformationsområder nedlægges, når flyvepladsen ikke længere opfylder nogen af de kriterier, der er nævnt i pkt. 7.2.</p>		<p>Punkt 7.3 ophæves som følge af, at 7.2 ophæves.</p>
<p>8. Etablering af tårnkontrolltjeneste</p> <p>8.1 Koncessionshaveren skal etablere tårnkontrolltjeneste på en offentlig 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 Statens Luftfartsvæsen efter en nærmere vurdering finder det påkrævet.</p>	<p>8. Etablering af tårnkontrolltjeneste</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>Kravet i pkt. 8.1 opretholdes, men opdateres redaktionelt. De angivne kriterier er fortsat relevante, og udgør en del af de kriterier som 2017/373, Cover Regulation, Article 3a kræver, at Trafikstyrelsen skal beslutte. Kravet gøres dog generisk for alle flyvepladser, uanset om de er registreret private eller godkendte offentlige.</p>
<p>8.1.1 Koncessionshaveren kan oprette separate lufttrafiktjenesteenheder til udøvelse af følgende tjenester:</p> <p>a. Tårnkontrolltjeneste for flyvepladsstrafik på manøvreområdet eller dele heraf, bortset fra baner.</p> <p>b. Udstedelse af klareringer, bortset fra klarering til operationer på baner.</p>	<p>8.1.1 Koncessionshaveren kan oprette separate lufttrafiktjenesteenheder til udøvelse af følgende tjenester:</p> <p>a. Tårnkontrolltjeneste for flyvepladsstrafik på manøvreområdet eller dele heraf, bortset fra baner.</p> <p>b. Udstedelse af klareringer, bortset fra klarering til operationer på baner.</p>	<p>Kravet i pkt. 8.1.1 opretholdes. De angivne kriterier er fortsat relevante, og udgør en del af de kriterier, som 2017/373, artikel 3a kræver, at Trafikstyrelsen skal beslutte.</p>
<p>8.1.1.1 De lufttrafiktjenesteenheder, der er nævnt i pkt. 8.1.1 a. og b., skal være</p>	<p>8.1.1.1 De lufttrafiktjenesteenheder, der er nævnt i pkt. 8.1.1 a. og b., skal være</p>	<p>Kravet i pkt. 8.1.1.1 opretholdes, dog udgår teksten om ansvaret for den daglige leder, da der som følge af 2017/373 og BL 7-5 ikke længere gælder krav om en sådan.</p>

<p>oprettet som organisatoriske underafdelinger af kontrollårnet, og ansvaret for disse enheder skal varetages af den udpegede lufttrafiktjenesteudøver eller den daglige leder af kontrollårnet, hvor en sådan er udpeget.</p>	<p>oprettet som organisatoriske underafdelinger af kontrollårnet, og ansvaret for disse enheder skal varetages af den udpegede lufttrafiktjenesteudøver.</p>	
<p>8.2 I tilknytning til en kontrolleret flyveplads skal der kunne oprettes en kontrolzone (CTR).</p>	<p>8.2 I tilknytning til en kontrolleret flyveplads skal der kunne oprettes en kontrolzone (CTR).</p>	<p>Kravet i pkt. 8.2 opretholdes.</p>
<p>9. Etablering af indflyvningskontrolltjeneste</p> <p>9.1 Koncessionshaveren skal etablere indflyvningskontrolltjeneste i tilknytning til en offentlig flyveplads, hvor der findes en godkendt indflyvningsprocedure, og hvor tårnkontrolltjeneste er etableret.</p> <p>9.1.1 Indflyvningskontrolltjeneste kan efter tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen udøves af vedkommende kontrolltårn eller af kontrolcentralen.</p> <p>9.2 En selvstændig enhed til udøvelse af indflyvningskontrolltjeneste ved en offentlig flyveplads, betegnet en indflyvningskontrol, skal etableres, når der to år i træk forekommer mere end 18.000 IFR-operationer pr. år.</p> <p>9.3 En fælles indflyvningskontrol for flere offentlige flyvepladser skal etableres, når områderne for ventemønstre og ind- og udflyvningsprocedurer i tilknytning til flyvepladserne ikke kan anvendes uafhængigt af hinanden. I sådanne tilfælde fastsætter Statens Luftfartsvæsen den indbyrdes fordeling af de udgifter, der er forbundet med etablering og drift af indflyvningskontrollen på de berørte flyvepladser, hvis enighed mellem de berørte parter ikke kan opnås.</p> <p>9.4 I tilknytning til en indflyvningskontrol-tjeneste skal der kunne oprettes et terminalområde (TMA).</p>	<p>9. Etablering af indflyvningskontrolltjeneste</p> <p>9.1 Koncessionshaveren skal etablere indflyvningskontrolltjeneste i tilknytning til en flyveplads, hvor der findes en godkendt indflyvningsprocedure, og hvor tårnkontrolltjeneste er etableret.</p> <p>9.1.1 Indflyvningskontrolltjeneste kan efter tilladelse fra Trafikstyrelsen udøves af vedkommende kontrolltårn eller af kontrolcentralen.</p> <p>9.2 En selvstændig enhed til udøvelse af indflyvningskontrolltjeneste ved en flyveplads, betegnet en indflyvningskontrol, skal etableres, når der to år i træk forekommer mere end 18.000 IFR-operationer pr. år.</p> <p>9.3 En fælles indflyvningskontrol for flere flyvepladser skal etableres, når områderne for ventemønstre og ind- og udflyvningsprocedurer i tilknytning til flyvepladserne ikke kan anvendes uafhængigt af hinanden. I sådanne tilfælde fastsætter Trafikstyrelsen den indbyrdes fordeling af de udgifter, der er forbundet med etablering og drift af indflyvningskontrollen på de berørte flyvepladser, hvis enighed mellem de berørte parter ikke kan opnås.</p> <p>9.4 I tilknytning til en indflyvningskontrolltjeneste skal der kunne oprettes et terminalområde (TMA).</p>	<p>Kravene i afsnit 9 opretholdes men opdateres redaktionelt og gøres generiske for alle flyvepladser, uanset om de er registreret private eller godkendte offentlige.</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 og i BL 7-8.</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>Kravene i afsnit 10 opretholdes men opdateres i forhold til nugældende lovgivningsreferencer.</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 og i BL 7-8.</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>Kravene i afsnit 11 opretholdes men opdateres i forhold til nugældende lovgivningsreferencer.</p>
<p>12. Nedgradering af tjeneste</p> <p>12.1 Statens Luftfartsvæsen kan tillade, at flyvepladsflyveinformationstjeneste, som er etableret i medfør af pkt. 7.1, i trafiksvage perioder nedgraderes til meldekantor for lufttrafiktjeneste i overensstemmelse med, hvad der er angivet i pkt. 12.3, 12.4 og 12.5.</p> <p>12.2 Statens Luftfartsvæsen kan tillade, at tårnkontrolltjeneste, som er etableret i medfør af pkt. 8.1, i trafiksvage perioder nedgraderes til flyvepladsflyveinformationstjeneste i overensstemmelse med, hvad der er angivet i pkt. 12.3, 12.4 og 12.5.</p> <p>12.3 Den enkelte tjeneste skal udøves i én periode inden for et tidsrum af 24 timer.</p> <p>12.4 Præcisionsindflyvninger af kategori II og III må kun finde sted, når der er etableret tårnkontrolltjeneste.</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 instrumentvejforhold (IMC), eller</p> <p>b. 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>Overskriften ændres og der foreslås væsentlige ændringer, hvor et nyt pkt. 12.1 og 12.1.1 erstatter eksisterende pkt. 12.1 – 12.5:</p> <p>Et er, hvornår en lufttrafiktjeneste skal etableres, noget andet er, hvornår tjenesten skal udøves. Den foreslåede ændring tilbyder fleksibilitet, så det er behovet, der afgør, om tjenesten skal udøves, og tjenesten vil kunne åbne og lukke flere gange i løbet af en dag. Er der ingen beflyvning, behøver tjenesten ikke at blive udøvet. Det spiller godt sammen med konceptet fjernbetjent lufttrafiktjeneste (remote tower operations) og kan sikre effektive lufttrafiktjenester og en høj flyvesikkerhed, også ved pladser med få operationer.</p> <p>Til gengæld bliver det som udgangspunkt ikke muligt at skifte mellem AFIS og tårnkontrolltjeneste. Hvis det er blevet vurderet eller besluttet ud fra de faste kriterier, at tårnkontrolltjeneste er det der giver mening ved en flyveplads, så er det ikke også muligt at etablere AFIS – og den anden vej rundt.</p> <p>Den nuværende BL 7-21 giver mulighed for ikke at udøve lufttrafiktjeneste i trafiksvage perioder. Det har dog vist sig svært at definere, hvad en trafiksvag periode er, og det er også forskelligt fra flyveplads til flyveplads. Samtidig åbner det op for, at man kan beflyve en flyveplads med et luftfartøj med 300 betalende passagerer i VMC-forhold, uden at der bliver udøvet AFIS eller flyvekontrolltjeneste, selv om dette normalt er etableret, og selv om der er krav til brand- og redningsberedskab ved sådan en flyvning. Det er flyvesikkerhedsmæssigt uacceptabelt. Derfor er udgangspunktet, at lufttrafiktjenesten også skal udøves uden for normal publiceret åbningstid. Der er indført en undtagelse, såfremt luftfartøjet har en tilladt startvægt på under eller lig med 5700 kg eller som er godkendt for under 10 passagerer og flyvepladsen beflyves under VMC-forhold.</p>

<p>12.5 Flyvepladsen må kun beflyves under IMC, når der er etableret tårnkontrolltjeneste eller flyvepladsflyveinformationstjeneste.</p>		
<p>13. Lokaler</p> <p>13.1 AFIS og HIS</p> <p>13.1.1 AFIS og HIS skal udøves fra et lokale, der er placeret således, at AFIS-/HIS-operatøren i klart vejr har udsyn over flyvepladsens manøvreområde.</p> <p>13.1.2 Muligheden for udsyn over flyvepladsens manøvreområde må ikke hindres af bygninger mv.</p> <p>13.1.3 Udsynet må ikke hindres af direkte eller indirekte lyskilder, såsom arbejdsbelysning i lokalet, forpladsbelysning eller reflekser fra f.eks. overfladebelægning, ligesom der skal tages hensyn til solens genevirkning.</p> <p>13.2 Tårnkontrolltjeneste</p> <p>13.2.1 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.</p> <p>13.2.2 Muligheden for udsyn over flyvepladsens manøvreområde må ikke hindres af bygninger mv.</p> <p>13.2.3 Tårnets højde skal mindst være således, at øjenhøjde i tårnkabinen ikke er under en værdi, der udregnes således:</p> $X = Y + D \operatorname{tg} (0,58 + G_s^\circ)$ <p>hvor</p> <p>X er kote for øjenhøjde,</p> <p>Y er terrænkote for fjerneste bane-ende,</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>Ændringerne i afsnit 13 fjerner en lang række specifikke krav til lokalerne, herunder kravet til, hvor højt et kontrolltårn skal være. Det vigtigste er, at flyvelederen eller AFIS-operatøren kan se, det der skal kunne ses, f.eks. ved hjælp af teknologi, og ikke hvilken højde det sker fra. Fjernbetjent lufttrafiktjeneste er nu også muligt med de opdaterede krav.</p> <p>For nye AFIS tårnkabiner er kravene til udsyn blevet skærpet en smule, idet der ikke længere skelnes mellem de krav, der gælder til tårnkontrolltjeneste eller AFIS-tjeneste.</p>

D er afstanden fra tårnets placering til fjerneste baneende, og

Gs er overfladehældning i decimalgrader (+/-) målt fra det vandrette plan fra fjerneste baneende til position for tårnets placering.

13.2.4 Udsynet må ikke hindres af direkte eller indirekte lyskilder, såsom arbejdsbelysning i operationslokalet, forpladsbelysning eller reflekser fra f.eks. overfladebelægning, ligesom der skal tages hensyn til solens genevirkning.

13.2.5 Ruderne i tårnkabinen skal kunne holdes fri for dug, og de må ikke virke forvrængende på farveopfattelsen eller udsynet fra tårnkabinen. Ruderne skal være skrånstillet med hældning udad med højden. Indramningen skal være så smal som muligt.

13.2.6 Tårnkabinens gulv, sider og loft skal være udført af eller belægges med støjdæpende materiale.

13.2.7 Tårnkabinen skal være forsynet med solafskærmningsmidler, der ikke forhindrer udsynet.

13.3 Flyveinformationscentral, kontrolcentral og indflyvningskontrol

13.3.1 En flyveinformationscentral, en kontrolcentral og en indflyvningskontrol skal etableres i lokaler, der har tilstrækkelig størrelse til, at alle enhedens operative arbejdspositioner kan placeres i det samme lokale.

13.3.2 Arbejdspositionerne og anvendelsen af det etablerede udstyr må ikke hindres af direkte eller indirekte lyskilder, såsom arbejdsbelysning i lokalet, indfald af lys gennem vinduer eller refleksioner fra disse.

<p>13.3.3 Lokalets gulv, vægge og loft skal være udført af eller belægges med støjdæmpende materiale.</p>		
<p>14. Kommunikation</p> <p><i>Anm.: Bestemmelser om rekordering, herunder krav til opbevaring af data, fremgår af BL 7-23.</i></p>		<p>Anmærkningen er ophævet, idet resten af kapitel 14 ophæves, jf. nedenfor. Kravene til rekordering af data er nu omfattet af forordningen i ATS.OR.450, ATS.OR.455 og ATS.OR.460. BL 7-23 er dog fortsat gældende.</p>
<p>14.1 Luft-jord kommunikation</p> <p>14.1.1 Generelt</p>		
<p>14.1.1.1 Luft-jord kommunikation skal i forbindelse med lufttrafiktjeneste udføres som radiotelefonti og/eller digital dataudvekslingsteknik.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.400(a): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – general (a) An air traffic services provider shall use voice or data link, or both, in air-ground communications for air traffic services purposes.</p> <p>Kravene er identiske, og pkt. 14.1.1.1 ophæves derfor.</p>
<p>14.1.1.2 Når der anvendes direkte to-vejs radiokommunikation eller digital dataudveksling mellem pilot og lufttrafiktjenesteeenheder, skal der sikres rekordering af alle luft-jord kanaler, der anvendes.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.400(b)(c): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – general (b) When direct pilot-controller two-way voice or data link communications are used for the provision of air traffic control service, recording facilities shall be provided by the air traffic services provider on all such air-ground communication channels. (c) When direct air-ground two-way voice or data link communications are used for the provision of flight information service, including AFIS, recording facilities on all such air-ground communication channels shall be provided by the air traffic services provider, unless otherwise prescribed by the competent authority.</p> <p>Forordningen skelner, i modsætning til BL 7-21, mellem flyvekontrolltjenester og flyveinformationstjenester, hvor sidstnævnte gives mulighed for at afvige fra kravet. Trafikstyrelsen har ikke tilladt afvigelser fra ATS.OR.400(c). Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.1.1.2 ophæves derfor.</p>
<p>14.1.1.3 Hvor der er behov for at reducere kommunikationsbyrden for lufttrafiktjenestens VHF luft-jord kommunikationskanal, skal der etableres en automatisk terminalinformationstjeneste ved anvendelse af tale (Tale-ATIS).</p>		<p>2017/373, ATS.TR.310(a): Voice-automatic terminal information service (Voice-ATIS) broadcasts (a) Voice-automatic terminal information service (Voice-ATIS) broadcasts shall be provided at aerodromes where there is a requirement to reduce the communication load on the air traffic services VHF air-ground communication channels. When provided, they shall comprise either of the following: (1) one broadcast serving arriving aircraft; (2) one broadcast serving departing aircraft; (3) one broadcast serving both arriving and departing aircraft; (4) two broadcasts serving arriving and departing aircraft respectively at those aerodromes where the length of a broadcast serving both arriving and departing aircraft would be excessively long.</p>

		<p>ATS.TR.310(a) er mere detaljeret end 14.1.1.3, idet kravet også indeholder beskrivelser af, hvordan en Voice-ATIS skal opdeles i en eller flere udsendelser til ankomende og/eller afgående luftfartøjer. Det ændrer dog ikke ved det væsentlige i kravet, og det har ingen betydning, idet Voice-ATIS i Danmark allerede er opbygget som beskrevet i ATS.TR.310(a). Voice-ATIS anvendes pt. ikke på færøerne og i Grønland. Kravene er sammenlignelige, og pkt 14.1.1.3 ophæves derfor.</p>
14.1.2 Indflyvningskontrolltjeneste		
14.1.2.1 Luft-jord kommunikationsudstyr skal muliggøre direkte, hurtig og ubrudt to-vejs kommunikation, der er fri for statisk støj, mellem indflyvningskontrollen og behørigt udstyrede luftfartøjer under lufttrafiktjenesteenhedens kontrol.		<p>2017/373, ATS.OR.420(a): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – approach control service (a) An air traffic services provider shall ensure that air-ground communication facilities enable direct, rapid, continuous and static-free two-way communications to take place between the unit providing approach control service and appropriately equipped aircraft under its control.</p> <p>Kravene er identiske, og pkt. 14.1.2.1 ophæves derfor.</p>
14.1.2.2 Hvor der er oprettet en særskilt indflyvningskontrol, skal luft-jord kommunikationen foregå på kanaler, som udelukkende betjener denne enhed.		<p>2017/373, ATS.OR.420(b): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – approach control service (b) Where the unit providing approach control service functions as a separate unit, air-ground communications shall be conducted over communication channels provided for its exclusive use.</p> <p>Kravene er identiske, og punkt 14.1.2.2 ophæves derfor.</p>
14.1.3 Tårnkontrolltjeneste og AFIS Luft-jord kommunikationsudstyr skal muliggøre direkte, hurtig og ubrudt to-vejs kommunikation, der er fri for statisk støj, mellem kontrolltårnet henholdsvis AFIS-enheden og behørigt udstyrede luftfartøjer, der opererer inden for en afstand af 45 km (25 NM) fra pågældende flyveplads.		<p>2017/373, ATS.OR.425(a): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – aerodrome control service (a) An air traffic services provider shall ensure that air-ground communication facilities enable direct, rapid, continuous and static-free two-way communications to take place between an aerodrome control tower and appropriately equipped aircraft operating at any distance within 45 km (25 NM) of the aerodrome concerned. 2017/373, ATS.OR.410(b): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – flight information service (b) An air traffic services provider shall ensure that air-ground communication facilities enable direct, rapid, continuous and static-free two-way communications to take place between an AFIS unit and appropriately equipped aircraft operating within the airspace referred to in point ATS.TR.110(a)(3).</p> <p>For tårnkontrolltjeneste er kravet i 2017/373, ATS.OR.425(a) identisk med kravet i pkt. 14.1.3.</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</p>

		<p>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>I Danmark har kravet i ATS.OR.410(b) ikke haft nogen praktisk betydning, idet alle FIZ/RMZ er etableret indenfor 25 NM fra flyvepladserne.</p> <p>På Færøerne og i Grønland dækker FIZ i enkelte tilfælde områder, der er længere væk end de 25 NM, fx Vagar FIZ, der udgør en cirkel med en radius på 60 NM. I alle de operationelle godkendelser, der er udstedt til AFIS enheder på Færøerne og i Grønland, er der imidlertid , et krav om radiodækning indenfor FIZ, hvilket svarer til kravet i ATS.OR.410(b). Kravet om radiodækning indenfor FIZ i stedet for en fast afstand på 25 NM, bør derfor allerede være opfyldt for eksisterende enheder.</p> <p>For tårnkontrolltjenester er kravene identiske. For AFIS er afstandskravet forskelligt, men alle enheder i Danmark, Færøerne og Grønland bør allerede opfylde ATS.OR.410(b).</p> <p>Pkt. 14.1.3 ophæves. Ændringen er en konsekvensrettelse som følge af 2017/373, men analysen herover indikerer, at ændringen ikke bør give anledning til problemer eller ekstra omkostninger for AFIS-enhederne.</p>
<p>14.1.4 Flyveinformationscentral og kontrolcentral</p>		
<p>14.1.4.1 Luft-jord kommunikationsudstyr skal muliggøre to-vejs kommunikation mellem flyveinformationscentralen, henholdsvis kontrolcentralen, og behørigt udstyrede luftfartøjer, som flyver inden for enhedens ansvarsområde.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.410(a): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – flight information service (a) An air traffic services provider shall ensure, to the practicable extent and as approved by the competent authority, that air-ground communication facilities enable two-way communications to take place between a flight information centre and appropriately equipped aircraft flying anywhere within the flight information region.</p> <p>2017/373, ATS.OR.415 Aeronautical mobile service (air-ground communications) – area control service An air traffic services provider shall ensure that air-ground communication facilities enable two-way communications to take place between a unit providing area control service and appropriately equipped aircraft flying anywhere within the control area or areas.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt.14.1.4.1 ophæves derfor.</p>
<p>14.1.4.2 Hvor det er muligt, skal kommunikationsudstyret muliggøre direkte, hurtig og ubrudt kommunikation, der er fri for statisk støj.</p>		<p>2017/373, AMC1 ATS.OR.415: Aeronautical mobile service (air-ground communications) – area control service Whenever practicable, air-ground communication facilities for area control service should permit direct, rapid, continuous and static-free two-way communications. An air traffic services provider shall ensure that air-ground communication facilities enable two-way communications to take place between a unit providing area control service and appropriately equipped aircraft flying anywhere within the control area or areas.</p> <p>2017/373, GM1 ATS.OR.410(a): Aeronautical mobile service (air-ground communications) – flight information service (a) Whenever practicable, air-ground communication facilities for flight information service should permit direct, rapid, continuous and static-free two-way communications.</p>

		<p>Kravet fra BL 7-21 kan genfindes i AMC1 ATS.OR.415 for kontrolcentraler og GM1 ATS.OR.410(a) for flyveinformationscentraler. Forordningen kan læses som mindre restriktiv for flyveinformationscentraler end kravet i pkt 14.1.4.2, da teksten i forordningen er vejledende. Trafikstyrelsen kan ikke nationalt afvige fra kravene i forordningen.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, eller afhængig af tolkningen, mere vidtgående i BL 7-21 end forordningen. Punkt 14.1.4.2 ophæves derfor.</p>
14.1.5 Nødfrekvensen i lufttrafiktjenesteenheder		
<p>14.1.5.1 Følgende lufttrafiktjenesteenheder skal have mulighed for at sende og modtage på den internationale nødfrekvens 121,5 MHz:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kontrolcentraler. Flyveinformationscentraler. Indflyvningskontroleenheder. Kontroltårne. AFIS Vagar. <p>Anm.: På grund af særlige lokale forhold forventes det ikke, at kontrolcentraler og flyveinformationscentraler har fuld dækning inden for ansvarsområdet. For disse enheder skal den teoretiske dækning indgå som en del af enhedens operationelle godkendelse.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.405(b): Use and availability of the VHF emergency frequency (b) An air traffic services provider shall provide the frequency 121.500 MHz at:</p> <ol style="list-style-type: none"> all area control centres and flight information centres; aerodrome control towers and approach control units serving international aerodromes and international alternate aerodromes; any additional location designated by the competent authority, where the provision of that frequency is considered necessary to ensure immediate reception of distress calls or to serve the purposes specified in point (a). <p>Anmærkningen til pkt. 14.1.5.1 findes ikke tilsvarende i forordning 2017/373. Forordningen fremsætter ikke krav om, at kommunikation på nødfrekvensen skal muliggøres inden for hele lufttrafiktjenesteenhedens ansvarsområde. Samtidig anvendes "operationel godkendelse" ikke længere i Danmark, og fra den 1. januar 2024 heller ikke længere på Færøerne og i Grønland.</p> <p>Pkt. 14.1.5.1 c) og d) er mere vidtgående end forordningen, idet ATS.OR.405(b)(2) kun kræver nødfrekvensen ved internationale lufthavne. Trafikstyrelsen kan ikke nationalt afvige fra kravene i forordningen.</p> <p>Pkt. 14.1.5.1.e anfører, at AFIS Vagar også skal kunne anvende nødfrekvensen. Dette krav fastholdes og er i overensstemmelse med ATS.OR.405(b)(3). Fremover ønsker Trafikstyrelsen dog at anføre anvendelsen af ATS.OR.405(b)(3) ved direkte udpegning i forhold til relevante lufttrafiktjenesteenheder, hvorfor punkt 14.1.5.1.e kan ophæves.</p> <p>Konklusionen er, at kravene i ATS.OR.405(b) enten er sammenlignelige eller mindre restriktive end de tilsvarende krav i punkt 14.1.5.1, og punkt 14.1.5.1 ophæves derfor.</p>
14.1.5.2 Hvor det er teknisk muligt og økonomisk ønskeligt, vil to eller flere lufttrafiktjenesteenheder kunne anvende fælles sender-/ modtagerudstyr.		<p>2017/373, GM1 ATS.OR.405(b): Use and availability of the VHF emergency frequency VHF EMERGENCY CHANNEL Where two or more of the air traffic services units listed in point (b) of ATS.OR.405 are co-located, provision of the frequency 121.500 MHz at one would meet the requirement.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, også selv om der er tale om en vejledende tekst i forordningen. Trafikstyrelsen vil fremover tillade samme mulighed som angivet i pkt. 14.1.5.2, også selv om det kun er baseret på en vejledende tekst i forordningen.</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>2017/373, GM1 ATS.OR.400(a) Aeronautical mobile service (air-ground communications) – general RELIABILITY AND AVAILABILITY OF RADIO COMMUNICATIONS AND NAVIGATION AIDS</p> <p>When providing ATS surveillance service, the air traffic services provider should ensure that the levels of reliability and availability of communication systems are such that the possibility of system failures or significant degradations is very remote, and that adequate backup facilities are provided.</p> <p>Guidance material and information pertaining to system reliability and availability may be found in ICAO Annex 10 Volume I, and in particular in Attachment F 'Guidance material concerning reliability and availability of radio communications and navigation aids' thereto.</p> <p>Referencen i BL 7-22 pkt. 5.1 d eksisterer ikke længere. Den korrekte reference er formentlig 6.2.e. Uanset hvad, er BL 7-22 forældet, og ikke opdateret som følge af 2017/373. Det generelle krav i BL 7-22 om reserveudstyr for kommunikationsudstyr virker derfor alt for præskriptivt, set i forhold til vejledningen i GM1 ATS.OR.400(a). Trafikstyrelsen har på den baggrund valgt at ophæve pkt. 14.1.5.3.</p>
<p>14.2 Jord-jord kommunikation</p>		
<p>14.2.1 Jord-jord kommunikation skal i forbindelse med lufttrafiktjeneste udføres som direkte talekommunikation og/eller digital data-udveksling.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.430(a): Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – general (a) An air traffic services provider shall ensure that direct-speech or data link, or both, communications are used in ground-ground communications for air traffic services purposes.</p> <p>Kravene er identiske, og punkt 14.2.1 ophæves.</p>
<p>14.2.2 <i>Kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheder</i></p>		
<p>14.2.2.1 En indflyvningskontrol skal have udstyr til kommunikation med følgende tilknyttede enheder:</p> <ol style="list-style-type: none"> Flyveinformationscentral, kontrolcentral, kontrollårne og AFIS-enheder samt meldekontorer for lufttrafiktjeneste, hvor disse er separat etableret. 		<p>2017/373, ATS.OR.435(a)(3) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region</p> <p>(a) Communications between air traffic services units:</p> <p>(3) An air traffic services provider shall ensure that an approach control unit, in addition to being connected with the flight information centre and the area control centre as prescribed in points (1) and (2), has facilities for communications with:</p> <ol style="list-style-type: none"> the associated aerodrome control tower or towers; with relevant AFIS unit or units; the associated air traffic services reporting office or offices, when separately established. <p>Kravene er identiske, og pkt. 14.2.2.1 ophæves.</p>
<p>14.2.2.2 Et kontrollårn og en AFIS-enhed skal have udstyr til kommunikation med følgende tilknyttede enheder:</p> <ol style="list-style-type: none"> Flyveinformationscentral, kontrolcentral, indflyvningskontrol og 		<p>2017/373, ATS.OR.435(a)(4) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region</p> <p>(a) Communications between air traffic services units:</p> <p>(4) An air traffic services provider shall ensure that an aerodrome control tower or an AFIS unit, in addition to being connected with the flight information centre, the area control centre and the approach control unit as prescribed in points (1), (2) and (3), has facilities for communications with the associated air traffic services reporting office, when separately</p>

<p>d. meldekontorer for lufttrafiktjeneste, hvor disse er separat etableret.</p>		<p>established. Kravene er identiske, og pkt. 14.2.2.2 ophæves.</p>
<p>14.2.2.3 En flyveinformationscentral og en kontrolcentral skal have udstyr til kommunikation med følgende tilknyttede enheder:</p> <p>a. Kontrolcentral, henholdsvis flyveinformationscentral.</p> <p>b. Indflyvningskontrolenheder.</p> <p>c. Kontrollårne og AFIS-enheder.</p> <p>d. Separat etablerede meldekontorer for lufttrafiktjeneste.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(a)(1) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region (a) Communications between air traffic services units: (1) An air traffic services provider shall ensure that a flight information centre has facilities for communications with the following units providing a service within its area of responsibility: (i) the area control centre; (ii) approach control units; (iii) aerodrome control towers; (iv) AFIS units.with the associated air traffic services reporting office, when separately established.</p> <p>2017/373, ATS.OR.435(a)(2) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region (a) Communications between air traffic services units: (2) An air traffic services provider shall ensure that an area control centre, in addition to being connected with the flight information centre as prescribed in point (1), has facilities for communications with the following units providing a service within its area of responsibility: (i) approach control units; (ii) aerodrome control towers; (iii) AFIS units; (iv) air traffic services reporting offices, when separately established.</p> <p>Forordning 2017/373 er mere lempelig end BL 7-21 14.2.2.3 (d), idet ATS.OR.435(a)(1) ikke medtager "separat etablerede meldekontorer for lufttrafiktjeneste". Bortset fra dette er kravene sammenlignelige, og pkt. 14.2.2.3 ophæves.</p>
<p>14.2.2.4 En flyveinformationscentral og en kontrolcentral skal endvidere have udstyr til kommunikation med alle tilstødende flyveinformationscentraler og kontrolcentraler.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.440(a) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication between flight information regions (a) An air traffic services provider shall ensure that flight information centres and area control centres have facilities for communications with all adjacent flight information centres and area control centres. Those communication facilities shall in all cases include provisions for messages in a form suitable for retention as a permanent record, and delivery in accordance with transit times specified by ICAO regional air navigation agreements.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.2.2.4 ophæves.</p>
<p>14.2.3 Kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheder og andre enheder</p>		
<p>14.2.3.1 En indflyvningskontrol, et kontrollårn og en AFIS-enhed skal have udstyr til kommunikation med følgende enheder, der udøver tjeneste inden for deres respektive ansvarsområder:</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(b)(2) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region (b) Communications between air traffic services units and other units (2) An air traffic services provider shall ensure that an approach control unit, an aerodrome control tower and an AFIS unit have facilities for communications with the following units providing a service within their respective area of responsibility:</p>

<p>a. Vedkommende militære enheder.</p> <p>c. Det meteorologiske kontor, der betjener den pågældende lufttrafiktjenesteenhed.</p> <p>d. Den luftfartstelekomunikationsstation, der betjener den pågældende lufttrafiktjenesteenhed.</p> <p>e. Den enhed, der udøver forpladstjeneste, hvor en sådan er etableret særskilt.</p>		<p>(i) appropriate military units;</p> <p>(ii) rescue and emergency services (including ambulance, firefighting etc.);</p> <p>(iii) the meteorological services provider serving the unit concerned;</p> <p>(iv) the aeronautical telecommunication station serving the unit concerned;</p> <p>(v) the unit providing apron management service, when separately established.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.2.3.1 ophæves.</p>
<p>14.2.3.2 En flyveinformationscentral og en kontrolcentral skal have udstyr til kommunikation med følgende enheder, der udøver tjeneste inden for ansvarsområdet:</p> <p>a. Vedkommende militære enheder.</p> <p>b. Det meteorologiske kontor, der betjener den pågældende central.</p> <p>c. Den luftfartstelekomunikationsstation, der betjener den pågældende central.</p> <p>d. Vedkommende luftfartsoperatørers kontorer.</p> <p>e. Redningscentralen.</p> <p>f. Det internationale NOTAM kontor, som betjener centralen.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(b)(1) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region</p> <p>(b) Communications between air traffic services units and other units</p> <p>(1) An air traffic services provider shall ensure that a flight information centre and an area control centre have facilities for communications with the following units providing a service within their respective area of responsibility:</p> <p>(i) appropriate military units;</p> <p>(ii) the meteorological services provider or providers serving the centre;</p> <p>(iii) the aeronautical telecommunication station serving the centre;</p> <p>(iv) appropriate aircraft operators' offices;</p> <p>(v) the rescue coordination centre or, in the absence of such centre, any other appropriate emergency service;</p> <p>(vi) the international NOTAM office serving the centre.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og punkt 14.2.3.2 ophæves.</p>
<p>14.2.3.3 Det kommunikationsudstyr, der er krævet i henhold til pkt. 14.2.3.1 a., skal indeholde mulighed for hurtig og pålidelig kommunikation mellem lufttrafiktjenesteenheden og den eller de militære enheder, der er ansvarlige for kontrollen med interception af luftfartøjer inden for lufttrafiktjenesteenhedens ansvarsområde.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(b)(3) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region</p> <p>(b) Communications between air traffic services units and other units</p> <p>(3) The communication facilities required under points (b)(1)(i) and (b)(2)(i) shall include provisions for rapid and reliable communications between the air traffic services unit concerned and the military unit or units responsible for control of interception operations within the area of responsibility of the air traffic services unit, in order to fulfil obligations set out in Section 11 of the Annex to Implementing Regulation (EU) No 923/2012.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.2.3.3 ophæves.</p>
<p>14.2.4 <i>Krav til kommunikationsudstyr</i></p>		

<p>14.2.4.1 Kommunikationsudstyr, der er krævet i pkt. 14.2.2 og 14.2.3, skal indeholde mulighed for,</p> <p>a. at direkte talekommunikation alene eller i kombination med datalink kommunikation normalt kan etableres inden for 15 sekunder,</p> <p>b. at transmitteringstiden for skriftlig kommunikation, hvor en skrevet rekordering er krævet, ikke er længere end 5 minutter, og</p> <p>c. at forbindelsen ved kommunikation om overdragelse af radarkontrol skal kunne etableres umiddelbart.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(c)(1) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region Description of communication facilities (1) The communication facilities required under point (a), point (b)(1)(i) and points (b)(2)(i), (b)(2)(ii) and (b)(2)(iii) shall include provisions for: (i) communications by direct speech alone, or in combination with data link communications, whereby for the purpose of transfer of control using radar or ADS-B, the communications are established instantaneously, and for other purposes, the communications are normally established within 15 seconds; (ii) printed communications, when a written record is required; the message transit time for such communications is no longer than 5 minutes.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.2.4.1 ophæves.</p>
<p>14.2.4.2 Kommunikationsudstyret, der er krævet i pkt. 14.2.3.1 a., b. og c., skal indeholde mulighed for direkte talekommunikation og for konferencesamtaler.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(c)(4) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region (4) The communication facilities required under points (b)(2)(i);(ii);(iii) shall include provisions for communications by direct speech arranged for conference communications whereby the communications are normally established within 15 seconds.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.2.4.2 ophæves.</p>
<p>14.2.4.3 Kommunikationsudstyr, beregnet for direkte talekommunikation eller digital data-udveksling mellem lufttrafiktjenesteenheder indbyrdes og mellem lufttrafiktjenesteenheder og vedkommende militære enheder, skal være udstyret med automatisk rekordering af kommunikationen.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(c)(5) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region (5) All facilities for direct-speech or data link communications between air traffic services units and between air traffic services units and other units described under points (b)(1) and (b)(2) shall be provided with automatic recording.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.2.4.3 ophæves.</p>
<p>14.2.4.4 Kommunikationsudstyr, beregnet for automatisk udveksling af data mellem luft-trafiktjenesteenheders computere, skal være udstyret med automatisk rekordering af kommunikationen.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(c)(3) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region (3) In all cases where automatic transfer of data to or from air traffic services computers, or both ways, is required, suitable facilities for automatic recording shall be provided.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 14.2.4.4 ophæves.</p>
<p>14.2.4.5 Kommunikationsforbindelserne mellem flyveinformationscentral, kontrolcentral, indflyvningskontrol og tårnkontrol, beliggende inden for samme</p>		<p>2017/373, ATS.OR.435(c)(1) Aeronautical fixed service (ground-ground communications) – communication within a flight information region Description of communication facilities</p>

<p>flyveinformationsregion, skal etableres ved fast opkoblede forbindelser mellem de pågældende luftrafik tjenesteenheder.</p> <p>14.2.4.6 Kommunikationsforbindelserne mellem indflyvningskontrol eller kontroltårn og vedkommende forpladstjeneste, som er krævet i henhold til pkt. 14.2.3.1 e., skal etableres ved en fast opkoblet forbindelse mellem de pågældende enheder.</p> <p>14.2.4.7 Kommunikationsforbindelserne mellem AFIS-enheder og de luftrafik tjenesteenheder, der er nævnt i pkt. 14.2.4.5, skal etableres ved enten en fast opkoblet forbindelse mellem de pågældende luftrafik tjenesteenheder eller ved oprettelse af reserveret telefonnummer og etablering af automatisk nummersender.</p>		<p>(1) The communication facilities required under point (a), point (b)(1)(i) and points (b)(2)(i), (b)(2)(ii) and (b)(2)(iii) shall include provisions for:</p> <p>(i) communications by direct speech alone, or in combination with data link communications, whereby for the purpose of transfer of control using radar or ADS-B, the communications are established instantaneously, and for other purposes, the communications are normally established within 15 seconds;</p> <p>(ii) printed communications, when a written record is required; the message transit time for such communications is no longer than 5 minutes.</p> <p>Hverken i forordning eller ICAO Annex 11 findes der i dag et tilsvarende krav om fast opkoblede forbindelser. Imidlertid findes der et krav fx i ATS.OR.435(c)(1) om, hvor hurtigt de forskellige enheder skal kunne opnå kontakt med hinanden, fx "øjeblikkeligt" eller "inden for 15 sekunder". Tanken bag "fast opkoblet forbindelse" har formentlig oprindeligt været at sikre, at man kunne opnå hurtig kontakt enhederne imellem, f.eks. ved hjælp af en kablet forbindelse, idet f.eks. en satellitforbindelse tidligere kunne tage lang tid at etablere, medmindre den blev holdt åbent permanent. I dag muliggør teknologien mange forskellige måder at opnå hurtig kontakt enhederne imellem, og kravet om en "fast opkoblet forbindelse" eller et "reserveret telefonnummer" er utidssvarende. Det væsentligste er, at de tidskrav der f.eks. er angivet i ATS.OR.435(c)(1) overholdes, og hvordan dette sikres, er ikke afgørende.</p> <p>Kravene i BL 7-21 punkt 14.2.4.5, 14.2.4.6 og 14.2.4.7 er utidssvarende, og det man formentlig ville opnå med kravene, håndteres af andre krav i forordningen. Pkt. 14.2.4.5, 14.2.4.6 og 14.2.4.7 ophæves.</p>
<p>14.3 Kontrol med trafik på jorden</p> <p>Der skal på kontrollerede flyvepladser etableres to-vejs radiotelefonkommunikationsudstyr til brug for kontroltårns kontrol af andre køretøjer end luftfartøjer på manøvreområdet, medmindre kommunikation kan foretages på tilfredsstillende vis ved hjælp af visuelle signaler.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.445 Communications for the control or management of vehicles other than aircraft on manoeuvring areas at aerodromes</p> <p>(a) Except where communication by a system of visual signals is deemed to be adequate, an air traffic services provider shall ensure two-way radiotelephony communication facilities for either of the following services:</p> <p>(1) aerodrome control service for the control of vehicles on the manoeuvring area;</p> <p>(2) AFIS for the management of vehicles on the manoeuvring area where such service is provided in accordance with point ATS.TR.305(f).</p> <p>Kravet i forordning 2017/373 er mere vidtgående end BL 7-21 pkt. 14.3, idet forordningens krav også omfatter AFIS-tjenester. Samtlige AFIS enheder i Danmark, på Færøerne og i Grønland har mulighed for at etablere to-vejs kommunikationsforbindelser med køretøjer på manøvreområdet. Det skærpede krav har derfor ikke haft betydning i Danmark, og Trafikstyrelsens vurdering er, at det heller ikke vil få praktisk betydning på Færøerne og i Grønland.</p> <p>For kontrollerede flyvepladser er kravene er identiske. For flyvepladser med AFIS tjeneste er kravet i ATS.OR.445 mere vidtgående, da pkt. 14.3 ikke omfatter flyvepladser med AFIS tjeneste.</p> <p>Punkt 14.3 ophæves.</p>
<p>15. Overvågningsudstyr</p>		<p>2017/373, ATS.OR.450 Automatic recording of surveillance data</p>

<p>For en overvågningsradar, ADS eller andre overvågningsystemer, der anvendes i forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjeneste, skal der foretages automatisk rekordering af de præsentrationsdata, der tilgår hver enkelt arbejdsposition. <i>Anm.: Bestemmelser om rekordering, herunder krav til opbevaring af data, fremgår af BL 7-23.</i></p>		<p>An air traffic services provider shall ensure that surveillance data from primary and secondary radar equipment or other systems (e.g. ADS-B, ADS-C), used as an aid to air traffic services, are automatically recorded for use in accident and incident investigations, search and rescue, air traffic services and surveillance systems evaluation and training.</p> <p>Kravene er sammenlignelige og afsnit 15 kan derfor ophæves.</p>
<p>16. Lufttrafiktjenestens behov for informationer</p>		<p>Hele afsnit 16 ophæves, jf. nedenfor.</p>
<p>16.1 Meteorologiske informationer</p>		
<p><i>16.1.1 Generelt</i> Lufttrafiktjenesteenheder skal forsynes med ajourførte informationer om eksisterende vejrforhold og vejrudsigter, som er nødvendige for udøvelsen af disse respektive tjenester. Informationerne skal være udfærdigede på en sådan måde, at det kræver et minimum af dekodning fra lufttrafiktjenestepersonalets side, og med intervaller som tilfredsstillende behovet for de berørte lufttrafiktjenesteenheder.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.500(a) Meteorological information – General (a) An air traffic services provider shall ensure that up-to-date information on existing and forecast meteorological conditions is made available to the relevant air traffic services units as necessary for the performance of their respective functions. 2017/373, ATS.OR.500(c) Meteorological information – General (c) The information in points (a) and (b) shall be supplied in such a form as to require a minimum of interpretation on the part of air traffic services personnel and with a frequency which satisfies the requirements of the air traffic services units concerned.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.1 kan derfor ophæves.</p>
<p><i>16.1.2 Indflyvningskontrollenheder</i></p>		
<p>16.1.2.1 Lufttrafiktjenesteenheder, der udøver indflyvningskontrollertjeneste, skal forsynes med gældende meteorologiske meldinger og vejrudsigter for det luftrum og de flyvepladser, enheden betjener. Specielle meldinger og tilføjelser til vejrudsigter skal fremsendes til indflyvningskontrollen i overensstemmelse med fastlagte kriterier uden at afvente den næste rutinemæssige rapport eller vejrudsigt. Hvor flere sensorer anvendes, skal displayet, som relaterer sig til de enkelte sensorer, tydeligt markeres for at identificere banen og den del af banen, den enkelte sensor dækker.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.510(a) Meteorological information for units providing approach control service (a) An air traffic services provider shall ensure that units providing approach control service are supplied with meteorological information for the airspace and the aerodromes with which they are concerned, as stipulated in point MET.OR.242(b) of Annex V.</p> <p>2017/373, ATS.OR.510(b) Meteorological information for units providing approach control service (b) An air traffic services provider shall ensure that, where multiple anemometers are used, the displays to which they are related are clearly marked to identify the runway and section of the runway monitored by each anemometer.</p> <p>BL-kravet refererer til sensorer. Forordningen nævner også sensorer, men er samtidig også mere specifik i forhold til forskellige typer af sensorer, fx anemometre eller sigtbarhedsmålere, afhængig af sammenhængen. Der er dog ingen konflikt mellem kravene i BL 7-21 og forordning 2017/373. Kravene er sammenlignelige og pkt. 16.1.2.1 kan derfor ophæves.</p>

<p>16.1.2.2 Lufttrafiktjenesteenheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, skal forsynes med gældende trykværdier til brug for højdemåler-indstilling inden for områder, der er fastsat af indflyvningskontrollen.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.510(c) Meteorological information for units providing approach control service (c) An air traffic services provider shall ensure that units providing approach control service are provided with current pressure data for setting altimeters, for locations specified by the unit providing approach control service.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.2.2 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.2.3 Lufttrafiktjenesteenheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste for slutindflyvning, landing og start, skal være udstyret med vind-display(s). Displayet/ene skal være relateret til de(n) samme beliggenhed(er), som observation er foretaget fra, og data skal stamme fra den samme sensor som det tilsvarende display i kontrollårnet og i den meteorologiske station, hvor en sådan station findes.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.510(d) Meteorological information for units providing approach control service (d) An air traffic services provider shall ensure that units providing approach control service for final approach, landing and take-off are equipped with surface wind display or displays. The display or displays shall be related to the same location or locations of observation and be fed from the same sensor or sensors as the corresponding display or displays in the aerodrome control tower or AFIS unit, or both, and in the aeronautical meteorological station, where such a station exists.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.2.3 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.2.4 Lufttrafiktjenesteenheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste for slutindflyvning, landing og start, skal forsynes med tilgængelige informationer om "wind shear", som kan have en negativ effekt på luftfartøjer under indflyvning, under start og under cirkling.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.510(g) Meteorological information for units providing approach control service (g) An air traffic services provider shall ensure that units providing approach control service for final approach, landing and take-off are supplied with available information on wind shear which could adversely affect aircraft on the approach or take-off paths or during circling approach.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.2.4 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.2.5 Lufttrafiktjenesteenheder, der udøver indflyvningskontrolltjeneste for slutindflyvning, landing og start til flyvepladser, hvor banesynsvidde bestemmes ved hjælp af instrumenter, skal være udstyret med display(s), der muliggør aflæsning af gældende værdier for banesynsvidde. Displayet/ene skal være relateret til de(n) samme beliggenhed(er), som observation er foretaget fra, og data skal stamme fra de(n) samme sensor(er) som det tilsvarende display i kontrollårnet og i den meteorologiske station, hvor en sådan station findes.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.510(e) Meteorological information for units providing approach control service (e) An air traffic services provider shall ensure that units providing approach control service for final approach, landing and take-off at aerodromes where runway visual range values are assessed by instrumental means, are equipped with display or displays permitting read-out of the current runway visual range values. The display or displays shall be related to the same location or locations of observation and be fed from the same sensor or sensors as the corresponding display or displays in the aerodrome control tower or AFIS unit, or both, and in the aeronautical meteorological station, where such a station exists.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.2.5 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.3 <i>Kontrollårne og AFIS-enheder</i></p>		
<p>16.1.3.1 Kontrollårne og AFIS-enheder skal forsynes med gældende meteorologiske meldinger og vejrudsigter for den flyveplads, de betjener. Specielle meldinger og tilføjelser til vejrudsigter skal fremsendes</p>		<p>2017/373, ATS.OR.515(a): Meteorological information for aerodrome control towers and AFIS units (a) An air traffic services provider shall ensure that aerodrome control towers and, unless otherwise prescribed by the competent authority, AFIS units are supplied with meteorological</p>

<p>til kontroltårnet henholdsvis AFIS-enheden i overensstemmelse med fastsatte kriterier uden at afvente den næste rutinemelding eller vejrudsigt.</p>		<p>information for the aerodrome with which they are concerned as stipulated in point MET.OR.242(a) of Annex V.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.3.1 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.3.2 Kontroltårne og AFIS-enheder skal forsynes med gældende trykværdier til brug for højdemålerindstilling gældende for den flyveplads, de betjener.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.515(b): Meteorological information for aerodrome control towers and AFIS units (b) An air traffic services provider shall ensure that aerodrome control towers and AFIS units are provided with current pressure data for setting altimeters for the aerodrome concerned.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.3.2 kan derfor ophæves</p>
<p>16.1.3.3 Kontroltårne og AFIS-enheder skal være udstyret med vind-display(s). Displayene skal være relateret til de(n) samme beliggenhed(er), som observation er foretaget fra, og data skal stamme fra den samme sensor, som det tilsvarende display i kontroltårnet og i den meteorologiske station, hvor en sådan station findes. Hvor flere sensorer anvendes, skal displayet, som relaterer sig til de enkelte sensorer, tydeligt markeres for at identificere banen og den del af banen, den enkelte sensor dækker.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.515(c): Meteorological information for aerodrome control towers and AFIS units (c) An air traffic services provider shall ensure that aerodrome control towers and AFIS units are equipped with surface wind display or displays. The display or displays shall be related to the same location or locations of observation and be fed from the same sensor or sensors as the corresponding display or displays in the aeronautical meteorological station, where such a station exists. Where multiple sensors are used, the displays to which they are related shall be clearly marked to identify the runway and section of the runway monitored by each sensor.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.3.3 kan derfor ophæves</p>
<p>16.1.3.4 Kontroltårne og AFIS-enheder skal forsynes med tilgængelige informationer om "wind shear", som kan have en negativ effekt på luftfartøjer under indflyvning, under start og under cirkling, samt på luftfartøjer, der befinder sig på banen under start- eller landingsfasen.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.515(f): Meteorological information for aerodrome control towers and AFIS units (f) An air traffic services provider shall ensure that aerodrome control tower and AFIS units are supplied with available information on wind shear which could adversely affect aircraft on the approach or take-off paths or during circling approach, and aircraft on the runway during the landing roll or take-off run.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.3.4 i BL 7-21 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.3.5 Kontroltårne og AFIS-enheder skal forsynes med flyvepladsvarsler.</p> <p><i>Anm.: De meteorologiske forhold, som medfører udsendelse af flyvepladsvarsler, fremgår af ICAO Annex 3, Appendix 6, kapitel 5.</i></p>		<p>2017/373, ATS.OR.515(g): Meteorological information for aerodrome control towers and AFIS units (g) An air traffic services provider shall ensure that aerodrome control towers and AFIS units and/or other appropriate units are supplied with aerodrome warnings, in accordance with point MET.OR.215(b) of Annex V</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.3.5 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.3.6 Kontroltårne og AFIS-enheder på flyvepladser, hvor banesynsvidde bestemmes ved hjælp af instrumenter, skal være udstyret med display(s), der muliggør aflæsning af gældende værdier for banesynsvidde. Displayet/ene skal være relateret til de(n) samme beliggenhed(er),</p>		<p>2017/373, ATS.OR.515(d): Meteorological information for aerodrome control towers and AFIS units (d) An air traffic services provider shall ensure that aerodrome control towers and AFIS units at aerodromes where runway visual range values are measured by instrumental means, are equipped with display or displays permitting read-out of the current runway visual range values. The display or displays shall be related to the same location or locations of</p>

<p>som observation er foretaget fra, og data skal stamme fra den samme sensor som de(t) tilsvarende display i den meteorologiske station, hvor en sådan station findes.</p>		<p>observation and be fed from the same sensor or sensors as the corresponding display or displays in the aeronautical meteorological station, where such a station exists.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.3.6 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.4 Flyveinformationscentral og kontrolcentral</p>		
<p>16.1.4.1 En flyveinformationscentral og en kontrolcentral skal forsynes med</p> <p>a. SIGMET-oplysninger,</p> <p>b. AIRMET-oplysninger,</p> <p>c. specielle flyverapporter om lufttemperatur, vindforhold, turbulens, isning mm. (AIREP), og</p> <p>d. gældende meteorologiske meldinger og vejrudsigter.</p>		<p>Der henvises til gældende krav i forordning 2017/373:</p> <p>2017/373, ATS.OR.505(a) Meteorological information for flight information centres and area control centres</p> <p>(a) An air traffic services provider shall ensure that flight information centres and area control centres are supplied with the meteorological information stipulated in point MET.OR.245(f) of Annex V, particular emphasis being given on the occurrence or expected occurrence of deterioration in a weather element as soon as this can be determined. Those reports and forecasts shall cover the flight information region or control area and such other areas, if so prescribed by the competent authority.</p> <p>2017/373, MET.OR.245(f) Meteorological watch and other information</p> <p>Within its area of responsibility, the meteorological watch office shall:</p> <p>(f) provide its associated area control centre and flight information centre (ACC/FIC), as necessary, with relevant:</p> <p>(1) METAR, including current pressure data for aerodromes and other locations, TAF, TREND and amendments thereto;</p> <p>(2) forecasts of upper winds, upper-air temperatures and significant en-route weather phenomena and amendments thereto, SIGMET, AIRMET and appropriate special air-reports;</p> <p>(3) any other meteorological information required by the ACC/FIC to meet requests from aircraft in flight;</p> <p>(4) information received on volcanic ash cloud, for which a SIGMET has not already been issued, as agreed between the meteorological watch office and the ACC/FIC;</p> <p>(5) information received concerning the release of radioactive material into the atmosphere, as agreed between the meteorological watch office and the ACC/FIC;</p> <p>(6) tropical cyclone advisory issued by a TCAC in its area of responsibility;</p> <p>(7) volcanic ash advisory issued by a VAAC in its area of responsibility;</p> <p>(8) information received on pre-eruption volcanic activity and/or a volcanic eruption as agreed between the meteorological watch office and the ACC/FIC;</p> <p>ATS.OR.505(a) er mere omfattende end BL 7-21 punkt 16.1.4.1, idet MET.OR.245(f) også indeholder krav om informationer vedrørende udslip af radioaktivt materiale, vulkansk aske med mere. ATS.OR.505(a) er dog ikke mere vidtgående end de krav der samlet set findes i den nyeste version af ICAO Annex 11.</p> <p>Pkt. 16.1.4.1 ophæves. Om end kravene i ATS.OR.505(a) er mere omfattende end de tilsvarende i BL 7-21, vil det sikre overensstemmelse med kravene i ICAO Annex 11.</p>
<p>16.1.4.1.1 Der skal lægges speciel vægt på forekomst af eller forventede</p>		<p>2017/373, ATS.OR.505(a) Meteorological information for flight information centres and area control centres</p>

<p>vejrforringelser, så snart sådanne kan fastslås.</p>		<p>(a) An air traffic services provider shall ensure that flight information centres and area control centres are supplied with the meteorological information stipulated in point MET.OR.245(f) of Annex V, particular emphasis being given on the occurrence or expected occurrence of deterioration in a weather element as soon as this can be determined. Those reports and forecasts shall cover the flight information region or control area and such other areas, if so prescribed by the competent authority.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt.16.1.4.1.1 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.4.1.2 De nævnte meteorologiske informationer skal dække hele flyveinformationsregionen.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.505(a) Meteorological information for flight information centres and area control centres</p> <p>(a) An air traffic services provider shall ensure that flight information centres and area control centres are supplied with the meteorological information stipulated in point MET.OR.245(f) of Annex V, particular emphasis being given on the occurrence or expected occurrence of deterioration in a weather element as soon as this can be determined. Those reports and forecasts shall cover the flight information region or control area and such other areas, if so prescribed by the competent authority.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.1.4.1.2 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.1.4.2 En flyveinformationscentral og en kontrolcentral skal med passende intervaller forsynes med gældende trykværdier til brug for højdemålerindstilling gældende for lokaliteter, som er specificeret af flyveinformationscentralen henholdsvis af kontrolcentralen.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.505(b) Meteorological information for flight information centres and area control centres</p> <p>(b) An air traffic services provider shall ensure that flight information centres and area control centres are provided, at suitable intervals, with current pressure data for setting altimeters, for locations specified by the flight information centre or area control centre concerned.</p> <p>Kravene er identiske, og pkt. 16.1.4.2 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.2 Oplysninger om flyvepladsforhold og den operationelle status for tilhørende hjælpemidler</p> <p>AFIS-enheder, kontroltårne og lufttrafiktjenesteenheder, der udøver indflyvningskontroltjeneste, skal løbende forsynes med gældende informationer om betydningsfulde operationelle forhold på manøvreområdet indeholdende oplysninger om eksisterende midlertidig fare samt den operationelle status for alle tilhørende hjælpemidler på de(n) flyveplads(er), lufttrafiktjenesteenheden betjener.</p>		<p>2017/373, ATS.OR.520 Information on aerodrome conditions and the operational status of associated facilities</p> <p>An air traffic services provider shall ensure that aerodrome control towers, AFIS units and units providing approach control service are kept currently informed of the operationally significant conditions of the movement area, including the existence of temporary hazards, and the operational status of any associated facilities at the aerodrome or aerodromes with which they are concerned, as reported by the aerodrome operator.</p> <p>Kravene er sammenlignelige, og pkt. 16.2 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.3 Informationer om den operationelle status for navigationshjælpemidler</p>		<p>2017/373, ATS.OR.525(a)(a) An air traffic services provider shall ensure that air traffic services units are kept currently and timely informed of the operational status of radio navigation services and visual aids essential for take-off, departure, approach and landing procedures within their area of responsibility, and of those radio navigation services and visual aids essential for surface movement.</p>

<p>Luftrafiktjenesteenheder skal forsynes med gældende informationer om den operationelle status for ikke-visuelle navigationshjælpemidler og de visuelle hjælpemidler, der er af betydning for start-, indflyvnings- og landingsprocedurer inden for enhedens ansvarsområde og for de visuelle og ikke-visuelle hjælpemidler, der er af betydning for kørsel på trafikområdet.</p>		<p>Kravene er sammenlignelige, og punkt 16.3 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.4 Informationer om udslip</p> <p>Luftrafiktjenesteenheder skal forsynes med informationer om radioaktive og giftige kemiske udslip, som kan have indflydelse på flyvninger inden for enhedens ansvarsområde.</p>		<p>2017/373, MET.OR.245(f)(5) og (g): Meteorological watch and other information Within its area of responsibility, the meteorological watch office shall: (f) provide its associated area control centre and flight information centre (ACC/FIC), as necessary, with relevant: (5) information received concerning the release of radioactive material into the atmosphere, as agreed between the meteorological watch office and the ACC/FIC; (g) when available, provide the relevant air traffic services units, in accordance with local agreement, with information regarding the release into the atmosphere of toxic chemicals which could affect the airspace used by flights within their area of responsibility.</p> <p>2017/373, MET.OR.215(j): Forecasts and other information An aerodrome meteorological office shall: (j) provide its associated air traffic services unit, aeronautical information service unit and meteorological watch offices with information received on the release of radioactive materials into the atmosphere.</p> <p>Konkusionen er, at kravene i pkt 16.4 opfyldes af andre krav i 2017/373, der sikrer, at luftrafiktjenesteenhederne modtager de oplysninger der er nævnt i 16.4. Pkt. 16.4 kan derfor ophæves.</p>
<p>16.5 Informationer om tid</p> <p>Luftrafiktjenesteenheder skal være udstyret med ure, som angiver tiden i timer, minutter og sekunder med en nøjagtighed, som angivet i BL 7-6, pkt. 4.4. Fra hver enkelt arbejdsposition i luftrafiktjenesteenheden skal et ur kunne aflæses uden vanskeligheder.</p>		<p>ATS instruks 2, luftrafiktjeneste, afsnit 21, Tidsangivelse i luftrafiktjenesten: 21.1 En luftrafiktjenesteenhed skal anvende Coordinated Universal Time (UTC) og udtrykke tiden i timer og minutter og, om nødvendigt, også i sekunder af et døgns 24 timer begyndende ved midnat. 21.2 En luftrafiktjenesteenheds ure og andre anordninger, som registrerer tid, skal kontrolleres for at sikre, at den angivne tid er inden for plus eller minus 30 sekunder i forhold til UTC. 21.3 Når tidsangivelse anvendes i forbindelse med datalinkkommunikation, skal nøjagtigheden (systemtid) være inden for 1 sekund i forhold til UTC. 21.4 Ved afgivelse af oplysning om nøjagtig aktuel tid skal luftrafiktjenesteenheder angive tiden afrundet til nærmeste halve minut. 21.4.1 Kontrollårnet på flyvepladsen skal, før et luftfartøj kører ud til start, oplyse piloten om den nøjagtige aktuelle tid, med mindre der er truffet foranstaltning til, at piloten får den fra andre kilder. Luftrafiktjenesteenheder skal desuden oplyse nøjagtig aktuel tid, på anmodning fra et luftfartøj.</p>

		<p>2017/373, ATS.OR.130: Time in air traffic services</p> <p>(a) An air traffic services provider shall ensure that air traffic services units are equipped with clocks indicating the time in hours, minutes and seconds, clearly visible from each operating position in the unit concerned.</p> <p>(b) An air traffic services provider shall ensure that air traffic services unit clocks and other time-recording devices are checked as necessary to ensure correct time to within plus or minus 30 seconds of UTC. Wherever data link communications are utilised by an air traffic services unit, clocks and other time-recording devices shall be checked as necessary to ensure correct time to within 1 second of UTC.</p> <p>(c) The correct time shall be obtained from a standard time station or, if not possible, from another unit which has obtained the correct time from such station.</p> <p>Kravene i pkt. 16.5 og ATS instruks 2 er tilsvarende de krav der findes i ATS.OR.130. Forordningen tilføjer altså samlet set ikke nye krav, selv om pkt.t 16.5 ikke er identisk med ATS.OR.130.</p> <p>Kravet i pkt. 16.5 kan derfor ophæves – ligesom ATS instruks 2, afsnit 21 nu også er overflødig.</p>
<p>17. Nødstrømsforsyning</p> <p>Luftrafiktjenesteenheders udstyr og belysning skal være tilsluttet en nødstrømsforsyning, som i tilfælde af afbrydelse af den primære strømforsyning kan sikre udstyrets og belysningens fortsatte drift.</p>		<p>2017/373, Annex IV, Part ATS, Section 2, Safety of services: Denne sektion beskriver de krav der er til en ATS-luftrafiktjenesteudbyders flyvesikkerhedsstyringssystem, fx krav til identifikation af hvad det funktionelle system er, åkriterier for flyvesikkerhed, identifikation af farer under normal drift og i forbindelse med ændringer, risikoanalyser, håndtering af risici med videre.</p> <p>2017/373, AMC1 ATS.TR.155(b)(2)(i)(d) ATS surveillance services: When determining the number of aircraft simultaneously provided with ATS surveillance services, the air traffic services provider should take into account, as a minimum: (d) the degree of technical reliability and availability of the primary and backup communications, navigation and surveillance systems, both in the aircraft and on the ground.</p> <p>2017/373 indeholder ikke krav om, at <u>alt</u> udstyr og belysning ved en luftrafiktjeneste skal være tilsluttet en nødstrømsforsyning.</p> <p>Udgangspunktet er i stedet, at luftrafiktjenesteudbyderen 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 luftrafiktjenesten yder og dermed også flyvesikkerheden. På den baggrund, kan det være nødvendigt at tilslutte udstyr til en nødstrømsforsyning. Udover en nødstrømsforsyning, kan det også være nødvendigt at etablere nødudstyr, som kan sikre udstyrets og belysningens fortsatte drift, som BL 7-21 ikke fastsætter krav om. Endelig kan der være behov for at fastsætte niveauet af den tjeneste, der ydes, så den svarer til pålideligheden af det udstyr, som man anvender. Det er fx beskrevet i AMC1 ATS.TR.155(b)(2)(i)(f) ATS surveillance services. Heller ikke dette er et krav i BL 7-21.</p> <p>I forhold til de krav, der i dag stilles til luftrafiktjenesteudbydernes flyvesikkerhedsstyringssystemer, er det Trafikstyrelses vurdering, at kravet i afsnit 17 i BL 7-21 i dag er for forsimplet. Det giver eksempelvis ikke nødvendigvis mening at kræve, at</p>

		<p>loftsbelysningen eller kopimaskinen i en tårnkabine altid skal være tilsluttet en nødstrømsforsyning, hvorimod det vil give god mening at kræve nødstrømsforsyning for kommunikations- og overvågningsudstyr som fx radarsystemer. Det giver mest flyvesikkerhed, at lufttrafiktjenesteudbyderen kortlægger det enkelte udstyrs betydning i forhold til, hvor kritisk det er for den service, der ydes, og hvordan det funktionelle system påvirkes ved degradering eller bortfald af udstyret, og på den baggrund beslutter, hvad der kræves af nødstrømsforsyninger, reserveudstyr, nødprocedurer med mere.</p> <p>De krav, som findes i 2017/373, særligt i sektionen Annex IV, Part ATS, Section 2, Safety of services, dækker det som oprindeligt var formålet med kravet i BL 7-21 afsnit 17, nemlig at sikre en vis pålidelighed af det udstyr der anvendes ved en lufttrafiktjeneste. 2017/373 går dog endnu videre, idet man også skal forholde sig til, hvor kritisk udstyret er for lufttrafiktjenesten. På den baggrund er afsnit 17 overflødig og ophæves derfor.</p>
<p>18. Supplerende krav</p> <p>18.1 Koncessionshaveren skal sikre, at de anlæg og det udstyr, der skal være til rådighed for lufttrafiktjenesten, opfylder de tekniske specifikationer, som i medfør af artikel 3 i Rådets direktiv 93/65/EØF af 19. juli 1993 er gjort obligatoriske.</p> <p>18.2 Statens Luftfartsvæsen kan i hvert enkelt tilfælde under hensyn til den ønskede benyttelse af flyvepladsen eller af lufttrafiktjenesteenheden fastsætte yderligere krav til det udstyr og de informationer, der skal være til rådighed for lufttrafiktjenesteenheden.</p> <p>Anm.: Oplysning om sådanne eventuelle krav vil kunne indhentes hos Statens Luftfartsvæsen i forbindelse med en operativ beskrivelse af den pågældende lufttrafiktjenesteenheds ansvarsområde og opgaver, forud for ansøgning om operationel godkendelse af enheden.</p>	<p>14. Supplerende krav</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>Direktivet nævnt i pkt. 18.1 er ikke længere gyldigt. Der findes ikke et samlet sæt af tekniske krav til anlæg og udstyr, der anvendes af en lufttrafiktjeneste. Punkt 18.1 (renummereret til pkt. 14.1 pga. ovenstående ophævelser af afsnit 14-17) og ændres derfor.</p> <p>Kravet i pkt. 18.2 er fortsat relevant. Det er sidst blevet anvendt i forbindelse med krav om etablering af et turbulens-varslings-system, der skal anvendes af lufttrafiktjenesteenheden ved den nye lufthavn i Nuuk. Kravet er dog opdateret og renummereret til pkt. 14.2.</p> <p>Anmærkningen er fjernet, da der med 2017/373 og BL 7-5 ikke længere skal søges om operationel godkendelse.</p>
<p>19. Dispensation</p> <p>Statens Luftfartsvæsen kan i ganske særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.</p>	<p>15. 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>Opretholdes, men opdateres redaktionelt og lovteknisk, herunder renummereres.</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>	Afsnit om klageadgang er indsat.
<p>20. Straf mv.</p> <p>20.1 Med bøde straffes</p> <p>a. den, der undlader at etablere lufttrafiktjeneste, der er krævet i henhold til denne BL,</p> <p>b. den, der etablerer lufttrafiktjeneste i strid med bestemmelserne i denne BL, og</p> <p>c. den, der uden tilladelse nedgraderer en lufttrafiktjenested. den, der driver et meldekontor for lufttrafiktjeneste under tilsidesættelse af de ATS-instrukser, der er fastsat af Trafik- og Byggestyrelsen, straffes med bøde</p> <p>20.2 For overtrædelser begået af selskaber mv. (juridiske personer) kan der pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. luftfartslovens § 149, stk. 14.</p> <p>20.3 Bliver lufttrafiktjeneste ikke etableret i henhold til de bestemmelser, der er fastsat i denne BL, kan Statens Luftfartsvesen tilbagekalde en given tilladelse til, at flyvepladsen kan beflyves under instrumentvejrforhold, eller lukke pladsen for ruteflyvning.</p>	<p>17. Straf</p> <p>17.1 Den, der undlader at etablere lufttrafiktjeneste, som krævet i henhold til denne BL og den, der etablerer lufttrafiktjeneste i strid med bestemmelserne i denne BL straffes med bøde.</p> <p>17.2 Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.</p>	Bestemmelsen opdateres lovteknisk og renummereres som konsekvens af ovenstående ændringer i BL'ens øvrige bestemmelser.
<p>21. Ikrafttræden</p> <p>21.1 Denne BL træder i kraft den 24. november 2005.</p>	<p>18. Ikrafttræden</p> <p>18.1 Denne BL træder i kraft 1. januar 2023.</p>	Ikrafttrædelsesbestemmelsen nyaffattes (og renummereres) i overensstemmelse med, at den nye udgave 6 af BL'en påtænkes at skulle træde i kraft 1. januar 2023 og at 5. udgaven samtidig skal ophæves. Endvidere skal der tages højde for at BL 7-5, der sætter dele af forordning 2017/373 i kraft for Færøerne og Grønland, først træder i kraft 1. januar 2024. Det indebærer, at BL 7-6, 6.

<p>21.2 Samtidig ophæves BL 7-21, 4. udgave af 26. juni 2002.</p>	<p>18.2 BL 7-21, 5. udgave af 16. november 2005 ophæves.</p> <p>18.3 For Færøerne og Grønland har BL'en først virkning fra 1. januar 2024.</p>	<p>udgave først får virkning for Færøerne og Grønland fra 1. januar 2024, herunder ophævelsen af BL 7-21, 5. udgave, hvor sidstnævnte altså gælder for Færøerne og Grønland indtil 1. januar 2024.</p>
<p>22. Overgangsbestemmelser</p> <p>For radarpræsentationsudstyr, der er etableret før den 1. august 2002, kan den automatiske rekordering af de præsentationsdata, der tilgår hver enkelt arbejdsposition, jf. afsnit 15, erstattes af automatisk rekordering af de præsentationsdata, der tilgår lufttrafiktjenesteenhedens samlede radarpræsentationsudstyr.</p>		<p>Overgangsbestemmelsen er ikke længere relevant, og derfor ophæves den.</p>