

Til høringsparterne

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

Dato: 05-10-2022
Sagsnr.: 2022-075305

Høring over udkast til BL 7-21, 6. udgave

Trafikstyrelsen har udarbejdet udkast til BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, 6. udgave.

Udkastet sendes hermed i høring.

Høringsfristen er den 2. november 2022

Formål og ophav

Der er siden udgivelsen af gældende BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, 5. udgave af 16. november 2005, indført EU-regler på området, jf. forordning (EU) 2017/373 om fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere (ATM/ANS-forordningen).

ATM/ANS-forordningen gælder nu direkte for Danmark og vil via national implementering, jf. BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v., også i et vist omfang komme til at gælde for Færøerne og Grønland pr. 1. januar 2024.

De bestemmelser i den gældende BL 7-21, der også er reguleret i ATM/ANS-forordningen og BL 7-5, skal derfor saneres ud af BL 7-21. Endvidere lægger ATM/ANS-forordningen op til, at nogle af kravene om etablering af lufttrafiktjeneste indeholdt i forordningen præciseres nationalt, hvilket passende kan ske i en revideret BL 7-21.

De resterende krav i BL 7-21, som ikke berøres af ATM/ANS-forordningen eller BL 7-5, er blevet vurderet med hensyn til om de er tidsvarende, forståelige, praktisk anvendelige, nødvendige og

proportionale. På baggrund af denne vurdering foreslås visse justeringer af disse krav.

Det samlede mål med revisionen er at opnå et opdateret regelsæt som sikrer flyvesikkerheden på den bedst mulige måde for alle interessenter.

Uddybning af ændringerne

De væsentligste ændringer er følgende:

- Kriterierne for, hvornår der skal etableres en lufttrafiktjeneste er blevet ændret. Flyvepladser, der kan beflyves i instrumentvejrforhold, skal fortsat etablere AFIS eller tårnkontrolltjeneste, men derudover er der nu lagt op til en konkret vurdering fra sted til sted. Beflyvning med rutetraffic udløser ikke længere automatisk et krav om etablering af en lufttrafiktjeneste. Endvidere er flyvepladsens status som godkendt offentlig eller registreret privat ikke længere afgørende for, om der skal etableres lufttrafiktjeneste eller ej.
- Krav om *etablering* af lufttrafiktjeneste er ikke ensbetydende med krav om *operationel udøvelse* af lufttrafiktjeneste. Der foreslås nu 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. Dette understøtter konceptet fjernbetjent lufttrafiktjeneste (remote tower operations) og kan sikre effektive lufttrafiktjenester og en høj flyvesikkerhed, også ved pladser med få operationer.
- En lang række af kravene til lokalerne, hvorfra lufttrafiktjeneste udøves, herunder kravet til hvor højt et kontrolltårn skal være, foreslås ophævet. 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.
- Kravene til, hvornår der skal etableres et meldekontor er blevet lempet og gjort tidssvarende. Der er f.eks. ikke længere krav om, at koncessionshaveren skal sørge for, at der er adgang til en telefon på flyvepladsen.

I et bilag til dette høringsbrev forklares nærmere i forhold til hver enkelt bestemmelse i den gældende BL 7-21, hvilke ændringer der konkret foreslås og hvorfor.

Økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere)

Regelsaneringen i BL 7-21 som følge af ATM/ANS-forordningen og BL 7-5 indebærer på grund af forordningens og BL 7-5 forrang for BL 7-21 ikke nogle ændringer i retstilstanden. De fleste øvrige ændringer i BL 7-21 indebærer hovedsageligt lempelser, som vurderes at kunne have positive økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Der er kun enkelte krav, som isoleret kan anses som skærpede krav.

For nye AFIS tårnkabiner er det overordnede krav til udsyn således blevet skærpet en smule, idet der ikke længere skelnes mellem hvad, der skal kunne ses fra tårnet, når der udøves AFIS i forhold til, når der udøves tårnkontrolltjeneste. Dette skal dog ses i sammenhæng med, at en lang række detailkrav til tårnkabinen, herunder detaljerede udsynskrav, i øvrigt er fjernet. Samlet set vurderes der derfor ikke at være nogen negative økonomiske konsekvenser ved etablering af en ny AFIS tårnkabine efter de nye regler i forhold til, hvis en ny tårnkabine etableres efter gældende regler.

Endvidere gælder, at bestemmelsen om, at de flyvepladser, som ikke direkte er forpligtet til at etablere lufttrafiktjeneste, og som kan blive pålagt af Trafikstyrelsen, at foretage en vurdering af, om det af hensyn til flyvesikkerheden er nødvendigt at etablere lufttrafiktjeneste alligevel, kan indebære mindre administrative konsekvenser. For en del flyvepladser er dette dog en vurdering, som under alle omstændigheder bør foretages som led i deres flyvesikkerhedsstyringssystem og skal i øvrigt ses i sammenhæng med en generel lempelse af kravene til etablering af lufttrafiktjeneste.

Som forholdene er nu, vil de private flyvepladser i øvrigt ikke som udgangspunkt blive pålagt at foretage en sådan vurdering.

Det er ikke muligt at kvantificere de potentielle konsekvenser af de ændrede regler.

Reguleringen vurderes at påvirke virksomheders muligheder for at teste, udvikle og anvende digitale teknologier og forretningsmodeller positivt. Den reviderede BL 7-21 vil således bedre facilitere implementeringen af Remote Tower koncepter. F.eks. fjernes de eksisterende krav til højden af kontrolltårnet, detaljerede krav til udsyn fra tårnkabinen og krav til materialer brugt i tårnkabinen, som ikke nødvendigvis giver mening, hvis "kontrolltårnet" reelt udgøres af en eller flere master med kameraer, mikrofoner og fjernudlæsning på skærme. Endvidere vil indførelsen af muligheden for mere fleksibel "åbningstid for lufttrafiktjenesten også være en fordel for sådanne Remote Tower koncepter.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har vurderet, at de nye bestemmelser medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, som er under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Ikrafttrædelse, høringsfrist m.v.

Det foreslås, at BL'en træder i kraft den 1. januar 2023, dog med virkning for Færøerne og Grønland den 1. januar 2024.

Trafikstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse info@trafikstyrelsen.dk, cc. til pers@trafikstyrelsen.dk **senest den 2. november 2022**, mærket j.nr. 2021-075305.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Per Strand på mail pers@trafikstyrelsen.dk eller til info@trafikstyrelsen.dk.

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk, hvor modtagne høringssvar også vil blive offentliggjort.

Det bemærkes, at Trafikstyrelsen normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse er blevet udstedt.

Den udstedte BL kan ses på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk under Love og regler. Vores nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på vores hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

Med venlig hilsen

Per Strand