

**Fra:** Marie Ridley Pryn <mapr@regioner.dk>

**Sendt:** 10. oktober 2022 10:19

**Til:** DUT <dut@tbst.dk>

**Cc:** Per Strand <pers@tbst.dk>; Catrine Marie Stamm Gravesen <CMMSG@kl.dk>; Sasia Bendix <SBE@regioner.dk>; Morten Brønnum Andersen <MORBA@regioner.dk>

**Emne:** Økonomisk høring over udkast til BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, j.nr. 2022-075305

Danske Regioner har modtaget udkast til BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, j.nr. 2022-075305. Danske Regioner har på det foreliggende grundlag ingen bemærkninger til den økonomiske høring, og sagen kan optages på LCP-notatet i nul-DUT.

Med venlig hilsen

**Marie Ridley Pryn**

Specialkonsulent

Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



**Danske Regioner**

Dampfærgevej 22

2100 København Ø

T 29 62 77 49

E [mapr@regioner.dk](mailto:mapr@regioner.dk)

## Til Trafikstyrelsen,

Med hensyn til udkast af ny BL 7-21 **skal** den ændres, så den respekterer EASA:

Safety Assessment Guidelines for GA 1.6 af October 2021.

Det er punkt 7 i udkastet der strider med EASA udkastet. Bl.a.

### **7. Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)**

Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrforhold, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2.

Som der står flere gange i EASA dokumentet øges sikkerheden for GA flyvning ved etablering af IFR procedurer **UDEN** brug af AFIS eller lignende. Se bl.a. herunder:

General Aviation aerodromes serving only VFR operations and with a limited ground infrastructure would be one of most important beneficiaries of GNSS/EGNOS technology, having the opportunity of implementing an Instrument Flight Procedure and providing for additional safety of GA operations without incurring any direct operational cost (airspace users will only need to be properly equipped for flying these types of procedures, according to Section 5.1.3).

Med venlig hilsen

Skive Lufthavn  
Lufthavnsvej 1  
7840 Højslev  
Tlf: 6129 5777

**Fra:** [Dan Banja](#)  
**Til:** [ts Info](#)  
**Cc:** [Per Strand](#); [Dan Banja](#)  
**Emne:** Høring over udkast til ny BL 7-21 Sagsnr.: 2022-075305: ES 303-22.  
**Dato:** 31. oktober 2022 11:04:22  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

ES 303-22

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over udkast til BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, 6 udgave.

ES ønsker at komplimentere for det udsendte høringsmateriale, som er detaljeret i sin gennemgang af det nye forslag med Trafikstyrelsens kommentarer.

Imidlertid finder ES, at dette udkast vil gøre det umuligt at indføre en model for GPS-anflyvningsprocedurer uden samtidig etablering af lufttrafiktjeneste, som kan anvendes bredt på mindre danske flyvepladser.

Forslaget er i direkte modstrid med de nyligt publicerede Safety Assessment Guidelines fra EASA og EUSPA, der netop lægger op til muligheden for instrument anflyvning til mindre pladser med ikke-instrument baner.

Ved tidligere lejligheder har Trafikstyrelsen udtrykt ønske om at understøtte udviklingen af en model for GPS-anflyvningsprocedurer.

Med dette udkast til BL kan ES ikke se, at Trafikstyrelsen ønsker at understøtte udviklingen af en model for GPS-anflyvningsprocedurer.

Tværtimod står det klart i punkt 7 i udkastet: "Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrforhold, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2."

Det er ikke acceptabelt og ES kan ikke godkende det foreliggende udkast.

Når samtidig Trafikstyrelsen fortsat i pkt. Klageadgang anfører, at afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, giver det indtryk af, at her skal branchen igen bare makke ret.

Trafikstyrelsen ønsker at have den ultimative magt!

Det kan ES ikke godkende.

ES ønsker imidlertid at fremsætte nedenstående bemærkninger og forslag til udkastet, som kan facilitere fremtidens muligheder.

#### **Punkt 7 Etablering af flyvepladsinformationstjeneste (AFIS):**

Punktet foreslås ændret til:

"Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når det er krævet som følge af pkt. 5.2."

Rationale:

Ved at henvise til pkt. 5.2. kan Trafikstyrelsen med henvisning til pkt. 5.3. anmode om en sikkerheds- og risikovurdering. Den vil danne baggrund for drøftelser med koncessionshaveren og Trafikstyrelsens beslutning.

#### **Punkt 16 Klageadgang:**

I forbindelse med høring over Lov om Luftfart i 2021 meddelte ES dengang i sit høringssvar, at ES længe havde savnet og efterlyst en klageadgang i forbindelse med Trafikstyrelsens udmøntning af bekendtgørelser m.m.

For ES er det principielt at få ændret lovgivningen for Trafikstyrelsens beføjelser m.m., da lovgivningen for både den "Lovgivende"-, "Udøvende"- og "Dømmende" magt / kompetence ligger hos Trafikstyrelsen, hvilket er i klar modstrid med vestlige demokratiske principper.

ES er opmærksom på, at Klageadgangen er en sag, som på foranledning af ES fortiden ligger i Folketinget i forbindelse med lovforslag om Lov om Luftfart L 20.

Indtil der er truffet en politisk beslutning, skal ES meddele, at ES ikke kan støtte § 16 vedrørende klageadgang.

ES foreslår derfor, at § 16 ændres således, at afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

**Fra:** Morten Nielsen <[mor@sonderborg-lufthavn.dk](mailto:mor@sonderborg-lufthavn.dk)>

**Sendt:** 1. november 2022 12:25

**Til:** ts Info <[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)>

**Emne:** Udkast BL 7 - 21 j.nr. 2021-075305.

TS

Kommentarer til Udkast BL 7 – 21.

## **12. Luftrafik tjenestens operationelle åbningstid**

Bestemmelserne i kap. 12. betyder at tjenesten vil kunne åbne og lukke flere gange i løbet af en dag. Det giver umiddelbart mening. Men det betyder også, at koncessionshaver kan ændre publicerede åbningstider og dermed luftrafik tjenestens tjenestetider med endog ganske kort varsel via NOTAM. Desuagtet, at det påhviler luftfartøjsføreren via NOTAMs at holde sig orienteret om status, så vil der være en betydelig risiko for, at luftfartøjsførere flyver ind i luftrum, som forventes ikke at være etableret, men er det. Ligeledes det modsatte, hvor luftfartøjsførere forventer luftrum etableret, hvor det ikke er det.

Ifølge TS kommentar til 12.1 skulle ovenstående sikre en høj flyvesikkerhed, det finder jeg tvivlsomt.

Venlig hilsen/Best regards  
Morten Nielsen  
AFIS-leder / AFIS Manager



**SØNDERBORG LUFTHAVN AS**

Lufthavnsvej 1  
6400 Sønderborg  
Denmark

Tlf.: +45 7442 2130

mail to: [mor@sonderborg-airport.com](mailto:mor@sonderborg-airport.com)

Web : [www.sonderborg-lufthavn.dk](http://www.sonderborg-lufthavn.dk)

 Please consider the environment before you print this e-mail

**Fra:** Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>

**Sendt:** 2. november 2022 09:16

**Til:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

**Cc:** Hoeringer <Hoeringer@naviair.dk>; Per Strand <pers@tbst.dk>

**Emne:** j.nr. 2021-075305 - Høring over udkast til ny BL 7-21

Kære Per

Naviair skal indledningsvist takke for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til BL 7-21 angående Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste.

Nedenfor er Naviairs høringssvar til BL'en, som både består af principielle og mere eksplicit bemærkninger.

### **Principielle:**

#### **Henvisning til EU-forordning:**

I udkastet til BL 7-21 henvises der meget generelt til ATM/ANS-forordningen, bl.a. ifm. krav til etablering af kontrolcentral og etablering af flyveinformationscentral. I lighed med Naviairs høringssvar til BL 7-5 og BL 6-05, bør man efter vores vurdering eksplicit indskrive den gældende lovtekst og krav, som ønskes implementeret fra EU-lovgivningen i BL-regi, fremfor at henvise generelt til EU-forordningen, så det dermed bliver tydeligt, hvad indholdet af de enkelte forordningskrav er.

Vores begrundelse herfor er dels, at en generel henvisning til den EU-lovgivningen man vil implementere med BL'en kan medføre mange u hensigtsmæssige tvivlsspørgsmål, hvilket kunne undgås, hvis lovteksten fremgik eksplicit i BL'en, på dansk og eventuelt særligt tilpasset de lokale forhold, hvor relevant. Den anden del af begrundelsen hører sig under implementeringen af EU-regler for Nordatlanten, hvor vi finder det juridisk hensigtsmæssigt at lovkravene fremgår af en BL og ikke af en EU-forordning, da det er den juridiske opsætning, der gælder for luftfartsregler for Nordatlanten. Dette sikrer også, at fremtidige ændringer til forordningerne ikke gøres direkte gældende for Nordatlanten, men skal transponeres igennem BL'en, og derigennem sikres en tilstrækkelig høring og involvering af de aktører, som ikke er direkte involveret i EU-lovgivningsprocessen i almindelighed.

#### **Remote Tower System (RTS):**

Naviair er glade for at TS med BL 7-21 understøtter konceptet om Remote Tower System (RTS) ved bl.a. at adskille kravet om etablering af lufttrafiktjeneste fra kravet om operationel udøvelse af lufttrafiktjeneste. Det er Naviairs vurdering at denne tilpasning af BL'en vil højne anvendelsesmuligheden for brugen af RTS og sikre en effektive levering af lufttrafiktjeneste gennem konceptet.

### **Eksplícítte:**

#### **Pkt. 4 og 5- Ansvar og generelt:**

Det er Naviairs vurdering at det kan være en kompliceret opgave for koncessionshaveren på private flyvepladser at foretage en flyvesikkerhedsmæssig vurdering indeholdende elementerne under pkt. 5.3 a., hvilket Trafikstyrelsen også selv angiver i kommentarerne under pkt. 5 "ved at vurdere forskellige elementer som typen af trafik, trafikintensitet, meteorologiske forhold og alt andet der kan have en indvirkning på.... Som det også fremgår af vejledningen (GM) til artikel 3a, **er det ikke en simpel vurdering**".

Som udgangspunkt ønsker Naviair at man fastholder flere af de faste kriterier fra den gældende BL, for at sikre en generel ramme for, hvornår der er behov for etablering af lufttrafiktjeneste på særligt private flyvepladser. Naviair er bekymret for, med inddragelsen af de private flyvepladser i BL'en, at kravene kan virke u hensigtsmæssige for særligt de

nordatlantiske koncessionshavere på private flyvepladser, hvis koncessionshaveren skulle blive pålagt at foretage disse vurderinger.

Naviair vil foreslå, at BL'en for dette krav følger ATM/ANS-forordningen i sin ordlyd om at det er medlemsstatens (Trafikstyrelsens) ansvar at vurdere, om det af hensyn til flyvesikkerheden er nødvendigt at etablere lufttrafiktjeneste på en flyveplads og ikke koncessionshaverens: "Member States shall determine the need for the provision of air traffic services by taking into account all of the following factors...".

Det er Naviairs vurdering at Trafikstyrelsen med sin ekspertise og som luftfartssikkerhedsmyndighed både har ansvaret for og kompetencerne til at lave sådanne vurderinger på et fagligt objektivt grundlag, under inddragelse af relevante parter – herunder koncessionshaveren.

Pkt. 7.2 (slettet i BL-udkastet) – Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (TIZ):  
Ansvaret for oprettelsen af en TIZ eller RMZ i tilknytning til en flyveplads, hvorfra der udøves flyvepladsflyveinformationstjeneste, er ikke klart i den bagvedliggende EU 2017/373. Det foreslås at ansvaret i forbindelse med oprettelse af TIZ og RMZ beskrives under pkt. 7 i ny BL 7-21.

#### Pkt. 14.1.5.3 – Kommunikation

Naviair kan ikke på baggrund af Trafikstyrelsens kommentar vurdere, om der efter ikrafttrædelsen vil være krav om reserveudstyr for nødfrekvenser 121.5 MHz. Hvis dette er tilfældet, vil kravet medføre en ikke ubetydelig økonomisk konsekvens for lufttrafikenheder, der er omfattet af bestemmelserne. Det foreslås at lempelsen for nødfrekvenser bibeholdes.

På vegne af Naviair og med venlig hilsen

Christoffer

---



Med venlig hilsen

**Christoffer Vahl Bendixen**

Fuldmægtig  
Operational Strategy & Compliance  
+45 61143259 • [cvb@naviair.dk](mailto:cvb@naviair.dk)



Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark  
T +45 3247 8000 • [www.naviair.dk](http://www.naviair.dk)



Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Sendt til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)  
Cc: [pers@trafikstyrelsen.dk](mailto:pers@trafikstyrelsen.dk)

Motorflyvningens Fællessekretariat  
Søparken 2  
DK-9440 Aabybro

Tel +45 78 78 21 90  
[info@motorflyvninga.dk](mailto:info@motorflyvninga.dk)

Den 2. november 2022

## **Vedrørende: j.nr. 2021-075305 – Høring over udkast til BL 7-21, 6. udgave**

Tak for fremsendte høringsmateriale.

AOPA DMU finder at forslaget på essentielle områder indeholder elementer, som ikke er acceptable for general aviation, strider mod anbefalinger fra EASA og desuden ikke er afstemt med den seneste EASA lovgivning på området.

Forslaget cementerer i pkt. 7 kravet om AFIS når en flyveplads beflyves i instrumentvejrforhold.

BL-udkast, pkt. 7:

*"Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen beflyves i instrumentvejrforhold, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2".*

Med denne meget firkantede formulering umuliggør Trafikstyrelsen realiseringen af et af de største ønsker, der har været fra branchen de seneste 10 år og blokerer for den forøgelse af flyvesikkerheden, som EASA har promoveret gennem sit arbejde for etablering af instrumentprocedurer til mindre pladser.

En samlet dansk luftfartsbranche har i mere end 10 år peget på behovet for at kunne etablere instrumentanflyvningsprocedurer til mindre pladser uden krav om AFIS og påpeget de flyvesikkerhedsmæssige fordele herved. Emnet har været tilbagevendende på Luftfartskonferencen på Christiansborg og Trafikstyrelsen har ved flere lejligheder bekræftet at man havde en løsning på vej.

BL-forslaget ignorerer i sin nuværende form fuldstændig branchens ønsker og blokerer for at der kan findes en løsning fremadrettet.

Den tidligere udsendte AIC B 04/18 havde til hensigt at lempe på området ved at åbne op for "AFIS eller tilsvarende". Lempelsen har dog vist sig uden praktisk værdi, da ingen flyvepladser har kunnet præsentere en model "eller tilsvarende" som Trafikstyrelsen har fundet acceptabel.

BL-forslaget i sin nuværende form ruller endog dette (utilstrækkelige) forsøg på en lempelse tilbage og er i den forstand et skridt i den gale retning.

BL-forslaget er i direkte modstrid med de nyligt publicerede *Safety Assessment Guidelines* fra EASA og EUSPA, som netop lægger op til muligheden for instrument anflyvning til mindre flyvepladser med non-instrument runways.



I Safety Assessment Guidelines beskrives to ATS scenarier:

*“ATS level for two scenarios. One with an Aerodrome Flight Information Service (AFIS) provider and another with no ATS service at the aerodrome (covering for both scenarios the necessary type of airspace structures, Communications (COM) infrastructure, Surveillance (SUR) means and Meteorological (MET) information). It is important to highlight that the most relevant scenario for General Aviation is no ATS service at the aerodrome”.*

Link: [https://www.euspa.europa.eu/sites/default/files/uploads/safety\\_assessment\\_guidelines\\_for\\_ga.pdf](https://www.euspa.europa.eu/sites/default/files/uploads/safety_assessment_guidelines_for_ga.pdf)

Forslaget til ny BL 7-21 vil helt umuliggøre det scenario, som EASA anser for det mest relevante for GA og som vel at mærke promoveres af EASA fordi det kan styrke flyvesikkerheden ved at øge udbredelsen af instrumentflyvning indenfor general aviation.

AOPA DMU finder det uacceptabelt at Trafikstyrelsen med sit forslag blokerer for initiativer, der er anbefalet af EASA med henblik på at styrke flyvesikkerheden. Samtidigt ignoreres fuldstændig de ønsker der har været fra branchen de sidste 10 år og de løfter Trafikstyrelsen selv har givet.

Sidst, men ikke mindst, lader forslaget til at være inkompatibelt med seneste revision af EASA regler for All Weather Operations (AWO), der er trådt i kraft 30. oktober 2022.

Her er NCO reglerne netop revideret for at fremme instrumentbeflyvning af mindre pladser og det er derfor tydeliggjort at alle flyvepladser i udgangspunktet kan beflyves under instrumentvejrforhold – også pladser hvor der ikke er publiceret offentlige procedurer.

*AMC1 NCO.OP.115 Departure and approach procedures — aeroplanes and helicopters*

*ARRIVALS AND DEPARTURES UNDER IFR WHERE NO INSTRUMENT FLIGHT PROCEDURES ARE PUBLISHED*

*When arriving or departing under IFR to/from an aerodrome or operating site with no published instrument flight procedure, the pilot-in-command should ensure that sufficient obstacle clearance is available for safe operation. This may be achieved, for example, by climbing or descending visually when below a minimum altitude at which obstacle clearance is known to exist. When operating IFR in uncontrolled airspace, separation from other aircraft remains the responsibility of the pilot-in-command. The pilot-in-command should also comply with any flight planning and communication requirements designated by the competent authority under SERA.4001(b)(3) and SERA.5025(b). Any ATC clearance required to enter controlled airspace must be obtained prior to entry”.*

Set i dette perspektiv vil den danske BL derfor kunne forstås sådan at alle pladser i Danmark, inkl. private pladser, vil være forpligtet til at indføre AFIS. Det kan umuligt være intentionen med forslaget.

AOPA DMU vil kraftigt opfordre til at Trafikstyrelsen benytter lejligheden med revision af BL 7-21 til én gang for alle at få løst problemstillingen om instrument beflyvning af mindre pladser uden krav om AFIS, således at AFIS-kravet kun gælder for større lufthavne med tung trafik.

For mindre pladser bør instrumentanflyvning kunne tillades, uden krav om AFIS, forudsat at der er udarbejdet en acceptabel risikovurdering efter de principper EASA har beskrevet i tidligere nævnte Safety Assessment Guideline.

En løsningsmodul kan være at begrænse procedurerne for pladser uden AFIS til approach kategori A og B, hvilket vil fjerne de større og tungere luftfartøjer. Eventuelt suppleret med et krav om max 19 sæder.

En anden inspirationskilde til en mulig passende afgrænsning af det relevante segment af lufttrafik kan f.eks. findes i ATM reglerne (ATM/ANS.OR.A.010), der opererer med lempede krav til air traffic service providers for flyvepladser:

*when it provides or plans to provide services only with respect to one or more of the following categories:*

- (1) aerial work;*
- (2) general aviation;*
- (3) commercial air transport limited to aircraft with less than 10 tonnes of maximum take-off mass or less than 20 passenger seats;*
- (4) commercial air transport with less than 10 000 movements per year, regardless of the maximum take-off mass and the number of passenger seats; for the purposes of this provision, 'movements' means, in a given year, the average over the previous three years of the total number of take-offs and landings.*

Eksemplet viser at EU lovgivningen allerede åbner op for afgrænsninger, der sonderer mellem store lufthavne med primært tung lufttrafik og mindre pladser. Der er derfor intet til hinder for at vi i dansk lovgivning kan benytte tilsvarende principper.

I tillæg til ovenstående hovedbekymring vil vi endnu engang benytte anledningen til at påpege overfor Trafikstyrelsen, at vi finder klageadgangen utilstrækkelig. Sammensmeltning af den lovgivende, udøvende og dømmende instans er uacceptabel.

I Grundlovens § 62 står der at retsplejen skal holdes adskilt fra forvaltningen. Klageadgangen bør ændres så der sikres en reel og rimelig klagemulighed for alle, som er underlagt Luftfartsloven.

Vi står naturligvis til rådighed ved behov for uddybende kommentarer eller spørgsmål.

Med venlig hilsen  
AOPA DMU



Knud Nielsen  
Formand

## Kommentarer til høring til bl. 7-21

Først og fremmest kvitteres for at Trafikstyrelsen er begyndt at opdatere BI komplekset, så de bliver "up to date".

### **Vedr. pkt. 12,2 nedgradering af tjenesten:**

Esbjerg Afis finder det meget betænkeligt at fjerne muligheden for "delt tjeneste"

I den nye BI pkt. 12.1 beskrives det at lufttrafiktjenesten skal være etableret i den publicerede åbningstid.  
Betyder "etableret" i denne sammenhæng også "kontinuerligt bemanded" i den publicerede åbningstid?



Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43 1577  
København V.

Att.: Per Strand.

Nuuk d. 2. november 2022.

Postbox 1036  
3900 Nuuk  
Kalaallit Nunaat  
Grønland | Greenland

+299 70 16 00

+299 32 60 10

mit@mit.gl

www.mit.gl

Mittarfeqarfiits høringssvar til BL 7-21, 6. udgave.

Mittarfeqarfiit finder det, som påpeget i andre sammenhænge, ikke acceptabelt og særdeles u hensigtsmæssigt at der for en BL, der søges gældende i Grønland og på Færøerne, henvises til EU forordninger. Mittarfeqarfiit har tidligere gjort opmærksom på at BL 7-5, som denne BL 7-21 er bundet op på, indeholder en række irrelevante og meget uheldige formuleringer og krav i forhold i forhold til EU-lovgivningen.

Samlet syntes implementeringen af denne BL 7-21, at følge en, for Grønland, meget utilfredsstillende forvaltning praksis, hvor vi bliver tvunget til at forholde os til og følge en række ikke relevante EU-lovgivninger.

Mittarfeqarfiit anerkender dog at det samlede mål med revisionen, er at opnå et opdateret regelsæt, som sikrer flyvesikkerheden på den bedst mulige måde for alle interessenter. Desuden syntes vi, overordnet, at d. 6. udgave indeholder en lang række fornuftige initiativer og en afbalanceret modernisering under hensyntagen til grønlandske forhold. Vi har dog flere enkelte forhold, hvor vi ikke ser de "særlige grønlandske forhold" taget i betragtning, som vi blive beskrevet i bilaget.

./. Bilag med bemærkninger til de enkelte punkter i BL 7-21, 6. udgave.

Inussiarnersumik Inuulluaqqusillunga  
Med venlig hilsen | Best regards

**Niels Grosen**

Ingerlatsinermut pisortaaneq | Driftsdirektør | Chief Operation Officer

Dir. +299 384302 | Mob. +299 527989 | Mail [ngr@mit.gl](mailto:ngr@mit.gl)

Bilag.

Kommentarer til BL 7-21 høring fra Mittarfeqarfiit:

Emne	Kommentar
<p><b>6. Etablering og drift af meldekontor for lufttrafiktjeneste</b> Ref. Trafikstyrelsens kommentarer</p> <p><b>Citat:</b></p> <p><i>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.</i></p>	<p>Mittarfeqarfiit finder det påfaldende at en flyvesikkerhedsmæssigt betydningsfuld tjeneste som meldetjenesten, kan udøves delvist uden regulering og tilsyn. Det giver måske god mening i Europa hvor afstande, surveillance og luftfartskommunikations infrastruktur er tilstrækkeligt udbygget til at supplere alarmeringstjenesten på flyoperationer, men med de forhold flyoperationer delvis udføres under i den Nordatlantiske region kan en korrekt forvaltet meldetjeneste have essentiel betydning i forbindelse med f.eks. SAR. Ofte har ATS-enheder kun FPL og bevægelsesmeldinger at støtte sig til i udførelsen af alarmeringstjenesten.</p> <p>Der syntes ikke at være en proportionalitet i regelværket, hvor der sker en række irrelevante ændringer og skærpelser for ATS-tjenesterne (på baggrund af EU-krav), samtidig med at TS ikke ønsker at forholde sig til krav til meldekontorer. Mittarfeqarfiit var positiv indstillet for at der blev indført en vis elementær regulering på området, herunder basale krav om uddannelse.</p> <p>Det ville også være relevant at få oplyst hvilke overvejelser har myndigheden gjort sig i forbindelse med risikovurderingen af denne ændring?</p>
<p><b>7. Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)</b> Ref. Oprindelig tekst.</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> <ol style="list-style-type: none"><li>Flyvepladsen anvendes til ruteflyvning.</li><li>Der forekommer 500 IFR-operationer eller flere på en måned.</li><li>Det samlede antal operationer på et år er 15.000 eller derover.</li></ol>	<p>Dette afsnit udgår i ny BL 7-21, men det erkendes samtidigt fra myndigheden at</p> <p><i>" 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</i></p>

Emne	Kommentar
	<p><i>med flyvning indenfor AFIS luftrafiktjenestens ansvarsområde. En trafikinformationszone, TIZ/RMZ (radio mandatory zone), sikrer netop dette.”</i></p> <p>BL 7-5 specificerer ikke krav / vilkår til oprettelse af TIZ / RMZ. Hvilken BL vil herefter regulere dette område?</p>
<p><b>12. Luftrafiktjenestens operationelle åbningstid</b> Ref. Ny tekst samt TS kommentarer</p> <p>12.1 Luftrafiktjeneste etableret i medfør af denne BL skal altid udøves inden for publiceret åbningstid.</p> <p>12.1.1 Uden for publiceret åbningstid skal luftrafiktjeneste 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 instrumentvejrforhold (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>Trafikstyrelsen tolker sin egen formulering</p> <p><i>12.1 Luftrafiktjeneste etableret i medfør af denne BL skal altid udøves inden for publiceret åbningstid.</i></p> <p>Som:</p> <p><i>Et er, hvornår en luftrafiktjeneste 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 luftrafiktjeneste (remote tower operations) og kan sikre effektive luftrafiktjenester og en høj flyvesikkerhed, også ved pladser med få operationer.</i></p> <p>Men det er jo ikke Trafikstyrelsens tolkning som kommer til at fremgå af BL 7-21.</p> <p><i>”Muligheder” eller betingelser for åbning og lukning af udøvelse af tjenesten efter behov bør klart defineres i BL teksten. Omfanget af begrebet ”udøvelse af tjenesten” bør defineres klarere. Indbefatter dette også en fritagelse for opretholdelse af lyttevagt på ATS-frekvensen når der periodisk lukkes for udøvelse af tjenesten?</i></p> <p>Der søges også entydige definitioner på tjenestetid og åbningstid, som syntes at være brugt i flæng</p>

<p><b>13. Faciliteter</b> Ref. Ny tekst</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>På grund af topografien i Grønland vil det ikke være praktisk muligt at opfylde dette i forhold til:</p> <p><i>ind- og udflyvningsveje, landingsrunden og de dele af luftrummet, hvor der udøves visuel overvågning.</i></p> <p>På flere, allerede etablerede, lufthavne i Grønland er dette i dag ikke muligt.</p>
<p><b>14. Kommunikation</b> Ref. BL 7-5 samt TS kommentarer</p> <p>For AFIS er kravet i ATS.OR.410(b) sammenligneligt med kravet i pkt. 14.1.3, men der er dog en væsentlig forskel. BL 7-21 fastsætter krav om radiodækning indenfor 25 NM fra den pågældende flyveplads, hvor ATS.OR.410(b) fastsætter krav om radiodækning indenfor en afstand, der svarer til det luftrum som hører til den pågældende flyveplads, hvilket Trafikstyrelsen tolker som det luftrum, der som minimum svarer til den FIZ/RMZ, der er etableret. (ATS.TR.110(a)(3): AFIS units shall be established to provide flight information service and alerting service at AFIS aerodromes and within the airspace associated with such aerodromes.)</p>	<p>På grund af topografien i Grønland med fjelde og fjorde, vil dette ikke være muligt at opfylde i forhold til:</p> <p><i>radiodækning indenfor en afstand, der svarer til det luftrum som hører til den pågældende flyveplads, hvilket Trafikstyrelsen tolker som det luftrum, der som minimum svarer til den FIZ/RMZ, der er etableret. (ATS.TR.110(a)(3): AFIS units shall be established to provide flight information service and alerting service at AFIS aerodromes and within the airspace associated with such aerodromes.).</i></p> <p>Dækningskravet skal stilles mere pragmatisk i forhold til den trafikmængde, indflyvningspunkter og kompleksitet som tilgodeser flyvesikkerhed under reelle topografiske muligheder. Den nuværende praksis med beskrivelse i AIP (på kort) af "radiodøde zoner" bør beskrives.</p>
<p><b>17. Nødstrømforsyning</b> Ref. BL 7-5 samt TS kommentarer</p>	<p>Referencen: <b>2017/373, Annex IV, Part ATS, Section 2, Safety of services:</b> Denne sektion beskriver de krav der er til en ATS-lufttrafiktjenesteudbyders flyvesikkerhedsstyringssystem, fx krav til identifikation af hvad det funktionelle system er, kriterier for flyvesikkerhed, identifikation af farer under normal drift og i forbindelse med ændringer, risikoanalyser, håndtering af risici med videre.</p> <p>Syntes ikke fundet i lovgivning gældende for Grønland.</p>

<p><b>14. Supplerende krav</b> Ref. Ny tekst</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>Anerkender begrundelsen for ophævelsen.</p> <p>Specifikke krav til anlæg og udstyr bør dog være tilgængeligt af andre kilder – i modsat fald forudses komplikationer både i indkøbs, sagsbehandlings- og godkendelsesproces.</p>
--	---





Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
[info@trafikstyrelsen.dk; pers@trafikstyrelsen.dk]

## Høring over udkast til BL- 7-21

02-11-2022  
Sags nr.: 2022 - 20242  
Dok. nr. 21447487

Trafikstyrelsen har via e-mail den 5. oktober 2022 sendt *Høring over udkast til BL 7-21* i høring hos Grønlands Selvstyre med høringsfrist den 2. november 2022.

Departement for Boliger og Infrastruktur har følgende bemærkninger til høringen:

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

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal gøre opmærksom på, at der selvfølgelig er et ønske om, at der fremadrettet implementeres et mere ensartet regelgrundlag på luftfartsområdet inden for Rigsfællesskabet med baggrund i internationale luftfartsbestemmelser og anbefalinger (herunder, men ikke begrænset til, EU-lovgivning), i det omfang at det er nødvendigt.

Dog skal det kraftigt understreges, at Departementet for Boliger og Infrastruktur finder det u hensigtsmæssigt, at implementeringen sker på denne måde, som det er foreslået ved BL 7-21. Departementet bemærker en uheldig tendens, som også har gjort sig gældende ved tidligere sager, hvor en BL pludselig kræver gennemlæsning af flere hundrede siders EU-forordninger, med en negativ liste skrevet ind i selve BL'en.

Denne model, hvor relevante dele af en forordning gøres gældende for Grønland via henvisning, kan Grønlands Selvstyre ikke bakke op om.

Som udgangspunkt bør hele den gældende regeltekst gengives i den styrende BL uden henvisning til EU-lovgivningen.

Derved kan det sikres entydigt, at indholdet, til stadighed, ikke konflikter med eksisterende lovgivning på sagsområder hjemtaget af Selvstyret. Ligeledes vil dette også sikre, at en BL ikke ændres, hvis EU-lovgivning (som en BL bygger på) ændres.

Luftfartsbranchen i Grønland - herunder lufthavnsoperatørerne og luftfartsoperatørerne - vil have vanskeligt ved at forblive kompatibel i forhold til en, i den styrende BL, omtalt EU-referencelovgivning hvis denne helt eller delvist konflikter i forhold til grønlandsk national lovgivning, som i alle tilfælde vil være gældende.

Med venlig hilsen

Maria Jensen  
AC-Fuldmægtig  
Direkte +299 34 28 54  
[mrje@nanoq.gl](mailto:mrje@nanoq.gl)

Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Danmark

**Att. Per Strand**



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

Date:	Our ref:	Contact person/Ext.:
November 7, 2022		
Your letter of:	Your ref.:	

## Høringssvar over udkast til ændringer af BL 7-21, 6. udgave.

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 05. okt. og e-mailkorrespondance den 05. nov. 2022 om høringsfristen, fremsendes hermed Vága Floghavns kommentarer til forslaget til ændringer af BL 7-21.

### 1. Indledning:

I høringsbrevet oplyses om formål og ophav, at en række bestemmelser skal "saneres" ud af BL 7-21, som konsekvens af at store dele af EU's ATM/ANS-forordning er sat i kraft via den nye BL 7-5.

Det fremgår dog samtidig af forslaget til ændring af BL 7-21, at der foreslås nogle skærper og udvidede beføjelser til Trafikstyrelsen, i forhold til forudsætningerne for at kræve etablering af lufttrafiktjeneste, hvor bl.a. meteorologiske og topografiske forudsætninger kan lægges til grund.

Forslaget åbner også for, at Trafikstyrelsen kan kræve AFIS tjeneste etableret på helikopterpladser rundt omkring på Færøerne, hvilket vil medføre betragtelige etablerings- og driftsomkostninger.

Det generelle indtryk hos Vága Floghavn er derfor, at der er en del forhold i forbindelse med ændring af BL 7-21, hvor konsekvenserne bør belyses meget mere detaljeret, og sendes til ny høring, inden ændringerne gennemføres. De forhold Vága Floghavn hentyder til, er nærmere belyst i nedenstående bemærkning til de enkelte bestemmelser.

## 2. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser:

Gældende BL 7-21	Forslag til ny BL 7-21	Vagar Lufthavns bemærkninger
<p><b>1. Referencedokumenter</b></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>1.4 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 lufttrafiktjenesteenheder, 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><b>1. Referencedokumenter</b></p> <p>1.1 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011, som ændret ved forordning nr. 2020/469 af 14. februar 2020, forordning nr. 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 <a href="http://www.eur-lex.europa.eu">www.eur-lex.europa.eu</a>. Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.2 findes på Retsinformations hjemmeside <a href="http://www.retsinformation.dk">www.retsinformation.dk</a> og Trafikstyrelsens hjemmeside <a href="http://www.trafikstyrelsen.dk">www.trafikstyrelsen.dk</a>. Alle dokumenter kan desuden fås ved henvendelse til: Trafikstyrelsen Carsten Niebuhrs gade 43 1577 København V Tel.: 7221 8800 E-post: <a href="mailto:info@trafikstyrelsen.dk">info@trafikstyrelsen.dk</a></p>	<p>I høringsbrevet oplyses om formål og ophav, at en række bestemmelser skal "saneres" ud af BL 7-21, som konsekvens af at store dele af EU's ATM/ANS-forordning er sat i kraft via den nye BL 7-5.</p> <p>Det fremgår af forslaget til ny BL 7-21, at en række BL'er og også ICAO Annex'er, fjernes som referencedokumenter, og erstattes med en lang række EU-forordninger, som nye reference-dokumenter.</p> <p>Som nævnt i høringssvaret til BL 7-5, så er Vága Floghavn ikke uenige i det hensigtsmæssige i at opretholde et ensartet sikkerhedsniveau for luftfart i Rigsfællesskabet.</p> <p>Vága Floghavn finder dog anledning til at påpege, implementering af ensartede regler ikke bør begrænses til kun at gennemføres ved at EU/EASA's sikkerhedsbestemmelser i mere eller mindre uændret form sættes i kraft. Ensartede regler kunne også opnås ved, at BL-systemet bliver harmoniseret i forhold til ICAO-regler, og at BL-systemet vedligeholdes i takt med ændringer i internationale luftfartsbestemmelser og anbefalinger.</p> <p>Vága Floghavns holdning er derfor, at det først og fremmest bør være operationelle og flyvesikkerhedsmæssige fordele som tilsiger anvendelse af EU/EASA regelgrundlaget på Færøerne, fremfor det ICAO-baserede regelgrundlag.</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 Luftfartsvæsens hjemmeside <a href="http://www.slv.dk">www.slv.dk</a> 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: <a href="http://www.icao.int">www.icao.int</a></p> <p>1.13 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.3 findes på EU's hjemmeside <a href="http://www.europa.eu.int/eur-lex">www.europa.eu.int/eur-lex</a>.</p> <p>1.14 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.4 - 1.11, findes på Retsinformations hjemmeside <a href="http://www.retsinfo.dk">www.retsinfo.dk</a> og på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside <a href="http://www.slv.dk">www.slv.dk</a>. Dokumenterne kan endvidere købes ved henvendelse til</p> <p>Statens Luftfartsvæsen Servicecentret Postboks 744 Ellebjergvej 50 2450 København SV Tel.: 3618 6000 Fax: 3618 6001 E-post: <a href="mailto:ais@slv.dk">ais@slv.dk</a></p>		<p><b>Vága Floghavn efterlyser derfor en uddybende argumentation for, hvorfor alle referencer til ICAO er slettet i kap. 1.</b></p>
<p><b>5. Generelt</b></p> <p>5.1 Efter tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen kan koncessionshaveren etablere luftrafik tjeneste, 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</p>	<p><b>5. Generelt</b></p> <p>5.1 Efter tilladelse fra Trafikstyrelsen kan koncessionshaveren etablere luftrafik tjeneste, 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</p>	<p>Vága Floghavn finder bestemmelserne i det nye pkt. 5.2. og 5.3. som en kraftig stramning og udvidelse af Trafikstyrelsens beføjelser i forhold til lufthavnens drift.</p> <p>Vága Floghavn er ikke enig i dette forslag til ændring, og vil fraråde en sådan udvidelse af</p>

<p>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>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 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>Trafikstyrelsens bemyndigelse at pålægge koncessionshavere krav om flyveinformationstjeneste på baggrund af en vurdering af historiske data, forventede ændringer, type af trafik, meteorologiske og topografiske forhold o.s.v.</p> <p>Vága Floghavn har bl.a. i forbindelse med den nye BL 3-4 påvist behovet for regional tilpasning af regelværket, idet de meteorologiske og topografiske forhold i Rigsfællesskabets er vidt forskellige i Danmark, Grønland og på Færøerne. Vága Floghavn har i denne forbindelse konstateret, at Trafikstyrelsen ikke har vist vilje til at anerkende behovet for regional tilpasning af bestemmelserne.</p> <p>Denne udvidede beføjelse hos Trafikstyrelsen kan også få betydning i forhold til heliporte rundt omkring på Færøerne, jf. de nye bestemmelser i kap. 7.</p> <p><b>Vága Floghavn vil derfor fraråde ændringerne i kap 5, i sin nuværende form.</b></p>
<p><b>6. Etablering og drift af meldekantor for lufttrafiktjeneste</b></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><b>6. Etablering og drift af meldekantor for lufttrafiktjeneste</b></p> <p>6.1 Koncessionshaveren skal etablere et meldekantor for lufttrafiktjeneste på en flyveplads, hvor der er etableret lufttrafiktjeneste.</p> <p>6.2 Koncessionshaveren kan indgå aftale med en lufttrafiktjenesteenhed eller et andet meldekantor for lufttrafiktjeneste om varetagelse af meldekantorets funktioner.</p>	<p>Vága Floghavn og de færøske heliporte rundt omkring i landet, har ikke døgnåbent.</p> <p><b>Vága Floghavn fraråder derfor, at begrebet ”inden for tjenestetiden” fjernes i pkt. 6.1.</b></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 meldekantor for lufttrafiktjeneste.</p> <p>6.4 Et meldekantor 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 meldekantor for lufttrafiktjeneste</p>		
<p><b>7. Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)</b></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 rute-flyvning</p>	<p><b>7. Etablering af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS)</b></p> <p>Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrforhold, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2.</p>	<p>Vedr. etablering af AFIS på en flyveplads, henvises til Vága Floghavs bemærkninger til kap. 5 ovenfor, hvor <b>Vága Floghavn fraråder ændringerne i kap 5, i sin nuværende form.</b></p> <p>Det står desuden uklart, hvad ændringerne af kap. 7 betyder i forhold til SAR og MEDEVAC operationer. <b>Det ønskes derfor at dette belyses nærmere, inden stillingtagen til gennemførelse af denne ændring.</b></p> <p>Med hensyn til rute-flyvning med helikopter på Færøerne, er det særdeles vigtigt, at Trafikstyrelsen detaljeret beskriver hvad ændringerne af kap. 7 betyder for Vagar AFIS/Vága Floghavn, og også for heliportene rundt omkring i landet, idet det vil medføre betragtelige etablerings- og driftsomkostninger. <b>Det ønskes derfor at dette belyses nærmere, inden stillingtagen til gennemførelse af denne ændring.</b></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: a. Flyvepladsen anvendes til ruteflyvning. b. Der forekommer 500 IFR - operationer eller flere på en måned. c. Det samlede antal operationer på et år er 15.000 eller derover</p>		<p>Det står uklart, hvad ændringerne af pkt. 7.2 betyder i forhold til den nuværende Vagar TIZ.</p> <p>Vagar TIZ er med sine 60 NM radius usædvanlig stor sammenlignet med TIZ'er ved andre lufthavne i Rigsfællesskabet. Repræsentanter for SLV har for mange år siden fremført synspunktet, at en stor del af den nuværende TIZ har trafik som reelt er en-route trafik.</p> <p><b>Det ønskes derfor at spørgsmålet om Vagar AFIS's ansvarsområde og TIZ'ens usædvanlige størrelse, beskrives nærmere, med henblik på en differentiering mellem en-route trafik og lokal trafik, samt hvad dette betyder for Vagar AFIS's forpligtelser i forhold til lufthavnens RMZ-forpligtigelse, inden stillingtagen til gennemførelse af denne ændring – dvs. sletning af pkt. 7.2.</b></p>
<p><b>12. Nedgradering af tjeneste</b></p> <p>12.1 Statens Luftfartsvæsen kan tillade, at flyvepladsflyveinformationstjeneste, som er etableret i medfør af pkt. 7.1, i trafiksvage perioder nedgraderes til meldekort 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><b>12. Lufttrafiktjenestens operationelle åbningstid</b></p> <p>12.1 Lufttrafiktjeneste etableret i medfør af denne BL skal altid udøves inden for publiceret åbnings-tid.</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</p>	<p>Som det fremgår af Trafikstyrelsens kommentarer til ændring af kap. 12, så skal der udøves lufttrafiktjeneste også uden for normal publiceret åbningstid.</p> <p>Det er ikke usædvanligt på Færøerne, at vejforhold medfører forsinkelser for ruteflyvninger og charterflyvninger. I sådanne tilfælde ansøger operatøren om forlængelse af åbningstiden, jfr. lufthavnens tarif-regulativ, hvorefter lufthavnen accepterer eller afviser at forlænge sin åbningstid, inkl. AFIS-tjenestens serviceydelse.</p> <p>Det fremgår heller ikke af pkt. 12.1.1., om kravet om lufttrafiktjeneste udenfor åbningstid, også</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>12.5 Flyvepladsen må kun beflyves under IMC, når der er etableret tårnkontrolltjeneste eller flyvepladsflyveinformationstjeneste.</p>	<p>godkendt til 10 eller flere passagerer.</p>	<p>gælder i forbindelse med SAR og MEDEVAC operationer, hvor der normalt ikke kræves brandberedskab.</p> <p><b>Det bør fremgå af pkt. 12.1.1., at lufttrafiktjeneste uden for publiceret åbningstid udøves, såfremt lufthavnen har godkendt en ansøgning fra operatøren om forlænget åbningstid. Desuden bør det fremgå, at bestemmelsen ikke gælder for SAR og MEDEVAC operationer.</b></p>
---	--	--

Vága Floghavn håber at få et revideret forslag til høring, inden ændringer af BL 7-21 gennemføres.

Med venlig hilsen

Regin I. Jakobsen, CEO

*Kopi sendt til:*

- Umhvørvis- og Vinnumálaráðið, Tinganes, FO-100 Tórshavn





Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Sendt til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)  
Cc: [pers@trafikstyrelsen.dk](mailto:pers@trafikstyrelsen.dk)

Motorflyvningens Fællessekretariat  
Søparken 2  
DK-9440 Aabybro

Tel +45 78 78 21 90  
[info@motorflyvninga.dk](mailto:info@motorflyvninga.dk)

Den 9. november 2022

**Vedrørende j.nr. 2021-075305  
- tilføjelse til indsendte høringssvar til høring over udkast til BL 7-21, 6. udgave**

Efter indsendelse af vores høringssvar, er vi blevet bekendt med at de svenske luftfartsmyndigheder har truffet en "strategisk principbeslutning" om at instrumentanflyningsprocedurer kan anvendes, når flyveledelsen ikke er aktiv, jf. vedhæftede MFL.

Vi anser at den svenske beslutning understøtter vores forslag om at AFIS fremadrettet ikke bør være et ubetinget krav for udførelse af instrumentprocedurer og at den i høringen over BL 7-21 foreslåede formulering derfor er uheldig. Vi beder derfor om at den svenske udmelding tages med i overvejelserne med henblik på at tilpasse formuleringen i den danske BL, så den ikke blokerer for nuværende og fremtidige ønsker og behov for at kunne udføre instrumentanflynning uden aktiv flyveledelse.

I meddelelsen står der bl.a.:

*En pilot eller luftfartøjsoperatør kan bruge instrumentflyningsprocedurer på certificerede instrumentlufthavne, når der ikke udøves flyvekontrolltjenester, forudsat at kravene i Kommissionens Forordning (EU) nr. 965/2012 om tekniske krav og administrative procedurer i forbindelse med flyveoperationer og Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 om fælles luftfarts- og operationelle regler for tjenester og procedurer i lufttrafik følges.*

Vi henleder også Trafikstyrelsens opmærksomhed på de svenske myndigheders analyse i forhold til ovennævnte beslutning, jf. afsnittet *Motiv till inriktningsbeslutet*:

*Der er ingen hindringer fra et EU-retligt perspektiv for at flyve og lande iflg IFR-procedurer på en instrumentflyveplads, når flyvekontrollen er lukket og i øjeblikket omringet af ukontrolleret luftrum, forudsat at bl.a. bestemmelserne i (EU) nr. 965/2012 del NCO og (EU) nr. 923/2012 følges.*

Vi står naturligvis til rådighed ved behov for uddybende kommentarer eller spørgsmål.

Med venlig hilsen  
AOPA DMU

Knud Nielsen, fmd.

Vedlagt: MFL, dateret 11.03.2022

**Fra:** Joanna Djurhuus <JoannaD@uvmr.fo>

**Sendt:** 9. november 2022 16:46

**Til:** Per Strand <pers@tbst.dk>

**Cc:** Pól Edvard Egholm <pole@uvmr.fo>; Jákup Egholm Hansen <jhan@floghavn.fo>

**Emne:** VS: Svar til høring over ændringer af BL 7-21

Kære Per

I forbindelse med Vagar lufthavns bemærkninger til de foreslåede ændringer i BL 7-21 vil jeg lige høre, om I har tænkt jer at gennemgå til tvivlsspørgsmål m.m., som bemærkningerne giver anledning til. Jeg har ikke gennemgået Vagars kommentarer i detaljer, men jeg synes dog, at der er en række forhold, der i al fald bør afklares nærmere, inden den ændrede BL 7-21 sættes i kraft.

Vi stiller naturligvis gerne op til møde (sammen med Vagar), og jeg ser frem til at høre fra jer.

Med venligh hilsen

Jóanna

**Fra:** FKO-F-PAA114 Pedersen, Ebbe Steen <FKO-F-PAA114@mil.dk> **På vegne af** FKO-MYN Forsvarskommando  
**Sendt:** 11. november 2022 09:11  
**Til:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Per Strand <pers@tbst.dk>; FKO-F-CHPAA Pilgaard, Asger Skov <FKO-F-CHPAA@mil.dk>  
**Emne:** Flyverkommandoens hørings svar: Høring over udkast til ny BL 7-21 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

## **RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION**

Til Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har ved nedenstående mail fremsendt høring vedrørende BL 7-21 Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste.

Flyverkommandoens hørings svar fremsendes efter den anførte høringsfrist efter aftale med Per Strand.

Flyverkommandoen finder, at flere af de indeholdte ændringer har væsentlig betydning for Forsvarets luftoperationer i klasse G luftrum. Flyverkommandoen har følgende bemærkninger til høringsversionen:

Ad pkt. 5.2 og 5.3

Høringsteksten indikerer, at koncessionshaveren ikke skal foretage sig noget, før Trafikstyrelsen beder om det. Dette afviger, set med Flyverkommandoens øjne, for den normale praksis, hvor koncessionshaver til enhver tid skal kunne dokumentere, at sikkerheden er tilsikret.

Flyverkommandoen har følgende konkrete forslag:

Indledningen til pkt. 5.3 omformuleres til:

Koncessionshaveren skal foretage en vurdering af, om det af hensyn til flyvesikkerheden er nødvendigt.....

Den omformulerede tekst rykkes en tak op og bliver pkt. 5.2

Høringsteksten i pkt. 5.2 forbliver uændret og rykker til punkt 5.3.

Resultatet heraf er, at koncessionshaver under alle omstændigheder skal foretage en vurdering, og at Trafikstyrelsen har et udgangspunkt for en eventuel videre behandling.

Ad pkt. 7.1

I den hidtidige tekst har kriteriet for etablering af AFIS været, at flyvepladsen er godkendt til instrumentbeflyvning.

Dette er i høringsversionen ændret til, at Koncessionshaveren skal etablere AFIS på en flyveplads, når flyvepladsen kan beflyves i instrumentvejrforhold, eller når det er krævet som følge af pkt. 5.2.

Flyverkommandoen finder, at denne ændring er væsentlig, idet "instrumentbeflyvning" hidtil har refereret til proceduren, og ikke til vejrforholdene.

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

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

Med venlig hilsen

**Ebbe Steen Pedersen**  
chefsergent  
ATC ekspert, Air C2 sektionen

---

Flyverkommandoen  
Herningvej 30  
7470 Karup J  
Tlf.: +45 728 11567  
FIIN: FKO-F-PAA114  
E-mail: [FKO-F-PAA114@MIL.DK](mailto:FKO-F-PAA114@MIL.DK)  
[www.forsvaret.dk](http://www.forsvaret.dk)