

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

Notat

Sagsnr.: 2021-008027
Dato: 31-05-2022

Høringsnotat

BL 3-4 Bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 1. februar 2022 sendt udkast til bestemmelser om vurdering og rapportering af baneoverfladetilstanden i henhold til det globale rapporteringsformat (GRF) på IMC-flyvepladser, der er åbne for offentligheden (BL 3-4) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til BL'en har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb oprindeligt den 6. marts 2022, men blev på anmodning fra en høringsspart udsat til den 13. marts 2022.

Danske Regioner, Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Kommunernes Landsforening har meddelt, at de ikke har bemærkninger.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Air Greenland, Erhvervsstyrelsen, Mittarfeqarfiit, Vagar Lufthavn og Naalakkersuisut (Departementet for Boliger og Infrastruktur (i hvis høringssvar også indgår bemærkninger fra Kalaalitt Airports Holding A/S (KAIR)).

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Ensartet brug af begreber

Vagar Lufthavn anfører, at der anvendes forskellige betegnelser for personer/juridiske personer med forskellige typer af ansvar i BL'en, men at ikke alle beskrives under definitionsafsnittet.

Vagar Lufthavn og Mittarfeqarfiit anfører endvidere, at såvel begreberne flyveplads som lufthavn anvendes, uden en begrundelse for sondringen. Der opfordres til en præcisering.

Kommentar:

De begreber, der defineres under pkt. 3, er som udgangspunkt begreber, der ikke er gængse for området, eller som er tiltænkt et andet indhold end den gængse forståelse. Trafikstyrelsen vurderer, at begreber som "instruktør" hvorved forstås en, der instruerer andre i at gøre noget på en særlig måde, er et almindeligt begreb, og derfor ikke bør omfattes af definitioner, da det kan skabe forvirring om hvorvidt begrebet skal forstås anderledes end under normale omstændigheder. For så vidt angår begreberne ATS-enhed og luftfartsinformationstjeneste, er der tale om begreber, der anvendes i luftfartsreguleringen, og hvor forståelsen af begrebet svarer til den gængse forståelse. På den baggrund vil begreberne ikke blive nærmere defineret i BL'en.

Begrebet flyvepladsoperatør er ligeledes et almindeligt begreb om den juridiske eller fysiske person, der driver eller har til hensigt at drive en eller flere flyvepladser. Begrebet anvendes i dansk ret sidestillet med begrebet koncessionshaver.

For at skabe klarhed om begrebet, ændres BL'en i overensstemmelse hermed.

For så vidt angår anvendelse af begreberne flyveplads og lufthavn, vil BL'en blive ændret således, at det alene er begrebet flyveplads, der anvendes.

3. Overvågning af trafikområdet

Vagar Lufthavn finder, at beskrivelsen af overvågningen af flyvepladsens trafikområde er for bredt, og allerede reguleres i andre BL'er, hvorfor Vagar Lufthavn foreslår en ændret formulering af beskrivelsen af flyvepladsoperatørens ansvar for overvågningen af trafikområdet.

Vagar Lufthavn og Mittarfeqarfiit finder endvidere, at visse punkter under beskrivelsen af forhold under bilag 1, pkt. 1.1.(a) og (b), der skal indgå i overvågning af flyvepladsens trafikområde, ikke er relevante for BL'en, og bør udgå.

Mittarfeqarfiit anfører, at formuleringen vedrørende overvågning af trafikområdet kan skabe tvivl om det er flyvepladsoperatøren, der er ansvarlig for, at trafikområdet ikke er overvåget godt nok.

Kommentar:

Beskrivelsen af overvågningen af flyvepladsens trafikområde omfatter de elementer, der skal inddrages, når en baneinspektør vurderer banens tilstand, uden der i øvrigt er tale om en regulering af de nævnte forhold. Disse forhold reguleres, som Vagar Lufthavn påpeger, i andre BL'er. Faktiske oplysninger om de pågældende forhold, som kan have betydning for banetilstanden vil

imidlertid skulle indgå i vurderingen i det omfang, det er relevant, hvorfor BL'en ikke ændres på baggrund af høringssvarene.

Trafikstyrelsen er enig i betragtningerne bag *Mittarfeqarfiit* og *Vagar Lufthavns* bemærkninger om formuleringen af bilag 1, pkt. 1.1.(a) og (b), og BL'en ændres på baggrund af høringssvarene.

4. **Foringelse af muligheden for at operere under vinterforhold**

Air Greenland, Naalakkersuisut og Vagar Lufthavn har kommenteret på perioden for muligheden for at oplyse om bremseværdier, og anfører, at det forventes at ville kunne få indflydelse på regulariteten.

Ari Greenland, støttet af Naalakkersuisut har i høringssvaret anført, at den begrænsede mulighed for at måle og oplyse om målte bremseværdier bevirker, at muligheden for at gennemføre fixed wing vinteroperationer vil blive forringet 25-75% af tiden. Air Greenland ønsker, at det skal være muligt at benytte aktuelle bremseværdier i forbindelse med performance beregninger på alle baner kortere end 800 m samt på alle grusbaner, ligesom det ønskes, at muligheden for at oplyse friktionsværdier uanset banetypen forlænges til 1. juli 2028.

Vagar Lufthavn protesterer på det kraftigste mod en udløbsdato den 1. juli 2025 for så vidt angår muligheden for at rapportere friktionsværdier, og foreslår, som Mittarfeqarfiit, at der indsættes en evalueringsperiode i BL'en, således at der frem mod 2025 kan indsamles erfaringer, der bedre kan understøtte brugen af GRF.

Kommentar:

De nye regler om GRF er udtryk for gennemførelse af regler, der er vedtaget på internationalt niveau, og som der som udgangspunkt er en pligt for alle parter i Chicagokonventionen at gennemføre. Reglerne finder således som udgangspunkt allerede anvendelse på langt hovedparten af IMC-lufthavnene i verden.

Det er umiddelbart Trafikstyrelsens vurdering, at GRF-metoden (fastlæggelse af RWYCC (runway condition code) på baggrund af en række parametre samt ned- og opgradering under visse omstændigheder) giver flyvepladserne gode muligheder for at beskrive baneoverfladetilstanden så præcist som muligt til gavn for de luftfartøjsoperatører, der benytter pladserne, og dermed også på en måde, der sikrer regulariteten i videst muligt omfang. I tilfælde af sne, is eller andre kontaminanter, der påvirker baneoverfladetilstanden, vil det som hidtil være således, at flyvepladsoperatøren skal sørge for at rydde banerne så vidt muligt, og dermed bringe baneoverfladetilstanden op til et niveau, der gør beflyvning mulig. Dette ændrer de nye regler om vurdering og rapportering af baneoverfaldetilstanden ikke på.

Det er selve intentionen i GRF, at bremsemålinger/friktionsværdier ikke skal danne grundlag for luftfartsselskabernes performance beregninger og vurde-

ring af banens tilstand. Baggrunden herfor er, at der ikke vurderes at være en videnskabelig tilstrækkelig præcis metode til at vise forholdet mellem en målt friktionskoefficient og de friktionsforhold som luftfartøjer oplever, hvilket beskrives nærmere i ICAO Circular 355 pkt. 1.22 " "...to measure surface friction in a manner that was relevant to the friction experienced by the aircraft tire. Currently, there is no consensus within the aviation industry that this is even possible" og 6.2 "It has been a long-sought goal to correlate the system response from a measuring device with the system response from the aircraft when measured on the same surface. A substantial number of research activities have been carried out and brought new insight into the complex processes taking place. Nevertheless, to date, there is no universally accepted relationship between the measured coefficient of friction and the system response from the aircraft..."

Yderligere fremgår det eksplicit af ICAO circular 355, at "The RWYCC permits an operational aeroplane landing performance calculation by the flight crew". Det er således selve intentionen i GRF, at luftfartsselskaberne benytter RWYCC til deres performanceberegninger, mens friktionsmålinger har to formål: dels vedligehold af banen og dels som hjælp til lufthavnspersonalet, når de skal vurdere en RWYCC hvor der er kompakt sne og is på banen.

For så vidt angår anmodningen fra Air Greenland om muligheden for, at luftfartsselskaberne kan anvende friktionsværdierne i deres performanceberegninger bemærkes, at dette spørgsmål reguleres af henholdsvis forordning 965/2012 og BL 5-50. BL 3-4 regulerer således alene spørgsmål relateret til selve vurderingen og rapporteringen af banetilstanden. Trafikstyrelsen har i regelsættet givet mulighed for, at der i en 3-årig overgangsperiode på flyvepladser på Færøerne og i Grønland kan ske en langsom tilvænnning til det nye regelsæt, således, at der i perioden også kan opgives bremseværdier i situational awareness sectionen. Det vurderes, at en periode på tre år bør levne flyvepladser og de lokale piloter fornøden tid til at vænne sig til den nye og globalt vedtagne metode for vurdering af banetilstanden, som piloterne i øvrigt skal benytte, når de lander andre steder end på Færøerne og i Grønland.

Trafikstyrelsen ønsker, at alle flyvepladser foretager vurdering af banetilstanden på et ensartet og globalt grundlag snarest muligt under behørig hensyntagen til regionale udfordringer vedrørende overgang til nye metoder. Styrelsen er i den forbindelse opmærksom på, at der på dette punkt er en forskel mellem ICAO-reglerne og EU-reglerne, idet EU's regler ikke giver mulighed for oplysning af friktionsværdierne overhovedet, mens der i en af ICAO's anbefalinger nævnes, at der ikke bør rapporteres andre friktionsværdier, end sådanne gennemført på kompakt sne og is. Henset til ensartetheden i de informationer, der gives til piloterne, og det forhold, at EU har valgt slet ikke at give mulighed for oplysning af friktionsværdier, ønsker Trafikstyrelsen at begrænse muligheden for at give de pågældende informationer til en 3-årig periode, hvorefter der ikke længere vil være mulighed for at rapportere friktionsværdierne.

På baggrund af ovennævnte finder Trafikstyrelsen ikke anledning til at ændre reglerne som foreslået.

5. Grooved runway

Vagar Lufthavn finder ikke, at der med forslaget er taget fornøden højde for, at Vagar har en "grooved runway".

Det foreslås, at det tilføjes reglerne, at for landingsbaner, som er grooved, kan operatører søge om tilladelse til at indregne effekten af dette i aircraft performance beregninger ved landing og start for RWYCC 5(WET), og at ansøgning skal indeholde relevante landing og take-off beregninger.

Der henvises i den forbindelse til beregninger af stopdistancen beregnet af Atlantic Airways, der indikerer at tilstanden af banen ved en grooved runway i tilfælde af en RWYCC 5, svarer til stopdistancen for en RWYCC 6 (tør bane).

Kommentar:

Som anført ovenfor, fremgår regler om performance beregninger af de operative regelsæt for luftfartsselskaberne (forordning 965/2012 og BL 5-50), og ikke af BL 3-4.

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at Vagar Lufthavn også tidligere har rejst ønske om, at det direkte af reglerne kommer til at fremgå, om der er tale om en grooved runway. I forhold til den konkrete henvisning til stopdistancen beregnet af Atlantic Airways, bemærkes det, at reglerne er en gennemførelse af internationale regler, hvor der ikke lægges op til at der tages særskilt højde for, om banen er grooved i forhold til fastlæggelse af RWYCC. Information om, at banen er grooved fremgår allerede i dag af AIP'en, og vil fortsat kunne oplyses under oplysningerne om flyvepladsens fysiske karakteristika.

Af hensyn til ønsket om global ensartethed i forhold til reglernes forståelse, finder styrelsen ikke anledning til at ændre reglerne, som foreslået af Vagar Lufthavn.

6. Ned- og opgradering af RWYCC

Vagar Lufthavn anfører i sit høringssvar, at det, henset til de klimatiske forhold på Færøerne, aldrig vil blive muligt at anvende RWYCC 4, da der aldrig vil forekomme compacted snow på Vagar Lufthavn. Lufthavnen henviser til udtalelser fra piloter, der anfører, at det giver god mening at give mulighed for at nedgradere en RWYCC 5 til en RWYCC 4, selvom temperaturen er varmere end -15° . På den baggrund ønsker Vagar Lufthavn mulighed for at anvende muligheden for at nedgradere en RWYCC 5 til en RWYCC 4, uanset der ikke vil forekomme compacted snow og temperaturer under -15° .

Derudover anfører Vagar Lufthavn, at beskrivelsen af, hvornår der bør ske ned- og opgradering, herunder hvilke referenceværdiintervaller, der kan lægges til grund for vurderingen af, om ned- eller opgradering bør ske, ikke er beskrevet tilstrækkeligt tydeligt i BL'en. Som eksempel nævnes muligheden

for at opgradere, hvor friktionsværdien skal svare til det kontaminerende element WET.

Der anmodes om, at Trafikstyrelsen angiver de konkrete referenceværdiintervaller for friktionsmålingerne, som flyvepladsen skal anvende, eller alternativt, at det anføres direkte i reglen, at man skal følge principperne i ICAO Circular 355. Vagar Lufthavn henviser endvidere til de friktionsværdiintervaller, der er angivet af de canadiske luftfartsmyndigheder som elementer, der kan lægges vægt på i tilfælde af nedgradering.

Vagar Lufthavn anfører endvidere, at det er direkte modstridende, at det i BL'en anføres, at der ikke skal udarbejdes en ny RCR (runway condition report), hvis banens tilstand er af en sådan karakter, at den bør nedgraderes, og det samtidig anføres, at det skal rapporteres til ATS-enheden i RCR, at koden er nedgraderet.

Om nedgradering som følge af air-reports anfører Vagar Lufthavn, at der hen-set til de særlige forhold på Vagar Lufthavn, allerede efter én air-report bør foretages en ny vurdering af baneoverfladetilstanden.

Kommentar:

De i BL'en angivne RWYCC's, og dertil knyttede beskrivelser af banens tilstand følger direkte af ændringer til Annex 14, til Chicago konventionen. Det er på den baggrund Trafikstyrelsens vurdering, at det potentielt vil kunne føre til usikkerhed om forståelsen af de globale koder, som RWYCC er udtryk for, hvis der på nationalt plan sker en ændring af indholdet bag koden.

I BL'en angives ikke specifikke referenceværdier. Det skyldes, at der i forhold til såvel banens karakteristika og det anvendte måleudstyr kan være forskel på hvilke referenceværdier, der er relevante at anvende på de omfattede flyvepladser. Det er flyvepladsen, der fx på baggrund af gennemførte målinger, eller erfaringer fra flyvepladser med lignende karakteristika, skal fastlægge de referenceværdier, der er relevante for pladsen, jf. bilag 1, pkt. 3.1. Der er ikke noget til hinder for, at flyvepladsen i forbindelse med sin definition af referenceværdiinterval søger inspiration i de referenceværdiintervaller, der fremgår af den medsendte oversigt over nedgraderingskriterier fra Canada, eller tilsvarende.

Det kan ikke udelukkes, at flyvepladsen over tid får mere specifik erfaring på området, og derfor ønsker at ændre de konkrete referenceværdier, der skal finde anvendelse for ned- eller opgradering for den pågældende plads.

I forhold til ønsket om, at der af hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende på Færøerne, stilles skærpede krav til hvornår en air-report skal føre til, at der udarbejdes en nye RCR, bemærkes det, at der er tale om generelle minimumsregler, der skal finde anvendelse for en bred kreds af flyvepladser. Kravene svarer til de internationale retningslinjer på området. Der er dog ikke noget til hinder for, at Vagar Lufthavn i sine interne procedurer be-

skriver, at man allerede efter én air-report med bremsevirkningen POOR, skal udføre en ny vurdering af banens tilstand.

For så vidt angår bemærkningen om, at der er modstrid mellem kravene om rapportering af en nedgraderet RWYCC i RCR, uden at der samtidig stilles krav om udarbejdelse af en ny RCR, har Trafikstyrelsen fundet anledning til at præcisere bestemmelsen således, at det tydeligt fremgår, at der ikke skal udarbejdes en ny RCR ved ned- eller opgradering, når RCR endnu ikke er afleveret til ATS-enheden.

Derudover finder styrelsen ikke anledning til at ændre reglerne som foreslået af Vagar Lufthavn.

7. Friktionsmåleudstyr og trendmonitorering

Vagar Lufthavn anfører i sit høringssvar, at det friktionsmåleudstyr, som flyvepladsen benytter, ikke omfattes af BL'en. Der er tale om et Mu-Meter Mk6, som ikke er self-wetting, hvilket tidligere er oplyst overfor Trafikstyrelsen. Vagar Lufthavn ønsker på den baggrund, at det tilføjes, at der på samme måde som for de grønlandske lufthavne, tilføjes muligheden for, at der på Vagar Lufthavn anvendes Mu-Meter, der ikke er self-wetting til operationelle forhold.

Mittarfeqarfiit ønsker på det kraftigste, at der ikke stilles krav om self-wetting continuous friction measuring devices, og hvis det opretholdes, at det kun finder anvendelse for lufthavne med mere end fx 25.000 operationer årligt. Derudover anbefales det at beskrive de flyvepladser, der henvises til i pkt.

2.1. (c) og (d) med udgangspunkt i pladsernes banelængde.

Vagar Lufthavn anfører endvidere, at kravene til trendmonitorering bør beskrives præcist i reglerne, idet det ikke fremgår af ICAO DOC 9157, hvordan special air-reports og RCR skal indgå i trendmonitoreringen.

KAIR har anført, at den kommende lufthavn "Qaqortoq" ønskes medtages i BL'ens bilag 1, pkt. 2.1.(c)

Kommentar:

I forhold til bemærkningen fra Vagar Lufthavn om muligheden for at anvende MU-meter, der ikke er self-wetting, til operationelle forhold, er Trafikstyrelsen indstillet på, at der, som på visse mindre grønlandske lufthavne, gives mulighed for at anvende ikke self-wetting friktionsmåleudstyr (for Vagar et MU-meter) til operationelle formål.

BL'en tilrettes i overensstemmelse hermed.

Mittarfeqarfiit finder, at der ikke bør stilles krav om self-wetting continuous friction measuring devices til vedligeholdelsesformål, i det mindste ikke, hvis pladsen har færre end 25.000 operationer årligt.

Ved friktionsmålinger, der anvendes i vedligeholdelsesøjemed, er der behov for at kunne vurdere banetilstanden i kontrolleret våd tilstand, idet denne tilstand giver det mest sikre grundlag for vurderingen af behovet for vedligeholdelse.

delse af banen som følge af fx slid, gummiaflejringer mv. Dette er af væsentlig sikkerhedsmæssig betydning for vurderingen af vedligeholdelsestilstanden, og dermed i sidste ende for sikker beflyvning af banen. Dette gælder for IMC-flyvepladser uanset flyvepladsens længde.

På den baggrund finder Trafikstyrelsen ikke, at der til brug for vedligeholdelsesformål kan ske afvigelse fra kravet om brug af et self-wetting continuous friction measuring device.

Det er således et krav på samtlige IMC-flyvepladser, at der til vedligeholdelsesformål anvendes self-wetting continuous friction measuring udstyr.

Vagar Lufthavn anfører i sit høringssvar, at kravene til trendmonitorering bør beskrives mere præcist, idet det ikke fremgår af DOC 9157, hvordan special air-reports og RCR skal inddrages.

En metode til brug ved trendmonitorering beskrives i ICAO circular 355, hvor der også henvises til ICAO DOC 9157, som indeholder de overordnede belægningsdesignkrav. Kravet i BL'en er, at der skal ske trendmonitorering, der sikrer, at tilstanden på banen til stadighed er i overensstemmelse med fx minimumsfriktionsniveauet. Hensigten med reglerne er, at flyvepladserne selv træffer beslutning om hvilken metode, der konkret anvendes til trendmonitorering. Trafikstyrelsen er enig med Vagar Lufthavn i, at der ikke findes en specifik metode til trendmonitorering i ICAO DOC 9157. Dette fremgår også af BL'en, idet der henvises til principperne i ICAO DOC 9157. Det er således de grundlæggende krav til belægningsdesign, der skal indgå i flyvepladsens tilrettelægning af trendmonitoreringen. Det vil sige, at trendmonitoreringen skal tilrettelægges således, at de relevante hensyn, der relaterer sig til belægningsdesign inddrages.

Ved tilsyn vil der således blive set på, om der foretages trendmonitorering, der understøtter kontinuerlig efterlevelse af reglerne.

For så vidt angår KAIR's anmodning om, at Qaqortoq medtages i BL'en bemærkes, at der ikke kan reguleres for endnu ikke godkendte flyvepladser. Der vil således først, når flyvepladsen er endeligt godkendt, kunne tages stilling til eventuel indlemmelse i BL'en.

På baggrund af ovenstående finder styrelsen ikke anledning til at ændre reglerne om trendmonitorering og kravet om self-wetting friktionsmåleudstyr til vedligeholdelsesformål som foreslået.

8. AIP, ATS-instrukser, fraseologi og SNOWTAM

Vagar Lufthavn anfører i sit høringssvar, at lufthavnen forventer, at der udsendes en skabelon til alle lufthavne omfattet af BL 3-4, til kommentering hos de enkelte omfattede flyvepladser til brug for udgivelse af sneplan i AIP'en.

Vagar Lufthavn ønsker endvidere, at ATS-instrukser og fraseologi sendes i høring inden publicering, ligesom Vagar Lufthavn anbefaler en præcisering af hvilke SNOWTAM-formater, der skal anvendes, hvilken gyldighedsperiode en

SNOWTAM bør have på pladser med begrænset åbningstid, samt hvilke ændringer, der vil være det ATS-instrukserne som følge af GRF-reglerne. Tilsvarende foreslår Vagar Lufthavn, at Tillæg II ændres, så det er fuldt overensstemmende med ICAO Circular 355, Appendix G, SNOWTAM Format.

Kommentar:

I forhold til de informationer i AIP'en, som ifølge BL 3-4 skal tilvejebringes af flyvepladserne vedrørende snerydning og sneplan, vurderes det relevant at høre over dette indhold, som vil være varierende fra flyveplads til flyveplads. På den baggrund udsættes anvendelsesdatoen for BL 3-4 til AIRAC-datoen 6. oktober 2022, således at der vil kunne tages højde for tilbagemeldinger fra flyvepladserne vedrørende AIP'en inden anvendelsestidspunktet.

ATS-instrukser, fraseologi samt SNOWTAM indgår ikke i BL 3-4, da den retter sig mod flyvepladsen og selve vurderingen af banetilstanden, samt viderefremmidlingen af informationer til lufttrafiktjenesten.

Forhold relateret til lufttrafiktjenesten omfattes således ikke af BL 3-4. Det materiale, der tidligere er udsendt vedrørende ATS-instrukser, fraseologi og SNOWTAM, omfatter de forhold, der efterspørges, og vil finde anvendelse pr. 6. oktober, samtidig med BL 3-4. I forbindelse med høring over AIP'en er der informeret om, at det er de instrukser mv. der tidligere er udsendt i høring, som også fremover vil finde anvendelse.

I forhold til anmodningen om afklaring af SNOWTAM-formatet kan det oplyses, at ICAO's SNOWTAM-format, jf. ICAO PANS-AIM (Doc 10066) finder fortsat anvendelse på Færøerne og i Grønland.

Med virkning fra 1. januar 2024, hvor BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten mv., finder anvendelse, vil EU's SNOWTAM-format være gældende på Færøerne og i Grønland, i overensstemmelse med det format, der er angivet i BL 7-5, Bilag 1, selvom flyvepladserne i sig selv reguleres på baggrund af ICAO's regelsæt i BL'er.

Ovenstående fremgik af materialet udsendt af Trafikstyrelsen ifm. høringen af, og udgivelsen af BL 7-5.

Trafikstyrelsen kan endvidere oplyse, at digital publicering via EAD (EUROCONTROL) er mulig uanset det anvendte format.

Gyldighedsperioden for SNOWTAM er med GRF ændret til otte timer.

Henset til denne ændring, finder Trafikstyrelsen det relevant, at den enkelte flyveplads revurderer det eksisterende serviceniveau over for brugerne, herunder i hvilket omfang flyvepladsen ønsker at udarbejde SNOWTAMs udenfor åbningstiden.

Det er afgørende, at SNOWTAM afspejler de reelle forhold på flyvepladsen. På den baggrund kan det oplyses, at styrelsen ikke finder det hensigtsmæssigt at udstrække gyldigheden af en SNOWTAM, så den kan finde anvendelse i en

periode, hvor flyvepladsen er lukket, men hvor der reelt ikke er taget stilling til banens tilstand.

Styrelsen finder imidlertid, at det vil være relevant, at piloter, der beflyver en plads med begrænset tjenestetid i en periode, hvor vinterforhold er sandsynlige, informeres om, at fraværet af en gyldig SNOWTAM, eller en SNOWTAM, hvis gyldighed først udløber udenfor flyvepladsens tjenestetid, ikke bevirker, at piloten kan antage, at banetilstanden på tidspunktet for flyvepladsens åbning er lig med "ikke-vinterforhold".

På den baggrund vil information herom følge af AIP'en. Som anført ovenfor, vil oplysningerne, ikke fremgå af BL'en, da BL'en regulerer flyvepladsens forhold, og dermed ikke eventuelle ATS-instrukser mv.

I forhold til forslaget om at ændre Tillæg II, så det modsvarer ICAO-formatet for SNOWTAM bemærkes, at Tillæg II ikke er udtryk for en beskrivelse af, hvad der skal stå i SNOWTAM, men derimod en gengivelse af, hvad indholdet i en RCR skal være, samt sektioneringen i en RCR. Trafikstyrelsen vurderer på den baggrund ikke, at det vil være hensigtsmæssigt at ændre Tillæg II som foreslået af Vagar Lufthavn.

Udover en ændring af anvendelsestidspunktet finder styrelsen ikke anledning til at ændre reglerne på baggrund af kommentarerne fra Vagar Lufthavn.

9. Uddannelse og træning

Vagar Lufthavn og Mittarfeqarfiit anfører om kravene til uddannelse og træning, at de generelt er upræcise, hvilket gør det vanskeligt for lufthavnen at sikre overholdelse.

Mittarfeqarfiit foreslår, at det præciseres, at klasseundervisning kan foregå online eller på lignende måde, da det vil kunne imødegå betydelige rejseomkostninger samt logistiske udfordringer med allokering af personale.

Vagar Lufthavn anfører, at der er et forholdsvis stort overlap mellem bestemmelserne i selve BL'en og i bilaget. For at undgå overlap bør kravene alene fremgå ét sted i regelsættet.

Derudover foreslås det, at der undervises i regionale forhold, herunder klimatiske og temperaturmæssige forhold, og at der for så vidt angår undervisningen i friktionshistorik, måling mv udarbejdes et undervisningsmateriale fra Trafikstyrelsens side, der sikrer ensartet undervisning på dette punkt.

KAIR anfører, at de menneskelige faktorer "stress" og "pres" bør indgå som elementer, der undervises i på grundkurset.

Kommentar:

Bestemmelserne om uddannelse og træning er udformet således, at de overordnede rammer for uddannelse og træning af baneinspektører beskrives i BL'en, mens det specifikke faglige indhold beskrives i bilaget. Der henvises i selve BL'en til bilaget i forhold til de punkter, hvor det er relevant for det fag-

lige indhold. Det er på den baggrund Trafikstyrelsens vurdering, at BL'en og bilag 2 ikke regulerer samme forhold.

Baneinspektør-uddannelse og træning er ikke en certificeret uddannelse, men er en uddannelse, som flyvepladsen selv kan stille til rådighed for sine baneinspektører, hvis det kan dokumenteres, at instruktøren har behørig dokumenterbar erfaring i vurdering af baneoverfladens tilstand i såvel sommer som vintertilstand, brug af friktionsmåleinstrumenter og den fornødne viden om udveksling af information mellem ATS og baneinspektører i forbindelse med brug af GRF.

Der er ikke stillet specifikke krav om fx et vist antal baneinspektioner, eller et givet antal års erfaring med baneinspektion som betingelse for behørig erfaring. Det er styrelsens vurdering, at flyvepladserne, hvis baneinspektører også hidtil har foretaget vurdering af banetilstanden, om end det til dels har baseret sig på andre parametre end dem, der indgår i GRF, har den nødvendige erfaring med vurdering af banetilstanden til at kunne vurdere, om en instruktør har en erfaring, der vedrører såvel sommer- som vinterforhold (forudsætter dokumentation for en erfaring, der strækker sig over længere tid og alle årstider), friktionsmåleudstyr (forudsætter dokumentation for at instruktøren har arbejdet med friktionsmålinger, friktionsniveau og trendmonitorering (der blandt andet forudsætter en række målinger over tid og forskellige vejsituationer)) og udveksling af information med ATS, (dette forudsætter blandt andet, at vedkommende er bekendt med udveksling af informationer af betydning for ATS' udarbejdelse af SNOWTAM). I forbindelse med tilsyn med efterlevelse af reglerne, vil det således være de i BL'en anførte parametre om erfaring mv. som vil danne grundlag for vurderingen af flyvepladsens efterlevelse af kravene rettet mod GRF-instruktører.

For så vidt angår indholdet af den træning som instruktøren tilbyder, er det de faglige elementer i bilag 2, der er styrende for varigheden. Dette er baggrunden for, at der ikke er stillet specifikke krav til varigheden af uddannelsen, men i stedet henvist til, at den skal have en sådan varighed og variation, at der er den nødvendige tid til at gennemgå de faglige emner, ligesom der stilles krav om såvel klasseundervisning som træning i fx gennemførelse af friktionsmålinger.

Såfremt det på et senere tidspunkt viser sig nødvendigt, at der stilles mere specifikke krav til uddannelsen, herunder om tidsmæssig udstrækning, vil der blive taget stilling til, om det bør føre til ændrede uddannelsesmæssige krav.

Hensigten med at benytte begrebet "klasseundervisning" har ikke været at afskære muligheden for at gennemføre klasseundervisning og træning online, hvis instruktøren vurderer, at dette er muligt. Det vil således være flyvepladsen, der i samarbejde med instruktøren vurderer, om og i hvilket omfang online klasseundervisning er mulig. BL'en ændres i overensstemmelse hermed.

I forhold til forslaget om, at der undervises i regionale forhold af betydning for den enkelte flyveplads, vil det være hensigtsmæssigt, at flyvepladsen, hvis

det skønnes relevant, beder instruktøren om at inkludere særlige regionale forhold i undervisningen. Den fleksibilitet, der ligger i reglerne om uddannelse rummer netop mulighed for, at undervisningen kan tilpasses konkrete forhold, når blot de emner, der fremgår af bilag 2, indgår i undervisningen.

Undervisningen af baneinspektører skal varetages af instruktører, der har fornøden erfaring, herunder med friktionsmåling. Formålet med kravet om, at et grundlæggende GRF-kursus skal indeholde information om andre landes brug af forskellige metoder til friktionsmåling mv. har hovedsageligt som formål, at baneinspektørerne introduceres til forskellige måder at arbejde med GRF på som inspiration for baneinspektørernes egen tilrettelæggelse af arbejdet med GRF på den lokale flyveplads.

I forhold til forslaget om at inddrage menneskelige faktorer i undervisningsmaterialet bemærkes det, at det i forhold til alle funktioner på en flyveplads er flyvepladsoperatøren, der er ansvarlig for at sikre, at der er en sund sikkerhedskultur, og at de ansatte sætter sikkerheden højest. Dette bør fremgå eksplicit af flyvepladsens flyvesikkerhedspolitik, og bør således udgøre et helt grundlæggende element i sikkerhedsarbejdet på flyvepladsen.

På baggrund af ovenstående finder styrelsen ikke anledning til på nuværende tidspunkt at foretage yderligere præciseringer af BL'en for så vidt angår uddannelseskravene og udarbejdelse af uddannelsesmaterialet.

10. Snerydning – mekanisk og kemisk

Vagar Lufthavn anfører, at ikke alle lufthavne i dag oplyser om brugen af udstyr til brug for snerydning, hvorfor det enten bør fremgå entydigt, hvilke krav der stilles til oplysninger om udstyr, de anvendes til snerydning.

Derudover anføres det, at snerydning kan ske såvel mekanisk som kemisk, og at det bør afspejles i BL'en. Derudover finder Vagar Lufthavn, at flyvepladserne ikke bør være forpligtet til at angive forkortelserne for kemiske optøningsmidler i RCR, idet det alene er oplysningen, at en given bane er behandlet kemisk, der indgår i SNOWTAM. Oplysningerne om hvilke optøningsmidler, der må anvendes, vurderes at være irrelevant, idet der med tiden kommer nye og mere miljøvenlige optøningsmidler. Såfremt det ønskes at fastsætte regler om optøningsmidler, bør de ikke gå på specifikke produkter, men på nogle mere overordnede generelle kriterier rettet mod produkterne som korrosionsfare, miljøbelastning mv.

Mittarfeqarfiit anfører, at det ikke bør være afgørende, om stoffet er i fast eller flydende form, da en række kemikalier findes i begge former og udspreddes samtidig.

Kommentar:

Det er flyvepladserne, der er ansvarlige for at oplyse om det udstyr, der anvendes til snerydning. Efterlevelse af kravene vil indgå som et led i tilsynet med flyvepladserne. Oplysningerne om udstyret skal sikre, at piloterne får de

oplysninger, der er relevante for beflyvning af pladsen. Det kan variere afhængigt af flyvepladsen, hvilke oplysninger, der er relevante.

På den baggrund finder Trafikstyrelsen det ikke relevant at udspecificere kravene nærmere, ligesom det ikke vurderes relevant helt at fjerne reglerne.

Trafikstyrelsen er enig i Vagar Lufthavns betragtninger om, at snerydning både kan foretages mekanisk og kemisk, og om at kravet om oplysning i RCR ikke forudsætter at det angives hvilke specifikke kemiske midler til optøning, der anvendes. Dog er det forsat relevant, at BL'en indeholder en beskrivelse af hvilke kemiske midler til optøning, der må anvendes, og at flyvepladserne oplyser, om der benyttes kemiske optøningsmidler i AIP'en, afsnit AD 2. pkt. 7. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke er tale om en angivelse af visse nærmere definerede produkter, men en række kemiske midler, der er egnet til optøning af is og sne på flyvepladser.

Trafikstyrelsen er enig i Mittarfeqarfiits bemærkning om, at det ikke er afgørende, om stoffet er i henholdsvis flydende eller fast form, og om de eventuelt anvendes samtidig. BL'en er således heller ikke til hinder for en sådan brug.

På baggrund af ovenstående ændres reglerne således, at det ikke længere fremgår som et krav, at information om brugen af kemiske midler til optøning af sne og is angives i RCR.

11. Sneplan

Mittarfeqarfiit anfører om beskrivelsen af flyvepladsens tilrettelæggelse af vintertjeneste, herunder flyvepladsens stillingtagen til om og eventuelt hvornår en eller flere baner skal lukkes som følge af vinterforhold, at det er en uheldig formulering. Det foreslås, at formuleringen udformes som i AIP Greenland AD 1.2, pkt. 2.6.

Derudover anføres det, at der er uklarhed om, hvilken syntax, der skal anvendes i AIP Greenland AD 2. pkt. 7.

Kommentar:

Med formuleringen er der lagt op til, at det er flyvepladsen, der i sin egen sneplan skal beskrive, hvordan flyvepladsen håndterer vinterforhold, herunder hvornår der tages stilling til eventuel lukning af banerne.

For at præcisere, at det er banens tilstand, der bør danne grundlag for denne vurdering, er dette præciseret.

Det er flyvepladsens ansvar, at oplysningerne, der skal fremgå af den relevante AIP – afsnit AD 2. pkt. 7, sendes til aim@aim.dk, efter Trafikstyrelsen har modtaget information om de oplysninger, der påtænkes publiceret.

For at tydeliggøre dette, at BL'en præciseret på dette punkt.

12. Økonomiske konsekvenser som følge af BL 3-4

Mittarfeqarfiit anfører, at vurderingen af de økonomiske konsekvenser ikke tager højde for de samfundsøkonomiske konsekvenser reglerne om GRF vil have for de grønlandske lufthavne henset til den forringede regularitet, de nye regler forventes at føre til.

Erhvervsstyrelsen har anført, at det vurderes, at bestemmelserne medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, men at de ikke kvantificeres nærmere, da de vurderes at være under fire mio. kr.

Kommentar:

De nye regler for vurdering af banetilstanden har til formål at give piloterne de bedste forudsætninger for en sikker flyvning. Formålet er således ikke i sig selv at lægge begrænsninger i forhold til, hvornår en flyveplads kan beflyves, men at skabe de bedste rammer for at beflyvning kan ske sikkert.

Det kan ikke udelukkes, at der som følge af banens tilstand og GRF-reglerne vil kunne ske en begrænset påvirkning af regulariteten. Dog er det Trafikstyrelsens vurdering, at de nye GRF-reglers betydning herpå generelt ikke vil være større end, at flyvepladserne kan benyttes som hidtil på baggrund af en vurdering af pladsernes tilstand baseret på GRF.

På den baggrund giver Mittarfeqarfiits høringssvar ikke anledning til at ændre BL'en.

13. Diverse konkrete ændringsforslag mv

Vagar Lufthavn har anført konkrete ændringsforslag, der ikke er beskrevet ovenfor. Det foreslås således, at højden for måling af OAT angives, ligesom det foreslås at ændre dispensationsbestemmelsen således, at det udtrykkeligt fremgår, at dispensationer kan udstedes som følge af regionale forhold.

Vagar Lufthavn anfører endvidere, at der i BL'en som en ny tendens laves henvisninger til straffeloven, og ikke luftfartsloven for så vidt angår udformningen af straffebestemmelsen.

Mittarfeqarfiit anfører, at flyvepladser ikke har kodeciffer, idet det alene er baner, der har kodeciffer for hver tredjedel af banen.

Kommentar:

Trafikstyrelsen er enig i Vagar Lufthavns bemærkning om, at det med fordel kan præciseres, hvor OAT skal måles (i umiddelbar tilknytning til banen og 2 meter over flyvepladsens niveau).

BL'en vil på dette punkt blive indrettet i overensstemmelse hermed.

BL'en indeholder en dispensationsbestemmelse, der vurderes at rumme såvel hensynet til regionale forhold, som andre relevante hensyn, når det i øvrigt skønnes foreneligt med hensynene bag reglerne. Det vurderes ikke, at tilføjel-

sen som foreslået vil tilføre muligheder for dispensation, som ikke allerede er tilvejebragt med dispensationsbestemmelsen som den er udformet.

Henvisningen til straffelovens kapitel 5 er i overensstemmelse med Justitsministeriets anbefaling herom, og er udformet i overensstemmelse med bestemmelser om pålæggelse af strafansvar for selskaber mv i hovedparten af BL'er udstedt i medfør af luftfartsloven.

På den baggrund finder styrelsen ikke anledning til i øvrigt at ændre reglerne som foreslået af Vagar Lufthavn.

I forhold til Mittarfeqarfiits bemærkninger vedrørende brug af kodeciffer bemærkes det, at kodecifferet både finder anvendelse i forhold til de enkelte typer af infrastruktur og i forhold til flyvepladsen. Det højeste kodeciffer på flyvepladsen definerer lufthavnens kodeciffer og de services den tilbyder.

På den baggrund finder Trafikstyrelsen ikke anledning til at ændre brugen af begrebet "kodeciffer".

4. Øvrige ændringer

Trafikstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte lovtekniske ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

Derudover henledes opmærksomheden særskilt på, at anvendelsestidspunktet udsættes til 6. oktober 2022 som følge af, at relevant AIP-materiale samt anmodning om at sende information til brug for afsnit AD 2. pkt. 7 i AIP'en sendes til de berørte flyvepladser til brug for opdatering af AIP'en, inden BL'en sættes i kraft.

Bilag 1

AOPA DMU

Brancheforeningen Dansk Luftfart

Danish Airline Pilots Association

Dansk Erhverv (besøgs- og postadresse: info@danskerhverv.dk)

Dansk Industri, DI Transport

Dansk UL-Flyver Union

Danske Regioner

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsstyrelsen

Flyvebranchens Personale Union

Flyvesikringstjenesten

Færøernes Landsstyre

Grønlands Selvstyre

Hans Christian Andersen Airport

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Kolding lufthavn

Kommunernes Landsforening

Kongelig Dansk Aeroklub

Mittarfeqarfiit Grønlands Lufthavne

Sindal lufthavn

Stauning lufthavn

Vagar Lufthavn

Værnsfælles Forsvarskommando