

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 02-06-2025

Sagsnr.: 2024-221478

Høringsnotat over udkast til BL 7-100 om supplerende lufttrafikregler

Trafikstyrelsen har den 1. april 2025 sendt udkast til BL 7-100, Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen, 3. udgave, i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Den 9. maj 2025 foretog styrelsen en supplerende høring over en justering af en af bestemmelserne i udkastet.

Udkastet til BL'en og den supplerende høring har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen for den oprindelige høring udløb den 29. april 2025 og for den supplerende høring den 22. maj 2025.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Luftfart og Erhvervsflyvningens Sammenslutning.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Flyverkommandoen, Naviair og AFIS Odense.

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.

1. Pligt til tovejs radiokommunikation og forswarets fritagelse for transponderkrav

Flyverkommandoen finder, at der også bør indføres pligt til tovejs radiokommunikation ved VFR natflyvning.

Samtidig gør Flyverkommandoen opmærksom på, at man forventer, jf. §154 i lov om luftfart, at forsvaret er fritaget for ændringen til BL 7-100, idet slukket transponder kan være af operativ nødvendighed.

Flyverkommandoen gør i øvrigt opmærksom på den nuværende aftale vedrørende lavintensivt hindringslys døgnet rundt (som dog ved nylige drøftelser kan indskrænkes til VFR-dag perioden).

Flyverkommandoen har ikke bemærkninger til den supplerende høring, men henviser til ovenstående bemærkninger.



Kommentar:

Der er allerede pligt til tovejs radiokommunikation ved VFR natflyvning.

Det fremgår af forordning (EU) 923/2012 (SERA-forordningen), jf. SERA.5005, litra c, at når det foreskrives af den kompetente myndighed, kan VFR-flyvninger tillades om natten på en række betingelser, som følger i bestemmelsens nr. 1-5:

Efter betingelse nr. 2 skal der etableres og opretholdes tovejsradiokommunikation på den relevante ATS-kommunikationskanal, når den er tilgængelig.

I hidtil gældende BL 7-100, 2. udgave, har Trafikstyrelsen foreskrevet at VFR-flyvninger kan udføres om natten på de betingelser, der følger af SERA-forordningen, herunder altså kravet om tovejsradiokommunikation, jf. SERA.5005, litra c, nr. 2.

Trafikstyrelsen anerkender, at det ifølge luftfartslovens § 154, er forsvarsministeren, der bestemmer, i hvilken udstrækning og eventuelt med hvilke ændringer og tilføjelser Trafikstyrelsens BL'er skal anvendes på forsvarets luftfartøjer. I det omfang forsvarets egne bestemmelser afviger fra en BL, eks. ved en fritagelse for militære luftfartøjer fra kravet om transponder i forbindelse med VFR-flyvning om natten, så kan en sådan fritagelse, hvis den berører civil luftfart, kun gennemføres efter forhandling med Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen henviser i øvrigt til den tværministerielle rapport om mulighederne for behovsstyring til deaktivering af hindringslys på vindmøller fra august 2024, for så vidt angår anbefalingen vedrørende Forsvarets særlige behov samt seneste møder mellem Trafikstyrelsen, Flyverkommandoen og FMI vedr. praktik omkring Forsvarets behov for deaktivering af behovsstyringssystemerne.

Trafikstyrelsen kan slutteligt oplyse, at det er taget til notat, at Flyverkommandoen tilkendegav, at lavintensiv lysafmærkning kan indskrænkes til værende aktiveret alene om natten.

2. Vindmøller med hindringslys i kontrolzoner

Naviair bemærker med henvisning til første høringsbrevs omtale af transponderkrav i andet luftrum end klasse G, at også luftrumsklasse D (kontrolleret luftrum) i Danmark når jordoverfladen (og dermed kan omfatte vindmøller), og at der for denne luftrumsklasse ikke er krav om transponder (for VFR under FL95 (flyveniveau 9500 fod) om dagen og 3000 fod om natten).

Naviair spørger i den forbindelse om det betyder, at der ikke vil blive opstillet behovsstyret hindringslys i klasse D luftrum?

Kommentar:

Høringsmaterialet udsendt 1. april 2025 om at indføre transponderkrav i forbindelse med VFR-flyvning om natten, i luftrumsklasse G var baseret på anbefalingen i den tværministerielle rapport om mulighederne for behovsstyring til deaktivering af hindringslys på vindmøller fra august 2024.

Trafikstyrelsen er imidlertid bl.a. på baggrund af Naviairs høringssvar blevet opmærksom på, at der også forefindes, og formentlig vil komme flere, vindmøller i andet relevant luftrum, altså hvor luftrummet går ned til jorden eller til højder, hvor vindmøllerne befinder sig, og hvor der ikke i forvejen gælder transponderkrav for VFR-flyvning om natten.



Trafikstyrelsen finder det nødvendigt, at transponderkravet for VFR-flyvning om natten derfor også omfatter lufttrumsklasse D, hvorfor styrelsen udsendte en supplerende høring herom og på den baggrund har justeret den endelige BL, så transponderkravet gælder både lufttrumsklasse D og lufttrumsklasse G. Navi-air har oplyst, at Navi-air ikke har bemærkninger til den supplerende høring.

3. Droner

AFIS Odense gør opmærksom på en udfordring, som måske kan opstå, hvis hindringslysene slukkes på vindmøllerne. AFIS Odense har således fået oplyst, at der er droneoperatører der flyver om natten, og anfører, at der ikke gælder transponderkrav for droner endnu, så disse vil i fremtiden ikke kunne se møllerne om natten.

Kommentar:

Droner er som luftfartøjer i udgangspunktet omfattet af reglerne i SERA-forordningen, men EU har indført særskilte regler for ubemandede luftfartøjer, primært via forordning (EU) 2019/947, som supplerer eller fraviger SERA-forordningen hvor relevant.

Det følger således heraf, at kun droner i den certificerede kategori (eks. droner der benyttes til persontransport) og droner i den specifikke kategori (eks. droner tungere end 25 kg og droner der flyver i kontrolleret luftrum) skal følge reglerne i SERA-forordningen, hvorimod droner i den åbne kategori (mindre droner der ikke er integreret med bemandet trafik) er undtaget herfra.

Droner i den certificerede og specifikke kategori kan i princippet godt udføre VFR-flyvninger om natten, på den måde, at dronepilotten kan se dronen og dens nære omgivelser, og vil derfor umiddelbart være omfattet af reglerne for VFR-flyvning om natten i SERA-forordningen og de supplerende krav i BL 7-100, selv om disse krav især er møntet på bemandet lufttrafik og ikke i alle henseender giver tilsvarende mening for droner.

Hvis en dronepilot flyver visuelt (in line of sight), så skal denne kunne se hindringer, også uden hindringslys, og så er transponder til aktivering heraf irrelevant.

Som det fremgår af den tværministerielle rapport om mulighederne for behovsstyring til deaktivering af hindringslys på vindmøller fra august 2024, så er det ikke meningen, at droner skal aktivere behovsstyringen, men de tekniske specifikationer, som opstilles i forbindelse med brugen af behovsstyring, skal tage højde for regler om dron-flyvning og eventuelle krav om elektronisk synlighed afledt heraf.

På den baggrund er det fundet nødvendigt at præcisere i det transponderkrav, der indføres i BL 7-100, at det kun gælder for bemandede luftfartøjer:

Da droner således kan flyve uden transponder og bemandede luftfartøjer endvidere kan opleve transpondersvigt under flyvningen eller før flyvningen, hvor kontrolcentralen København (Navi-air) kan tillade luftfartøjet at komme til nærmest egnede flyveplads for at udbedre fejlen, selv om dette i videst mulig omfang bør ske om dagen, vil der dermed kunne opstå situationer, hvor det behovsstyrede hindringslys ikke aktiveres.

På den baggrund vil Trafikstyrelsen sørge for at oplyse om, at behovsstyret hindringslys anvendes i Danmark, og at flyvning uden transponder, hvad enten det er bemandet luftfart eller dron-flyvning, vil resultere i at visse hindringslys ikke aktiveres.



Bilag 1

Høringsliste - Udkast til BL 7-100, 3. udgave

AOPA DMU
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Cabin Attendants Union
Danish Airline Pilots Association
De Regionale Lufthavne
Dansk Erhverv
Dansk Flyvelederforening (DATCA)
DATSO, FISO operatører
Dansk Industri, DI Transport
Danske Regioner
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Erhvervsstyrelsen, Let Byrder
Esbjerg Lufthavn (AFIS Esbjerg og AFIS Tyra)
Forsvarskommandoen
Flyvebranchens Personaleunion
Hans Christian Andersen Airport (AFIS Odense)
Kolding Lufthavn (AFIS Vamdrup)
Naviair
Havarikommissionen
Københavns Lufthavne A/S
Kommunernes Landsforening
Kongelig Dansk Aeroklub
SAS
Stauning Lufthavn (AFIS Stauning)
Sønderborg Lufthavn (AFIS Sønderborg)

