

## Høringsnotat

### **BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, 11. udgave.**

Trafikstyrelsen har den 5. april 2022 sendt udkast til BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, 11. udgave, i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til BL'en har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. maj 2022.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Grønlands Selvstyre, Færøernes Landsstyre og Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES).

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS), Kolding Lufthavn (Vamdrup AFIS), Mads Heising, AFIS-operatør Dennis Zanchetta fra Sønderborg AFIS, AFIS-operatør Jens Christian Johansen fra Esbjerg AFIS, Danske Regioner samt Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR).

I bilag 2 er der nogle generelle indledende bemærkninger fra Trafikstyrelsen og derefter er høringssvarene citeret i relevante uddrag og kommenteret af Trafikstyrelsen. Endelig er i bilag 3 særligt behandlet høringssvaret fra Mads Heising.

På den baggrund er der i det endelige udkast til BL 7-14 i forhold til høringssudkastet foretaget rettelser følgende steder:

- Pkt. 7.3.3 (ATC-klareringer, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner).
- Bilag 1, Tal indeholdende komma.
- Bilag 1, Cloud height (*skyhøjde*).
- Bilag 2, sektion 1.4.5 (Towing procedures/bugseringsprocedurer).
- Bilag 2, sektion 1.4.10 (Preparation for take-off/forberedelse til start).
- Bilag 2, sektion 1.4.16 (Landing clearance/landingsklarering).

## **Bilag 1 til høringsnotat over BL 7-14**

### **Høringsliste**

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  
Dansk Motorflyver Union  
Danske Regioner  
Erhvervsflyvningens Sammenslutning  
Erhvervsstyrelsen, Let Byrder  
Esbjerg Lufthavn (AFIS Esbjerg og AFIS Tyra)  
Forsvarskommandoen  
Færøernes Landsstyre  
Flyvebranchens Personaleunion  
Grønlands selvstyre  
Hans Christian Andersen Airport (AFIS Odense)  
ISAVIA  
Kolding Lufthavn (AFIS Vamdrup)  
Naviair  
Havarikommissionen  
Københavns Lufthavne A/S  
Kommunernes Landsforening  
Kongelig Dansk Aeroklub  
Mittarfeqarfiit  
Rigsombudsmanden på Færøerne  
Rigsombudsmanden i Grønland  
SAS  
Stauning Lufthavn (AFIS Stauning)  
Sønderborg Lufthavn (AFIS Sønderborg)

## Bilag 2 til høringsnotat over BL 7-14

### Kommentering af høringssvar

Høringspart og høringssvar – citerede uddrag	TS-kommentar
<b>Generelt</b>	
	<p><i>Trafikstyrelsen finder på baggrund af en generel tendens i høringssvarene vedrørende anvendelsesområdet anledning til indledningsvis at gøre opmærksom på følgende:</i></p> <p><i>1. Kompetencen til at fastsætte bestemmelser på ATM/ANS-området, herunder procedurer for talekommunikation, ift. Danmark, er – på nær talekommunikation på det danske sprog - overgået fra Trafikstyrelsen til EU/EASA. Der henvises i den forbindelse også til indledningen til høringssvaret, herunder om anvendelsesområdet for BL 7-14.</i></p> <p><i>2. Processen, der har ledt til fastsættelse af Appendix 1 til AMC1 SERA.14001 (vejledende materiale til forordning 923/2012 med senere ændringer (SERA)) og det faktum, at Bilag 2 til BL 7-14 samt ATS-instruks 14 generelt blot er gengivelser af det pågældende Appendix 1 mhp. have ensartede regler i hele Rigsfællesskabet.</i></p> <p><i>ATS-organisationer og Uddannelsesorganisationer i Rigsfællesskabet blev i april 2021 af Trafikstyrelsen gjort opmærksom på, at EASA havde indledt en høringssvarfase – NPA (Notice of Proposed Amendment) 2021-05 – og opfordret til at fremsætte bemærkninger til høringssvaret.</i></p> <p><i>Processen ledte i november 2021 til en EASA beslutning (ED DECISION 2021/014/R) pba. CRD (Comment Response Document) 2021-05. Link til den pågældende CRD:</i> <a href="https://www.easa.europa.eu/downloads/132547/en">https://www.easa.europa.eu/downloads/132547/en</a></p>
<b>Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS)</b>	

<b>Bilag 2</b>	
<p><u>1.1.4 a)</u></p> <p><b>a) CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW];</b> Anvendes af AFIS, I særdeleshed ved enheder, der er placeret tæt på nabo-enheder, FIR grænser etc. Instruktion i skift af frekvens er en helt naturlig og nødvendig del af AFIS. Alternativt vil man uvægerligt opleve trafik penetrere tilstødende enheders luftrum uden at kalde op eller kaldende på forkert frekvens.</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men medfører ingen ændringer til Bilag 2, sektion 1.1.4.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen støtter EASA's bemærkninger og argumenter anført i CRD 2021-05, idet styrelsen specifikt vil gøre opmærksom på, at FIS/AFIS-enheder kan informere piloter om frekvenser for relevante ATS-enheder.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen skal endvidere gøre opmærksom på det nye krav i BL'ens pkt. 7.11.13, ref. bl.a. SERA.14060 b) og ICAO Annex 10, Vol. II: "Luftfartøjer, hvortil der ikke stilles krav om tovejs-radiokommunikation, skal meddele, når frekvensen forlades."</i></p> <p><i>EASA anfører i CRD 2021-05 (s. 89):</i></p> <p><i>"Following further analysis, EASA has determined that the current phraseologies in Section 1.1.4, which remain unchanged, are only applicable to the context of the provision of ATC service, as they are 'instructions' by default and as such they are established for the operational context 'Transfer of control and/or frequency change' which is not applicable to FIS. As an example, even in an RMZ established in uncontrolled airspace, the pilot is not required to request authorisation to change frequency to FISO/AFISO.</i></p> <p><i>For flights in uncontrolled airspace, including those operating to/within/from RMZ, the transfer of communication between ATS units and the approval for frequency change are not required, unless when it is necessary to relay related instructions issued by an ATC unit; in this case, the phraseologies in Section 1.2.10 should be applied.</i></p> <p><i>FIC/AFIS units may provide information to pilots about the frequency in use at relevant ATS units."</i></p>
<p><u>1.1.4 f)</u></p> <p><b>f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;</b> Som I "a" AFIS godkender (det er ikke en instruktion) skift til anden frekvens.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren ovenfor til bilag 2, sektion 1.1.4 a).</i></p>

<p><u>1.1.5 RNAV f) og g)</u></p> <p><b>informing ATC of RNAV degradation or failure</b> og <b>informing ATC of no RNAV capability</b>. Det er i allerhøjeste grad relevant for AFIS at få oplyst, hvis et luftfartøj ikke er i stand til at følge en publiceret anflyvningsprocedure. Så teksten må være "Informing ATC or AFIS..." eller "Informing ATS".</p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at referencen rettelig må være sektion 1.1.15.</p> <p>Kommentaren er noteret, men medfører ingen ændringer til bilag 2, sektion 1.1.15.</p> <p>Trafikstyrelsen støtter EASA's bemærkninger og argumenter anført i CRD 2021-05 (s. 8), men gør opmærksom på, at piloter, som opererer i ukontrolleret luftrum, forventes at rapportere deres intentioner, af hensyn til anden trafik.</p> <p>Trafikstyrelsen gør desuden opmærksom på, at piloter, som beflyver en AFIS-plads, også kan informere om, hvorvidt de er i stand til at følge en publiceret anflyvningsprocedure, men at det så forventes, at piloten supplerer med information om sine intentioner.</p> <p>EASA anfører i CRD 2021-05 (s.8): It must be noted that an AFIS Officer is not entitled to assign an RNAV procedure, but only to provide information. The context described in the Section is applicable to ATC service only.</p>
<p><u>1.16</u></p> <p>Som i 1.1.15</p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at referencen rettelig må være sektion 1.1.16.</p> <p>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren ovenfor til bilag 2, sektion 1.1.15.</p>
<p><u>1.4.3 a) b) c)</u></p> <p><b>1.4.3 Starting procedures</b> AFIS skal have mulighed for at godkende start up (det er ikke en instruktion) det vil udgøre en sikkerhedsrisiko, hvis luftfartøjer starter op uden godkendelse, f. eks i forbindelse med passagerer på forplads på vej til/fra andre luftfartøjer.</p>	<p>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.4.3.</p> <p>Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at der i de for AFIS-pladser relevante BL'er i 11-serien (Flyvepladsreglementet), ikke ses at være hjemmel til, at AFIS-enheden regulerer luftfartøjers manøvrering på forpladsen, herunder opstart og evt. push-back – hvorfor en pilot ikke skal anmode AFIS om en sådan godkendelse på forpladsen.</p> <p>Trafikstyrelsen henviser endvidere til EASA i CRD 2021-05 (s.25) som anfører: "It is expected that Member States designate the appropriate ATS to support safe operations – in this case, in the context of aerodrome operations.</p> <p>When a Member State selects the provision of</p>

	<p><i>AFIS at a specific aerodrome, it is expected that the AFIS unit provide the services according to the principles and provisions established for that service.</i></p> <p><i>Avoiding congestion or delays on the maneuvering area might be a justification for introducing start-up procedures at an aerodrome. It is rather unusual to have that as part of an AFIS aerodrome, as complexity and capacity should justify the implementation of aerodrome control. For ATFM introduced requirements, adherence to the CTOT is a pilot responsibility, in particular for uncontrolled aerodromes.</i></p> <p><i>When start-up clearances issued by ATC units for peculiar local scenarios are relayed to aircraft by AFIS units, the phraseologies established in Section 1.2.10 are to be used.</i></p> <p><i>GM1 Appendix 1 to AMC1 SERA.14001 is also relevant.</i></p> <p><i>The text of Section 1.4.3 is amended compared to the proposal in NPA 2021-05, and consequently the phraseologies therein are only applicable to aerodrome ATC service.”</i></p>
<p><u>1.4.4</u></p> <p><b>1.4.4 Pushback procedures</b> Som i 1.4.3, det vil udgøre en sikkerhedsrisiko hvis pushback kan foretages uden AFIS har godkendt dette. F.eks. push back samtidig med et luftfartøj under taxi.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til bilag 2, sektion 1.4.3 ovenfor.</i></p>
<p>1.4.5</p> <p><b>1.4.5 Towing procedure</b> Som i 1.4.3 og 1.4.4, AFIS skal naturligvis godkende dette før bugserings foretages.</p>	<p><i>Enig, ift. bugsering på manøvreområdet, og bilag 2, sektion 1.4.5 ændres.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen har i ATS-instruks 7, kap. 6, jf. BL 11-serien (Flyvepladsreglement), pkt. 6.3 autoriseret AFIS- og HIS-tjenesteudøvere til at regulere færdsel med personer og køretøjer, herunder bugserende køretøjer, på manøvreområdet.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen kan oplyse, at de danske bestemmelser omtalt ovenfor er i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning, idet EU2020/469, pkt. ATS.TR.305, litra f) tillader at Trafikstyrelsen kan fastsætte bestemmelser for</i></p>

	<p><i>færdsel på manøvreområdet for AFIS-pladser – bestemmelser, der har været gældende i Rigsfællesskabet gennem mere end 30 år.</i></p> <p><i>I forhold dertil anfører EASA, at der nationalt kan fastsættes tilknyttede fraseologier. Der henvises til EASA CRD, response på comment 279 (s.7).</i></p> <p><i>Bilag 2, sektion 1.4.5 ændres i overensstemmelse hermed, således at fraseologierne i a), b), c) og d) også finder anvendelse af AFIS fsva. bugsering på manøvreområdet.</i></p>
<p><u>1.4.10 b) c) d)</u></p> <p><b>1.4.10 Preparation for take-off</b> Det er helt naturligt, at AFIS for at holde trafikbilledet opdateret, har mulighed for at spørge luftfartøjet om dette er klar til start. I særdeleshed når der er anden trafik i runden eller på vej til start/landing. Så b), c) og d) skal kunne anvendes af AFIS på lige fod med ATC.</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.4.10.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen bemærker, at EASA i CRD 2021-05 fsva. sektion 1.4.10 (s. 29) anfører:</i></p> <p><i>"With regard to the comment on Section 1.4.10 (Preparation for take-off): Not accepted The recommended phraseologies and scenarios envisaged are suitable only for the control of the traffic on the manoeuvring area."</i></p>
<p><u>1.4.10 p)</u></p> <p><b>Advising take-off run available from an intersection take-off position</b> AFIS skal naturligvis på forespørgsel kunne oplyse TORA, det er fuldt ud lige så relevant på en ukontrolleret som på en kontrolleret plads. Har intet med instruktion at gøre.</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.4.10.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen bemærker, at EASA i CRD 2021-05 fsva. sektion 1.4.10 (s.29) anfører:</i></p> <p><i>"The recommended phraseologies and scenarios envisaged are suitable only for the control of the traffic on the manoeuvring area."</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen ønsker generelt at gøre opmærksom på formålet med flyveinformations-tjeneste, hvorfor relevant information, der efterspørges af piloter, naturligvis kan oplyses.</i></p>
<p><u>1.4.12 b)</u></p> <p><b>1.4.12 Turn or climb instructions after take-off b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;</b> Jf. ATS 7 pkt. 1.3.1 kan AFIS tillade højredrej I trafikrunden, hvilket betyder at 1.4.12 b) også anvendes af AFIS.</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.4.12.</i></p> <p><i>EASA anfører i CRD til Comment 74 ang. AFIS' tilladelse til højredrej:</i></p> <p><i>"Not accepted. It is expected that Member States designate the appropriate ATS to support safe operations — in this case, in the context of aerodrome operations. When a Member State selects the provision of AFIS at a specific aerodrome, it is expected that the AFIS unit provide the services</i></p>

	<p><i>according to the principles and provisions established for that service.</i></p> <p><i>Pilots that operate at uncontrolled aerodromes are expected to comply with the specific instructions published for local operations. This includes the communication of their execution to the relevant ATS units. It is not considered necessary to introduce phraseologies for all cases to notify the execution of an established procedure.”</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen er i forbindelse med denne høring blevet opmærksom på at teksten i ATS-instruks 7, pkt. 1.3.1, hvorefter <b>en AFIS-operatør kan give tilladelse</b> til højredrej i trafikrunden, ikke er i overensstemmelse med nugældende internationalt baserede principper og regler for en AFIS-tjeneste. Trafikstyrelsen planlægger derfor at det pågældende pkt. 1.3.1 i ATS-instruks 7 slettes ved førstkommende retelse af instruksen, hvilket efter planen vil ske med virkning fra 6. oktober 2022, altså samtidig med nærværende BL.</i></p> <p><i>Efter Trafikstyrelsens opfattelse er det dog i henhold til de internationalt baserede principper og regler, jf. ICAO Annex 2, pkt. 3.2.5, herunder note 2, samt SERA.3225, litra c), muligt lokalt på de enkelte flyvepladser <b>generelt at tillade</b>, at piloter kan udføre højredrej, evt. når visse betingelser er opfyldt, men altså uden at dette forudsætter en konkret tilladelse fra AFIS-operatøren.</i></p> <p><i>I den forbindelse er Trafikstyrelsen opmærksom på gældende praksis for danske flyvepladser samt de for enkelte flyvepladser specifikke angivelser i AIP'ens AD 2 afsnit og vil i den sammenhæng overveje muligheden for, at det generelt præciseres i AIP, at piloter under visse betingelser gives mulighed for højredrej ved AFIS-pladser under indflyvning til landing og efter start samt evt. foreslå en standardtekst for de lokale tilladelser til højredrej i AIP.</i></p>
<p><u>1.4.14</u> 1.4.14 findes tilsyneladende ikke?</p>	<p><i>Trafikstyrelsen bemærker, at sektion 1.4.14 findes og fremgår af høringsudkastet på side 43 og omhandler fraseologi i trafikrunden (in the circuit).</i></p>



<p><u>1.4.19 i)</u></p> <p><b>1.4.19 Information to aircraft i) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number);</b> Jf. BL 7 – 21 kapitel 13, så skal AFIS have frit udsyn over manøvreområdet i klart vejr. Det er AFIS's ansvar, at sikre, at der ikke er anden trafik på manøvreområdet ved start/landing, altså er "REPORTED" overflødig og vil kun medvirke til at skabe usikkerhed og øget arbejdsbyrden for piloten. Hvem er det, der i givet fald rapporterer til AFIS, at der ikke er rapporteret trafik på banen? Og er det så ikke længere AFIS ansvar at sikre dette? Vil TS fremadrettet se bort fra eller rette kapitel 13 i BL 7 – 21, da dette så ikke længere er relevant? Er vidende om at "NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number)" er copy paste fra forordningen, men sund fornuft må også råde!</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.4.19.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen har følgende bemærkninger til fraseologien, jf. 1.4.19 i).</i></p> <p><i>Fraseologien synes ikke at tage højde for det forhold, at AFIS-enheder, i bl.a. Danmark, skal have udsyn over manøvreområdet, og at AFIS-enheder, i bl.a. Danmark, regulerer færdslen på manøvreområdet.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen bemærker, at forslaget til AFIS-fraseologien, jf. 1.4.19 i) har været kommenteret af bl.a. Trafikstyrelsen ifm. NPA 2021-05 over for EASA, hvor EASA i CRD'en (s. 92-94) ikke fandt anledning til at ændre fraseologien. Trafikstyrelsen tager EASA's beslutning til efterretning.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsens tolkning af den pågældende fraseologi er, at trafikinformationer udstedt af AFIS-enheder er at betragte som videreformidling af luftfartøjers rapporter til AFIS-enheden.</i></p> <p><i>Når der ikke er modtaget sådanne rapporter fra luftfartøjer, er der ingen trafik at rapportere til det luftfartøj, som har krav på at modtage information om den aktuelle benyttelse af banen. Derfor udtrykket "NO REPORTED TRAFIC RUNWAY (number)".</i></p>
<p><b>Kolding Lufthavn (Vamdrup AFIS)</b></p>	
<p><b>Bilag 2</b></p>	
<p>1) Ad pkt. 1.4.10 Preparation for take-off.</p> <p>På side 2 mangler der afkrydsningsfelter for "Anvendes af ATC FIS" ud for "...request for a visual departure".</p> <p>Endvidere på side 2 mangler afkrydsningsfelterne at blive udfyldt for "Anvendes af ATC FIS" ud for "...ATS-initiated visual departure",</p> <p>samt på side 3 mangler afkrydsningsfelterne at blive udfyldt for "Anvendes af ATC FIS" ud for "...clearance for visual departure".</p>	<p><i>Enig, ift. den manglende konsistens, og punktet tilrettes.</i></p> <p><i>Af noterne, som er tilknyttet fraseologierne til anvendelse ifm. proceduren ang. "visual departure", fremgår, at procedurerne ikke anvendes i Rigsfællesskabet.</i></p> <p><i>Med henblik på at tydeliggøre, at fraseologien ikke finder anvendelse af hverken ATC eller FIS, er afkrydsningsfelterne ifm. sektion 1.4.10, litra r), s), t) og u) erstattet af teksten "Se noten".</i></p>

<p>2) Ad pkt. 1.4.16 Landing clearance.</p> <p>Afkrydsningsfelterne mangler at blive udfyldt for "Anvendes af ATC FIS" ud for "...when reduced runway separation is used".</p>	<p><i>Enig, ift. den manglende konsistens, og punktet tilrettes.</i></p> <p><i>Af noten, som er tilknyttet fraseologien ifm. den internationalt fastsatte procedure "when reduced runway separation is used", fremgår, at proceduren ikke anvendes i Rigsfællesskabet.</i></p> <p><i>Med henblik på at tydeliggøre at fraseologien ikke finder anvendelse af hverken ATC eller FIS, er afkrydsningsfelterne if. Sektion 1.4.16, litra b) erstattet af teksten "Se noten".</i></p>
<p>3) Ad pkt. 1.4.19 Information to aircraft.</p> <p>Angående side 2 "...information on the actual use of the runway" finder vi at fraseologien er uforenelig med den service som Aerodrome Flight Information Service (AFIS) er uddannet til, trænet til og faktisk yder til luftfartøjer.</p> <p>Som det er nu skal AFIS visuelt konstatere/bekræfte om bane i brug er fri for luftfartøjer, køretøjer, PAX, andre hindringer og fremmede objekter inden der kan meldes til luftfartøjer "no traffic on the runway" / "ingen trafik på banen".</p> <p>Den valgte formulering i udkastet til ny fraseologi indeholder formuleringen "no reported" / "ingen rapporteret" hvilket er at ligestille med at man ikke visuelt har konstateret/bekræftet at der ikke er luftfartøjer, køretøjer, PAX, andre hindringer og fremmede objekter på banen.</p> <p>Vi vil på det kraftigste anbefale, aht. flyvesikkerheden og et fagligt AFIS standpunkt, at den nuværende formulering med "no traffic on the runway / ingen trafik på banen" fastholdes. Såfremt man ønsker at have banenummeret med i meldingen kan man anvende fraseologien "(runway number) no traffic on the runway / (bane nummer) ingen trafik på banen".</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS), bilag 2, sektion 1.4.19.</i></p>
<p><b>Dennis Zanchetta, AFIS-Operatør, Sønderborg AFIS</b></p>	
<p><b>Bestemmelsesdelen</b></p>	
<p>7.9.3: Hvorfor gives der ikke mulighed for at</p>	<p><i>Spørgsmålet er noteret, men ændrer ikke ved</i></p>

<p>AFIS/FIS-enheder også kan bede luftfartøjer om at ændre kaldesignal midlertidigt, hvis der er mulighed for forveksling. Det er et spørgsmål om flyvesikkerhed.</p>	<p><i>BL's pkt. 7.9.3, som i øvrigt ikke er foreslået ændret i forbindelse med nærværende høring.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen kan oplyse, at den bagved liggende bestemmelse i henholdsvis ICAO Annex 10, Vol. II, pkt. 5.2.1.7.3.1 og SERA, pkt. SE-RA.14055, kun gør det muligt for en flyvekontrolltjeneste at ændre kaldesignal.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen skal henlede opmærksomheden på at BL's pkt. 7.9.1 anfører krav til sammensætningen af et kaldesignal.</i></p> <p><i>BL's pkt. 7.9.2, anfører, at først når tilfredsstillende kommunikation er blevet etableret, og det ikke kan medføre forveksling, må luftfartøjet anvende den forkortede form, som angivet i punktet, hvis luftfartsradiostationen har anvendt denne form. Trafikstyrelsen bemærker, at anvendelsen af forkortet form jf. punkt 7.9.2 ikke er en ændring af et kaldesignal.</i></p>
<p><b>Bilag 2</b></p>	
<p>1.1.2: "Højdeskift, rapporter og gradienter". 4) Hvorfor kan FIS ikke anmode om rapporteringer i forbindelse med højdeændringer. Det er et spørgsmål om præcisering i forhold til eventuelle trafikinformationer.</p>	<p><i>Spørgsmålet er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.1.2.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at sektion 1.1.2 alene skal finde anvendelse ifm. udøvelse af flyvekontrolltjeneste, hvilket også fremgår af EASA CRD 2021-05 (s.22):</i></p> <p><i>Not accepted</i></p> <p><i>With regard to the scenario described in the context of the provision of ATC service, appropriate phraseologies are established in Section 1.1.2.</i></p> <p><i>Specifikt ift. spørgsmålet skal Trafikstyrelsen bemærke, at sektion 1.1.2, pkt. a) 4) indledes med fraseologien STIG (eller GÅ NED), efterfulgt, som nødvendigt, af... osv., dvs. udtryk som kun finder anvendelse ifm. flyvekontrolltjeneste.</i></p>
<p>1.1.6: "Ændring af kaldesignal". Se kommentar ovenfor omkring BL 7.14 pkt 7.9.3.</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.1.6.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen henviser endvidere til TS-kommentaren ovenfor til bestemmelsesdelens pkt. 7.9.3.</i></p>
<p>1.3.2; "Indflyvningsinstruktioner". j) og k) Det er nøjagtig lige så relevant for en AFIS/FIS-</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.3.2.</i></p>

<p>enhed at få rapporter om "visuel" eller "banen i sigte", som det er for en flyvekontrolenhed.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at sektion 1.3.2 alene skal finde anvendelse ifm. udøvelse af flyvekontrolltjeneste, dog vil fraseologierne i sektion 1.1.10 "yderligere rapporter" kunne finde anvendelse i visse tilfælde.</i></p> <p><i>Af EASA CRD (s.85) fremgår:</i></p> <p><i>The report 'runway (lights) in sight' in the context of AFIS is not explicitly required. It is considered covered by the phraseologies related to position report.</i></p>
<p>1.4.10: "Forberedelse til start". b) og c) og d) Rapporter i forbindelse med afgang er lige så vigtige for en AFIS/FIS-enhed som for en flyvekontrolenhed.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS) ift. bilag 2, pkt. 1.4.10 b), c) og d).</i></p>
<p>1.4.12: "Drej og stigning efter start". b) Godkendelse til højredrej ligger direkte i ATS-instruks 7, pkt. 1.3</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS) ift. bilag 2, pkt. 1.4.12 b)</i></p>
<p>1.4.19: "Informationer til luftfartøjer". i) ingen rapporteret trafik bane.... Banen overvåges af AFIS/FIS, derfor er det vel sikret at der ikke er trafik. Fraseologien bør være "ingen trafik bane..." Dette også med henvisning til ATS-instruks 7, pkt. 3.5.5, der indikerer at banen overvåges direkte.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS) ift. bilag 2, sektion 1.4.19.</i></p>
<p>2.1.8: "Trafikinformationer og undvigemanøvrer". Nødvendigheden af undvigerådgivning er lige så stor for en AFIS/FIS-enhed, der arbejder med overvågning, som for en flyvekontrolenhed. Dette er også direkte udledt i ATS-instruks 10 pkt. 10.2</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 2.1.8.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen bemærker, at generelt omfatter flyveinformationstjeneste ikke anvendelse af udtrykket "suggest". ATS instruks 10, pkt. 10.2 beskriver en specifik situation, hvor AFIS/FIS dog har mulighed for at give undvigerådgivning, uden at der angives en specifik fraseologi herfor. Trafikstyrelsen henviser til EASA's bemærkninger i CRD 2021-05.</i></p> <p><i>I CRD'en (s.91-92) anfører EASA: "The use of phraseologies such as 'suggest' represents de facto a form of advisory service which is not compatible with FIS."</i></p> <p><i>CRD (s.91-92):</i></p> <p><i>"The use of phraseologies such as 'suggest' rep-</i></p>

	resents de facto a form of advisory service which is not compatible with FIS. Local implementation of advisory-like service could be pursued when in accordance with the framework defined by the EU legislation. The mentioned GM (Red.: GM2 ATS.TR.305(b)(2)) addresses a peculiar situation (i.e. identified IFR traffic outside controlled airspace operating on a conflicting path with another aircraft). This situation does not constitute per se a justification to introduce a generally applicable set of phraseologies with the notion of 'suggestions' which, as said above, does not pertain to FIS. Such situation could be addressed by the use of plain language, according to the specific circumstances."
<b>Jens Christian Johansen, AFIS-Operatør, Esbjerg AFIS</b>	
<b>Bestemmelsesdelen</b>	
<p>ATS 7-14</p> <p><i>7.2.3 Forkortelser, initialord (ord bestående af forbogstaver) og koder skal anvendes, når det er muligt, og hvor det vil afkorte og afhjælpe kommunikationen. I så fald anvendes de forkortelser, initialord og kodefraser i ICAO Doc 8400, der er godkendt til brug i radiokommunikation, ved at udtale hvert bogstav for sig eller som almindelige talte ord.</i></p> <p>Med henvisning til ovenstående kan det virke noget besynderligt, at betegnelsen "AFIS" er udgået, og erstattet med "INFORMATION", når "AFIS" er den rigtige betegnelse for funktionen</p> <hr/> <p><i>7.10 Kaldesignaler for luftfartsradiostationer</i></p> <p><i>En luftfartsradiostations kaldesignal skal bestå af a. et geografisk stednavn og b. et suffiks, der angiver den tjeneste, der ydes. Fortegnelse over suffiks for tjenesteenheder fremgår af bilag 1 til denne BL. Det geografiske stednavn eller suffiks kan udelades under forudsætning af, at sikker kommunikation er etableret.</i></p> <p>Bilag 1</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved BL'ens pkt. 7.2.3.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen kan oplyse, at ændringen fra suffikset AFIS til INFORMATION har baggrund i opdelingen af tjenester: flyvekontrolltjeneste, rådgivningstjeneste og flyveinformationstjeneste. Rådgivningstjeneste finder meget begrænset anvendelse internationalt, hvorfor EASA med ændringen har ønsket at præcisere, at tjenesten, som udøves ved en flyveplads med AFIS, reelt er flyveinformationstjeneste - deraf navnet flyveplads-flyveinformationstjeneste.</i></p> <p><i>Fsva. suffiks – se kommentaren nedenfor til 7.10</i></p> <hr/> <p><i>I fortsættelse af ovenstående, skal det bemærkes, at BL 7-14's anvendelsesområde primært er Færøerne og Grønland, men at bestemmelserne ang. dansk udtale og dansk fraseologi, også er gældende for Danmark, idet sidstnævnte er et nationalt anliggende, som ikke kan fastsættes af EU.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen henviser til indledningen til hø-</i></p>

<p><i>Suffikser for tjenesteenheder (jf. pkt. 7.10):</i></p> <table border="0"> <thead> <tr> <th><i>Enhed/tjeneste</i></th> <th><i>Suffiks til kaldesignal</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Area control centre</i></td> <td><i>CONTROL</i></td> </tr> <tr> <td><i>Approach control</i></td> <td><i>APPROACH</i></td> </tr> <tr> <td><i>Approach control radar arrivals</i></td> <td><i>ARRIVAL</i></td> </tr> <tr> <td><i>Approach control radar departures</i></td> <td><i>DEPARTURE</i></td> </tr> <tr> <td><i>Aerodrome control</i></td> <td><i>TOWER</i></td> </tr> <tr> <td><i>Surface movement control</i></td> <td><i>GROUND</i></td> </tr> <tr> <td><i>Radar (in general)</i></td> <td><i>RADAR</i></td> </tr> <tr> <td><i>Precision approach radar</i></td> <td><i>PRECISION</i></td> </tr> <tr> <td><i>Direction- finding station</i></td> <td><i>HOMER</i></td> </tr> <tr> <td><i>Flight information service</i></td> <td><i>INFORMATION</i></td> </tr> <tr> <td><i>Clearance delivery</i></td> <td><i>DELIVERY</i></td> </tr> <tr> <td><i>Apron service</i></td> <td><i>APRON</i></td> </tr> <tr> <td><i>Company dispatch</i></td> <td><i>DISPATCH</i></td> </tr> <tr> <td><i>Aeronautical station</i></td> <td><i>RADIO</i></td> </tr> <tr> <td><i>Aerodrome Flight Information Service</i></td> <td><i>AFIS</i></td> </tr> <tr> <td><i>Heliport Information Service</i></td> <td><i>HIS</i></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Eksempler: SONDRESTROM TOWER * VAGAR AFIS * NUUK AFIS *NUUK INFORMATION</i></p> <p>Jf. ovenstående; her er forvirring omkring betegnelsen AFIS som kaldesignal. Det er netop blevet forbudt, efter EASA synes betegnelsen "INFORMATION" er mere betegnende for en AFIS enhed.</p>	<i>Enhed/tjeneste</i>	<i>Suffiks til kaldesignal</i>	<i>Area control centre</i>	<i>CONTROL</i>	<i>Approach control</i>	<i>APPROACH</i>	<i>Approach control radar arrivals</i>	<i>ARRIVAL</i>	<i>Approach control radar departures</i>	<i>DEPARTURE</i>	<i>Aerodrome control</i>	<i>TOWER</i>	<i>Surface movement control</i>	<i>GROUND</i>	<i>Radar (in general)</i>	<i>RADAR</i>	<i>Precision approach radar</i>	<i>PRECISION</i>	<i>Direction- finding station</i>	<i>HOMER</i>	<i>Flight information service</i>	<i>INFORMATION</i>	<i>Clearance delivery</i>	<i>DELIVERY</i>	<i>Apron service</i>	<i>APRON</i>	<i>Company dispatch</i>	<i>DISPATCH</i>	<i>Aeronautical station</i>	<i>RADIO</i>	<i>Aerodrome Flight Information Service</i>	<i>AFIS</i>	<i>Heliport Information Service</i>	<i>HIS</i>	<p><i>ringsbrevet, hvor EU's og Trafikstyrelsens kompetencer er nærmere beskrevet.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen har med Færøernes Landsstyre og Grønlands Selvstyre aftalt som målsætning at tilstræbe så vidt mulig ensartede sikkerhedsregler i Rigsfællesskabet. I tilfældet med suffikset til Flyveplads-flyveinformationstjeneste har det dog ikke været muligt at anvende suffikset INFORMATION for AFIS-tjenesterne på Færøerne og i Grønland, da det ville skabe forvirring, idet både flyveinformationscentralen, beliggende i Nuuk, og AFIS-tjenesten, beliggende i Nuuk, begge skulle have suffikset INFORMATION.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen valgte derfor at bibeholde suffikset AFIS for AFIS-tjenesterne på Færøerne og i Grønland, hvilket er i fuld overensstemmelse med BL'ens anvendelsesområde.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen kan endvidere oplyse, at ATS-instruks 14, med planlagt ikrafttrædelsesdato 6. oktober (samtidig med virkningstidspunktet for BL 7-14), vil angive følgende i instruksens pkt. 2.15.1:</i></p> <p><i>Aerodrome Flight Information Service:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- Danmark: INFORMATION</i></li> <li><i>- Færøerne og Grønland: AFIS</i></li> </ul>
<i>Enhed/tjeneste</i>	<i>Suffiks til kaldesignal</i>																																		
<i>Area control centre</i>	<i>CONTROL</i>																																		
<i>Approach control</i>	<i>APPROACH</i>																																		
<i>Approach control radar arrivals</i>	<i>ARRIVAL</i>																																		
<i>Approach control radar departures</i>	<i>DEPARTURE</i>																																		
<i>Aerodrome control</i>	<i>TOWER</i>																																		
<i>Surface movement control</i>	<i>GROUND</i>																																		
<i>Radar (in general)</i>	<i>RADAR</i>																																		
<i>Precision approach radar</i>	<i>PRECISION</i>																																		
<i>Direction- finding station</i>	<i>HOMER</i>																																		
<i>Flight information service</i>	<i>INFORMATION</i>																																		
<i>Clearance delivery</i>	<i>DELIVERY</i>																																		
<i>Apron service</i>	<i>APRON</i>																																		
<i>Company dispatch</i>	<i>DISPATCH</i>																																		
<i>Aeronautical station</i>	<i>RADIO</i>																																		
<i>Aerodrome Flight Information Service</i>	<i>AFIS</i>																																		
<i>Heliport Information Service</i>	<i>HIS</i>																																		
<p><b>Bilag 2</b></p>																																			
<p><b>1.1.1 Description of levels (subsequently referred to as "(level)")</b></p> <p>Her kan betydningen "LEVEL" for en pilot have en noget med vingernes placering at gøre; altså om man er i et drej.</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.1.1.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen bekræfter, at "level" eller "level flight" anvendes ifm. vingernes placering ift. horisonten, dog omhandler pkt. 1.1.1, Beskrivelse af højder, angivelse af luftfartøjets højde ift. MSL/GND eller et flyveniveau, bestemt ift. trykket 1013,25 hpa.</i></p>																																		

<p><b>1.1.4 Overdragelse af kontrol og/eller frekvensskift</b> (litra a, b, g, i og j)</p> <p>Hvordan har TBST tænkt sig at skiftet mellem forskellige enheder skal foregå på, når det ikke længere er tilladt for (A)FIS</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS), bilag 2, pkt. 1.1.4 a).</i></p>
<p><b>1.1.6 Ændring af kaldesignal</b> (litra a)</p> <p>Her kan forudses interessante kaldesignals forvirringer, for så vidt angår (A)FIS; eks OYJPC og OYPPC.</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Dennis Zanchetta, Sønderborg AFIS ift. Bestemmelsesdelens pkt. 7.9.3.</i></p>
<p><b>1.3.2 Approach instructions</b> (litra k)</p> <p>REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT; Hvilken fraseologi mener TBST at (A)FIS kan anvende?</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Dennis Zanchetta, Sønderborg AFIS ift. bilag 2, sektion 1.3.2.</i></p>
<p><b>1.3.2 Approach instructions</b> (litra u)</p> <p>ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE;</p> <p>Hvilken fraseologi har TBST tænkt at (A)FIS kan anvende</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Dennis Zanchetta, Sønderborg AFIS ift. bilag 2, sektion 1.3.2.</i></p>
<p><b>1.4.5 Towing procedures</b> (litra b)</p> <p>Her bliver det meget interessant at følge med i hvordan luftfartøjerne for eftertiden bliver trukket rundt, og måske en opdatering af ATS 7 pkt. 6</p>	<p><i>Trafikstyrelsen henviser til svaret til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS) ift. 1.4.5 Towing procedures.</i></p>
<p><b>1.4.7 Taxi procedures</b> (litra o)</p> <p>omkring backtrack; her er det IKKE muligt for (A)FIS at godkende dette.</p>	<p><i>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, pkt. 1.4.7, litra o).</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at taxiinstruktioner og klareringer kun må anvendes på kontrollerede flyvepladser af en flyvekontrol-tjeneste.</i></p> <p><i>En AFIS-tjeneste kan derfor ikke anvende fraseologien "BACKTRACK APPROVED" / "BACKTRACK GODKENDT".</i></p>

<p><b>1.4.10 Preparation for takeoff</b> (litra b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]; Denne fraseologi må (A)FIS åbenbart ikke benytte.</p>	<p>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS), bilag 2, sektion 1.4.10.</p>
<p><b>1.4.12 Turn or climb instructions after take-off</b> (litra b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED Denne fraseologi må (A)FIS ikke længere benytte. Dette kræver vist en opdatering af ATS-instruks 7, pkt. 1.3</p>	<p>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS), bilag 2, sektion 1.4.12 b).</p>
<p><b>1.4.19 Information to aircraft</b> (litra i) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number); Her må TBST forklare (A)FIS enhederne hvem der skal rapportere det. ATS 7 pkt. 3.5.5</p>	<p>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Sønderborg Lufthavn (Sønderborg AFIS), bilag 2, sektion 1.4.19.</p>
<p><b>2.1.8 Traffic information and avoiding action</b> (litra e) for avoiding action.....: Her ønskes TBST's endegyldige accept af at (A)FIS IKKE under nogen omstændigheder må anvende udtrykket AVOIDING ACTION.</p>	<p>Trafikstyrelsen henviser til TS-kommentaren til Dennis Zanchetta, AFIS-Operatør, Sønderborg AFIS, bilag 2, sektion 2.1.8.</p>
<b>Mads Heising</b>	
<p>Hermed kommentarer til høring af ændringer til BL7-14, tidligere fremsendt af mig, som fortsat ikke syntes revideret (som lovet). [Red.: Mail fra 25. april 2021 fra Mads Heising endvidere indeholdt i høringssvaret, men udeladt her af Trafikstyrelsen, da indholdet fremgår af bilag 3 til høringssnotatet]</p>	<p>Mads Heising gentager i sit høringssvar tidligere bemærkninger til hidtil gældende BL 7-14, jf. e-mail af 25. april 2021.  Trafikstyrelsen besvarede Mads Heising's henvendelse den 9. juli 2021. I den forbindelse havde styrelsen udarbejdet et skema, hvor Mads Heising's bemærkninger af 25. april 2021 er gengivet og hvor styrelsens kommentarer hertil er tilføjet. Som følge af den efterfølgende</p>



	<p>udsendelse af BL-udkast i høring har Trafikstyrelsen opdateret skemaet, jf. bilag 3 til høringsnotatet.</p> <p>Det er i øvrigt Trafikstyrelsens opfattelse, at BL-høringsudkastet og den nu udgivne reviderede BL er i overensstemmelse med, hvad der tidligere er tilkendegivet i korrespondancen med Mads Heising.</p>
<b>NAVIAIR</b>	
<b>Bestemmelsesdelen</b>	
<p>Punkt 7.3.3</p> <p>Sidst i dette punkt bør tilføjes: "dog undtaget som beskrevet i punkt 7.11.4". Ellers virker disse to regler modstridende.</p>	<p>Enig, og BL'ens pkt. 7.3.3 justeres, som følger:</p> <p>7.3.3 For at undgå forveksling ved udstedelse af ATC-klareringer, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner og tilbagelæsning heraf skal både ATC-personale, piloter og førere af køretøjer altid tilføje kaldesignalet på det luftfartøj eller køretøj, som ATC-klareringen, flyvekontrollinstruktionen eller instruktionen afsendes til, jf. dog pkt. 7.11.4.</p>
<b>Bilag 2</b>	
<p>Bilag 2, 1.3 Ind- og udflyvningstjeneste</p> <p>Naviair bemærker, at helt generelt er alle drej venstredrej medmindre andet er angivet.</p> <p>Naviair tolker udkastet til BL 7-14 således, at udflyvningsinstruktionerne også gælder for VFR starter, for hvilke det - efter vores bedste overbevisning - ikke er obligatorisk at angive venstredrej. Den runde parentes i punktet angiver dog, at venstredrej er obligatoriske.</p> <p>Naviair skal af hensyn til forståelse og konsistens opfordre til, at parentesens bør ændres til at være en firkantet parentes - [eller VENSTRE].</p>	<p>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved bilag 2, sektion 1.3.</p> <p>Trafikstyrelsen er uenig i præmissen for at ændre parentesens til en firkantet parentes. Sektion 1.3 er kun gældende for IFR-flyvninger, da fraseologien tydeligt inkluderer instruktioner om at følge en specifik kurs (HEADING xxx). Der henvises til forordet til BL 7-14 bilag 2.</p>
<b>Høringsbrevet</b>	
<p>Høringsbrev, s. 4, vedr. bilag 2</p> <p>Naviair har et spørgsmål til afsnittet vedrørende "Fraseologieksemplet angående reduceret ad-</p>	<p>Kommentaren er noteret.</p> <p>Trafikstyrelsen kan oplyse, at proceduren anført i ATS-instruks 5, pkt. 4.2.2 og 4.3.2 og som er gengivet i AIP Denmark, -Faro Islands og -</p>

<p>skillelse i forbindelse med start og landing...":</p> <p>Påtænker Trafikstyrelsen med udkastet at fjerne muligheden for nedsat baneadskillelse på et tidspunkt, eller drejer det sig alene om, at man overvejer at fjerne fraseologieksemplet, da det er en national fastsat procedure?</p> <p>Spørgsmålet skyldes, at flere af Naviairs enheder ofte benytter – tit mange gange dagligt – nedsat baneadskillelse som beskrevet i ATS-instruks 5, Tårnkontrolltjeneste, pkt. 4.2.2 og 4.3.2 og som gengivet i AIP Denmark, -Faroe Islands og -Greenland, GEN 1.7 PANS-ATM, og Naviair opfordrer derfor til, at denne procedurer bibeholdes.</p>	<p><i>Greenland, GEN 1.7 PANS-ATM, pr 27. januar 2022, hvor forordning EU2020/469 fandt anvendelse, er at betragte som en national procedure, som snarest skal erstattes af den internationalt fastsatte procedure anført i EU2020/469, pkt.</i></p> <p><i>AMC9 ATS.TR.210(c)(2)(i) Operation of air traffic control service,</i></p> <p><i>REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA BETWEEN AIRCRAFT USING THE SAME RUNWAY.</i></p> <p><i>Der er en række krav og kriterier forbundet med anvendelsen af den internationalt fastsatte procedure, som skal være opfyldt inden proceduren kan tages i anvendelse, hvorfor Trafikstyrelsen har besluttet, i en begrænset periode, at fortsætte med den nationalt fastsatte procedure.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen kan endvidere oplyse at have været i kontakt med Naviair i sagen inden BL 7-14 høringsfasen blev indledt, og at Trafikstyrelsen p.t. planlægger yderligere henvendelse til Naviair angående ændringen til den internationalt fastsatte procedure samt tidsrammen herfor.</i></p>
<p><b><i>Ikrafttrædelse</i></b></p>	
<p>Ikrafttrædelse</p> <p>Naviair bemærker, at ændringen af BL 7-14 påvirker direkte bl.a. ATS-instruks 7 og 14. Naviair skal derfor spørge, hvorvidt Trafikstyrelsen forventer, at ATS-instruksen ændres i forhold til BL 7-14, så ATS-instruks 7 og 14 stemmer overens med BL 7-14 fra 6. oktober 2022, hvor nærværende BL forventes at træde i kraft?</p>	<p><i>Kommentaren er noteret.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen bekræfter, at der er tiltænkt konsistens mellem BL 7-14 og ATS-instrukserne, som begge får virkning pr. 6. oktober 2022. Trafikstyrelsen kan i den forbindelse oplyse, at høringsfasen ifm. ATS-instruksændringerne pr. 6. oktober 2022 forventes igangsat i juni med en ekstraordinær lang høringsperiode.</i></p>
<p><b>Danske Regioner</b></p>	
<p>Vi er fra Danske Regioners side enige i vurderingen af, at de ændrede procedurer for talera-</p>	<p><i>Kommentaren er noteret.</i></p>

diokommunikation ikke vil have særskilte økonomiske konsekvenser for regionernes akutlægehelikopterordning.	
<b>Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR)</b>	
OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.	<i>Kommentaren er noteret.</i>

### Bilag 3 til høringsnotat over BL 7-14

Gengivelse af bilaget til Trafikstyrelsens e-mail af 9. juli 2021 til Mads Heising – opdateret med rød skrift som følge af Mads Heising's hørings svar af 6. april 2022 i forbindelse med høringen over udkast til BL 7-14, 11. udg.

Bemærkninger og stillede spørgsmål fra Mads Heising i email af 25. april 2021	Trafikstyrelsens svar og bemærkninger
<p>Mads Heising gentager i sit hørings svar af 6. april 2022 nedenstående bemærkninger og mener, at BL'en "ikke syntes revideret (som lovet)"</p>	<p>Trafikstyrelsen henviser til sine svar og bemærkninger nedenfor, som er opdateret hvor relevant.</p>
<p>Jf. BL 7-14, stk. 7.6.1, skal tal og talgrupper afsendes på samme måde som disse siges i almindelig tale.</p>	<p>Strukturen i pkt. 7.6 som helhed angiver hvilke bestemmelser, der er gældende for dansk fraseologi, og hvilke bestemmelser der er gældende for engelsk fraseologi.</p> <p>Pkt. 7.6.1 angiver hvordan tal og talgrupper skal afsendes <b>på dansk</b>.</p> <p>Pkt. 7.6.2 med underpunkterne 7.6.2.1 og 7.6.2.2 angiver hvordan tal og talgrupper skal afsendes <b>på engelsk</b>.</p> <p><i>Bemærk: Underpunktnummereringen 7.6.6.2, som rettelig bør være 7.6.2.2, vil blive opdateret ifm. udarbejdelse af BL'ens 11. udgave, som Trafikstyrelsen forventer udsendt ultimo 2021/primo 2022.</i></p> <p><i>Dette er sket, jf. det BL-udkast der blev sendt i høring 5. april 2022 og i den endelige udgivne BL.</i></p> <p>Pkt. 7.6.3 er en generel bestemmelse om, at tal, der indeholder komma, skal kommaet nævnes – en bestemmelse gældende for både dansk og engelsk fraseologi.</p> <p>Det samme er gældende for pkt. 7.6.4 angående klokkeslæt, og pkt. 7.6.5 angående kanaler for VHF-frekvenser.</p> <p>Trafikstyrelsen vil, ifm. den ovenfor nævnte og forestående BL- ændring, overveje behovet for at tydeliggøre at punkterne 7.6.3, 7.6.4 og 7.6.5 finder anvendelse ved afsendelse på såvel dansk som engelsk.</p> <p><i>Dette er sket, jf. det BL-udkast der blev sendt i høring 5. april 2022 og i den endelige udgivne BL, idet det nu fremgår eksplicit af pkt. 7.6.3, 7.6.4 og 7.6.5 at de gælder ved afsendelse/afgivelse på såvel dansk som engelsk.</i></p>

<p>Hertil er angivet en undtagelse i, 7.6.3, vedrørende udtale af de tal i frekvenser, der står til højre for et komma - her udtales alligevel ikke som disse siges i almindelig tale.</p>	<p>Trafikstyrelsen forstår ikke kommentaren, idet pkt. 7.6.3 omhandler bestemmelser for udtale af komma, mens pkt. 7.6.5 angiver bestemmelse om, at alle 6 cifre skal angives i kanaler for VHF-frekvenser, med mindre 5. eller 6. cifre begge er et nul.</p> <p>Se også bemærkninger oven for.</p>
<p>I 7.6.1 fremgår en anmærkning som oplyser at eksempler på tal og talgrupper fremgår af bilag 1. I Bilag et er angivet en række eksempler på hvordan tal skal afgives:</p>	<p>Korrekt gengivet – ingen yderligere bemærkninger.</p> <p><i>I det BL-udkast, der blev sendt i høring 5. april 2022 og i den endelige udgivne BL, er anmærkningsteksten nu en del af bestemmelsen i pkt. 7.6.1 og det er præciseret, at eksemplerne <b>illustrerer anvendelsen</b> af det pågældende punkt. Ændringen er bla. sket for at komme så tæt på ICAO Annex 10-teksten som muligt, som anfører: "The following example illustrates the application of this procedure".</i></p>
<p>Under "Eksempler på udtale af tal": Tallet 9 skal udtales som: Ni eller NEJ-ner, Samt: altid som NEJ-ner, når det står alene, eller når det står sidst i en gruppe.</p>	
<p><b>Spørgsmål 1 - Hvordan skal dette forstås?</b></p>	
<p>Er det valgfrit om man siger NEJ-ner hundrede eller Ni-hundrede?</p>	<p>Ja, der er frit valg. Tallet 900 skal på dansk udtales som enten "NI hundrede" eller "NEJ-ner hundrede" (Ref. pkt. 7.6.1 og Bilag 1, Eksempler på udtale af tal).</p>
<p>Betyder det at der er en særlig udtale af 909 - Ni hundrede og NEJ-ner?</p>	<p>Nej, der er ingen særlig udtale af 909. Tallet 909 skal på dansk udtales som enten "NI hundrede NEJ-ner" eller "NEJ-ner hundrede NEJ-ner" (Ref. pkt. 7.6.1 og Bilag 1, Eksempler på udtale af tal).</p>
<p>Betyder det at der er en særlig udtale af 19?</p>	<p>Nej, der er ingen særlig udtale af 19. Tallet 19 skal på dansk udtales som "nitten" (Ref. pkt. 7.6.1).</p>
<p>Under "Tal indeholdende komma" I eksemplet skal decimaler udtales enkeltvis. Skal det forstås som at det vil være forkert at udtales 100,325 som: Et Hundrede komma trehundrede femogtyve</p>	<p>Trafikstyrelsen er blevet opmærksom på, at eksemplet i Bilag 1 "Tal indeholdende komma" fsva. 100,325, når afsendt på dansk, ikke umiddelbart henholder sig til bestemmelsen i pkt. 7.6.1 – et forhold som vil indgå i Trafikstyrelsens sagsbehandling ifm. udgivelse af 11. udgave af BL'en, jf. oven for.</p> <p><i>I det BL-udkast, der blev sendt i høring 5. april 2022 og i den endelige udgivne BL er der foretaget en rettelse i bilag 1 med eksemplet på dansk, så det kun indeholder 2 decimaler, og eksemplet på dansk er på baggrund af indkomne høringssvar justeret i henhold til pkt. 7.6.1, hvorved tal kan udtales som disse siges</i></p>

	<i>i almindelig tale eller, hvis der i situationen er behov for en tydeliggørelse, ved at udtale hver decimal enkeltvis.</i>
Under Transponderkoder, kan 4213 udtales som toogfyrre tretten, men under Højdemåler indstilling skal 4 cifre udtales efter talgruppe princip?	<p>Se bemærkningen oven for angående strukturen i pkt. 7.6.</p> <p>Bestemmelserne ang. afsendelse af transponderkoder fremgår af pkt. 7.6.6.2 (som rettelig bør være 7.6.2.2, jf. bemærkningen oven for), og som er et underpunkt til pkt. 7.6.2, hvorfor bestemmelsen kun er gældende for afsendelsen på engelsk.</p> <p>En transponderkoder 4213 skal på dansk udtales som enten "toogfyrre tretten" eller "fire tusind tohundrede og tretten" (Ref. pkt. 7.6.1).</p>
	Højdemålerindstilling 998 skal på dansk udtales "nihundrede otteoghalvfems" (Ref. pkt. 7.6.1), og højdemålerindstilling 1013 skal på dansk udtales som "ettusind og tretten" (Ref. pkt. 7.6.1).
Under Heading (kurser): kan 080 skal udtales som: Kurs firs, men: under Runway (bane) skal Bane 08, derimod udtales om nul-otte.	Kurs 080 skal på dansk udtales som "kurs firs" (Ref. pkt. 7.6.1), og Bane 08 skal på dansk udtales som "nul otte" (Ref. pkt. 7.6.1) ud fra antagelsen at kurs firs er daglig tale og ligeså bane nul-otte, hvor det ift. banebetegnelsen er normal daglig tale at angive banebetegnelsen med to cifre.
<p><b>Sp. 2 - Er disse eksempler på hvordan tal skal udtales, eller er det et eksempel der viser hvordan tal kan udtales?</b></p> <p>Hvis det er hensigten at eksemplerne er regler til efterlevelse er det jo ikke foreneligt med bestemmelsen i 7.6.1 da eksemplerne jo efterlever en ikke-specificerede norm for hvordan tal udtales i almindelig tale.</p>	<p>Af anmærkningen til pkt. 7.6.1 fremgår: "Eksempler på afgivelse af tal og talgrupper på dansk fremgår af bilag 1."</p> <p>Noteret, og vil indgå i sagsbehandlingen ifm. 11. udgave af BL'en.</p> <p><i>I det BL-udkast, der blev sendt i høring 5. april 2022 og i den endelige udgivne BL, er anmærkningsteksten nu en del af bestemmelsen i pkt. 7.6.1 og det er præciseret, at eksemplerne <b>illustrerer anvendelsen</b> af det pågældende punkt. Ændringen er bla. sket for at komme så tæt på ICAO Annex 10-teksten som muligt, som anfører: "The following example illustrates the application of this procedure".</i></p>

<p>Envidere fremgår af den danske udgave af eu-forordning 2016/1185, SERA.14035 Transmission af tal,</p> <p>a) 1) At tal skal udtales hvert ciffer for sig.  a) 1) i) Herfor undtaget flyveniveauer i hele hundrede  a) 1) ii) Herfor undtaget højdemåler indstilling i hele tusinde  a) 1) iii) Herfor undtaget transponder koder i hele tusinde  a) 2) Tal i hele hundrede eller tusinde skal udtales i hele hundrede og hele tusinde  a) 3) Hvis hele hundrede eller tusinder skal præciseres, skal tallet udtales hvert ciffer for sig.</p>	<p>Som svar på spørgsmålene angående den danske sprogversion af EU2016/1185 henvises til de indledende bemærkninger.</p> <p>Den danske version af EU2016/1185 fastsætter derfor <u>ikke</u> bestemmelser for afgivelse af tal og talord på dansk, udtale på dansk og dansk fraseologi, hvilket er et anliggende for Trafikstyrelsen, og gennemført via BL 7-14.</p> <p><i>Der henvises endvidere til høringsbrevet, hvor Trafikstyrelsen har redegjort for henholdsvis EU's og Danmarks/Trafikstyrelsens kompetence på området.</i></p>
<p><b>Sp. 3 - I hvilke situationer træder a) 3) i kraft?</b></p>	<p>Bestemmelsen i EU2016/1185 er en specifik EU-bestemmelse, som vurderes ikke at have baggrund i den globale Standard (ICAO Annex 10), og bestemmelsen indgår derfor ikke i gældende udgave af BL 7-14.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer at en præcisering af tallet kan tænkes i de tilfælde, hvor interferens, støj eller andre årsager gør modtagelsen af transmissionen utydelig eller uforståelig.</p> <p>Den pågældende a) 3) vil indgå i sagsbehandlingen ifm. 11. udgave af BL'en.</p> <p><i>I det BL-udkast, der blev sendt i høring 5. april 2022 og i den endelige udgivne BL, er der tilføjet en ny bestemmelse, jf. pkt. 7.6.2.1.1, hvor det fremgår, at "Ved behov for en tydeliggørelse af tallet afsendt som hele hundreder og/eller hele tusinder, skal tallet afsendes ved at nævne hvert ciffer enkeltvis."</i></p>
<p>a) 4) Relative pejlinger kan oplyses via urvisermetoden kombineret med engelske tal.</p>	<p>Se bemærkningen oven for ang. den danske udgave af EU2016/1185.</p>
<p><b>Sp. 4 - Kan danske tal anvendes til ved anvendelse af ur- viser metoden?</b></p>	<p>Danske tal skal anvendes ved anvendelse af urskivemetoden og ved afsendelse på dansk (Ref. BL 7-14, Bilag 1, Eksempler på tal ved udpegning af trafik) – se også de indledende bemærkninger.</p> <p><i>Der henvises endvidere til høringsbrevet, hvor Trafikstyrelsen har redegjort for henholdsvis EU's og Danmarks/Trafikstyrelsens kompetence på området.</i></p>

a) 5) Komma skal udtales som "DECIMAL" istedet for KOMMA, som angivet i BL 7-14.	<p>Komma skal på dansk angives som "komma", som angivet i BL 7-14 – se også de indledende bemærkninger.</p> <p><i>Der henvises endvidere til høringsbrevet, hvor Trafikstyrelsen har redegjort for henholdsvis EU's og Danmarks/Trafikstyrelsens kompetence på området.</i></p>
Der er i SERA ikke længere anvist at tal herudover skal have en særlig udtale, sådan som i bilag til BL 7-14.	<p>EU923/2012 forholder sig alene til bestemmelser gældende for ét sprog (engelsk), hvor BL'en skal forholde sig til to sprog (engelsk og dansk), jf. de indledende bemærkninger.</p> <p><i>Der henvises endvidere til høringsbrevet, hvor Trafikstyrelsen har redegjort for henholdsvis EU's og Danmarks/Trafikstyrelsens kompetence på området.</i></p> <p>BL 7-14 har, som nævnt indledningsvis, baggrund i ICAO Annex 10, Vol. II, Ch 5, hvorfor BL'en gengiver de eksempler der er anført i Standarden og supplerer dem med de tilsvarende danske eksempler, som en hjælp til brugerne.</p>
<b>Sp. 5 Det er min forståelse at EU regler rangerer højere end national lovgivning. Kan TBST bekræfte at dette er tilfældet i forbindelse med brug af tale- radiokommunikation?</b>	<p>Spørgsmål 5 indikerer at to eller flere myndigheder fastsætter bestemmelser på et givet fagområde inden for samme geografiske område. Dette er ikke tilfældet - se de indledende bemærkninger, bemærkningen givet ifm. spørgsmål 2 ovenfor samt bemærkningerne anført ifm. spørgsmål 6 nedenfor.</p> <p><i>Der henvises endvidere til høringsbrevet, hvor Trafikstyrelsen har redegjort for henholdsvis EU's og Danmarks/Trafikstyrelsens kompetence på området.</i></p>
<b>Sp. 6 Hvilke regler ønsker TBST at luftfarts-personale skal efterleve? BL 7-14, eller BL 7-14 Billag 1, eller SERA, eller en kombination?</b>	<p>Der henvises til de indledende bemærkninger samt bemærkningen givet ifm. spørgsmål 2 ovenfor.</p> <p>Da spørgsmålet kan indikere tvivl om forståelsen af hvilke myndigheder, der har ansvaret for regelfastsættelsen i hvilke geografiske områder og hvilket regelgrundlag der er gældende for luftfartspersonale, skal det præciseres:</p>



	<p>EU923/2012, med senere ændringer, finder anvendelse i EU's medlemsstater. Bemærk dog at den danske sprogversion af EU923/2012 med senere ændringer ikke fastsætter bestemmelser for afgivelse af tal og talord på dansk, udtale på dansk og dansk fraseologi, hvilket er et anliggende for Trafikstyrelsen, og gennemført via BL 7-14.</p> <p>BL 7-14 er iht. pkt. 3.1 alment gældende for Færøerne og Grønland, dog er BL'en iht. pkt. 3.1.1 tillige gældende for Danmark fsva. bestemmelserne om dansk udtale og dansk fraseologi, jf. bestemmelserne i pkt. 6 og 7 samt bilag 1 og 2.</p> <p>BL 7-100, som nævnt indledningsvis og som supplerer EU923/2012 med senere ændringer, finder alene anvendelse i Danmark.</p> <p><i>Der henvises endvidere til høringsbrevet, hvor Trafikstyrelsen har redegjort for henholdsvis EU's og Danmarks/Trafikstyrelsens kompetence på området.</i></p>
<p>Det er ikke min hensigt at optræde pedantisk med denne henvendelse, men, der er mennesker der ønsker at udvise korrekt adfærd i luftfartsmiljøet, som hindres heri fordi disse regler ikke ensrettes.</p>	<p>Trafikstyrelsen håber at ovenstående svar på spørgsmålene samt supplerende bemærkninger og klarificeringer kan give en forståelse for at reglerne ikke skal "ensrettes", men at anvendelsesområderne for hhv. EU923/2012, BL 7-100 og BL 7-14 er vel definerede og entydige.</p>
<p>Jeg har desuden vejledt en elev og en flyveskole som nu skal re-eksamineres og pålægges unødige afgifter, fordi disse regler ikke er ajourført og eksamensspørgsmål ikke relatere til det gældende regel sæt som der undervises efter.</p>	<p>Noteret.</p>
	<p>Slutteligt kan oplyses, som nævnt tidligere, at Trafikstyrelsen som konsekvens af gennemførelsen af det globale rapporteringsformat (Global Reporting Format (GRF)) planlægger en opdatering af BL 7-14 omkring årsskiftet, og imødeser eventuelle bemærkninger til høringen, som finder sted inden da.</p>