

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Notat  
TS30503-00078  
Dato 17. oktober 2016

## Høringsnotat

### **BL om drift af lufttrafiktjenesteenheder på Færøerne og i Grønland og BL om etablering af lufttrafiktjeneste**

#### *1. Indledning*

Trafik- og Byggestyrelsen har den 2. september 2016 sendt udkast til

- BL 7-8, 6. udgave, Bestemmelser om drift af lufttrafiktjenesteenheder på Færøerne og i Grønland, og
- BL 7-21 A, 1. udgave, Bestemmelser om ændring af Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, 5. udgave af 16. november 2005

i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 26. september 2016.

Følgende organisationer og virksomheder har meddelt, at de ikke har bemærkninger til bekendtgørelsen:

Danske Regioner, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Færøernes Landsstyre, herunder Vagar Lufthavn, Grønlands Selvstyre og Erhvervsstyrelsen, herunder TER.

Trafik- og Byggestyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Naviair, Københavns Lufthavne A/S samt ATC Kangerlussuaq (BGSF TWR/APP) og ISAVIA

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

## 2. BL 7-8, Kvalitetsstyring

Naviair bemærker, at Pkt. 1.7 Pjecen »Kvalitetsstyring« er slettet. Hermed er den nærmere definition af det krævede kvalitetsstyringssystem for lufttrafiktjenesteenheder i Grønland og på Færøerne slettet.

Naviair vurderer, at der er behov for en tydelig fastlæggelse af kravet til kvalitetsstyringssystemet, da BL'en i sin nuværende form kan tolkes, som om kvalitetsstyringssystemet alene skal omfatte en auditfunktion, jf. pkt. 6 c. De angivne punkter i pkt. 6, afsnit a.- c. vurderes ikke at være dækkende i forhold til en nutidig opfattelse af kvalitetsstyringssystemer.

Naviair finder det hensigtsmæssigt at anføre, at et ISO 9001:2015 kvalitetssystem anses for at opfylde kravet til kvalitetsstyringssystemet. Dette vil tydeliggøre en række af de krav, der knytter sig til et kvalitetsstyringssystem.

Samtidig anbefaler Naviair, at de supplerende krav til kvalitetsstyringssystemet, der er formuleret i ATS instruks 17, revideres på tilsvarende baggrund og indføres i BL 7-8 og samtidig fjernes fra ATS instruks 17. Herunder at der anvendes en nutidig definition af auditfunktionen i overensstemmelse med accepterede standarder.

### Kommentar:

*BL'en fastsætter fremover bestemmelser om drift af lufttrafiktjeneste på Færøerne og i Grønland. BL'ens pkt. 6 Kvalitetsstyring er, som bekendt af lufttrafiktjenesteenhederne og de daglige ledere af lufttrafiktjenesteenhederne, suppleret af bestemmelserne i ATS-instruks 17, afsnit 6, Kvalitetsstyring, som udbygger BL'ens bestemmelser over for de daglige ledere af lufttrafiktjenesteenhederne. Blandt andet er krav til en auditfunktion beskrevet i detaljer.*

*TBST har ifm. saneringen af BL'en haft til hensigt at foretage så få ændringer som muligt. Det skyldes, at der mellem TBST og de færøske og grønlandske hjemmeregninger er enighed om at gennemføre EU's regler på ATM/ANS-området på Færøerne og i Grønland med hensyntagen til de særlige grønlandske og færøske forhold med mulighed for dispensations- og fleksibilitetsbestemmelser.*

*Den første forordning, som gennemføres i relevant omfang, er "Common Requirements and Oversight Regulation" ("CRO-forordningen"), som baserer sig på forordningerne 1034/2011 (tilsyn med sikkerheden ifm. ATM/ANS) og 1035/2011 (fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester). CRO-forordningen træder i kraft pr. 1.*

januar 2019. Det er således planlagt, at EU's regler om kvalitetsstyring gennemføres i relevant omfang og efter normal høringsproces på Færøerne og i Grønland ved CRO-forordningens ikrafttrædelse.

Foranlediget af Naviairs bemærkninger og henset til planerne vedr. udrulning af EU's regler på ATM/ANS-området på Færøerne og i Grønland har TBST besluttet følgende:

- Referencen i pkt. 1.7 samt anmærkningen om pjecen "Kvalitetsstyring" efter pkt. 6 bibeholdes, dog med justeret tekst i anmærkningen, hvoraf det fremgår, at pjecen indeholder de basale elementer til brug for opbygningen af et kvalitetsstyringssystem. (Pjecen kan som hidtil fås ved henvendelse til Trafik- og Byggestyrelsen).
- Pkt. 6 udbygges med en ny anmærkning som henviser til, at de detaljerede krav er anført i ATS-instruks 17, afsnit 6.

Endvidere sker der ændringer til ATS-instrukserne pr. 1. januar 2017, herunder ATS-instruks 17, som bl.a. er foranlediget af saneringen af BL 7-8.

### 3. BL 7-8, Sprogkrav for lufttrafiktjenestepersonalet

ATC Kangerlussuaq (BGSF TWR/APP) og ISAVIA foreslår at formuleringen i pkt. 4.6, som lyder således:

"En lufttrafiktjenesteenhed skal sikre, at personale, som udøver lufttrafiktjeneste, taler og forstår engelsk og dansk."

med fordel kan ændres til:

"En lufttrafiktjenesteenhed skal sikre, at personale, som udøver lufttrafiktjeneste, taler og forstår det/de sprog der er publiceret til brug ved enheden."

eller:

"En lufttrafiktjenesteenhed skal sikre, at personale, som udøver lufttrafiktjeneste, taler og forstår engelsk samt andre sprog der er publiceret til brug ved enheden."

De "andre sprog" er dem, der er publiceret i AIP. Første forslag giver muligheden for rent dansktalende enheder, evt. Grønlandske Heliporte. Anden formulering stiller dog et konkret engelskkrav, men dansk vil være optionelt.

Det er visse steder endnu ikke muligt at have en ren engelsktalende enhed, det kan ligge endog mange år ude i fremtiden, men uddannelse og fokus på sprog i forskellige stadier af

uddannelsessystemet vil gøre det muligt på lidt længere sigt, ligesom TBST allerede nu kan klargøre lovgivningen.

Kommentar:

*ATC Kangerlussuaqs og ISAVIAs bemærkninger indeholder to ændringsforslag til formuleringen i BL 7-8 punkt 4.6.*

*Forslag nr. 2 afspejler den lovgivning, der gælder for certificering af flyveledere i henhold til forordning (EU) 2015/340, ATCO.B.030:*

*"ATCO.B.030 Sprogpåtegning: a) Flyveledere og flyvelederelever må kun udøve rettighederne i deres certifikater, hvis de har en gyldig sprogpåtegning for engelsk og, hvor det er relevant, for det eller de sprog, der foreskrives af medlemsstaten af hensyn til sikkerheden hos den flyvelederenhed, som enhedspåtegningen gælder for som offentliggjort i luftfartspublikationerne. Sprogpåtegningen skal angive de(t) relevante sprog, sprogfærdighedsniveau(er) og udløbsdato(er)"*

*Forordningen omfatter dog kun flyveledere og ikke andet ATS-personale, ligesom Grønland og Færøerne ikke er omfattet af reglerne.*

*De færøske og grønlandske hjemmeregninger er som ovenfor nævnt under kommentaren til afsnit 2 enige om at gennemføre EU's standarder på ATM/ANS-området på Færøerne og i Grønland.*

*Det fremtidige regelsæt for Grønland og Færøerne forventes dermed at imødekomme ATC Kangerlussuaq og ISAVIAs forslag nummer to, idet der dog forinden skal foretages en tværgående analyse af det samlede berørte regelsæt om, hvorvidt dette er hensigtsmæssigt. I den forbindelse bemærkes eksempelvis, at BL 6-70 afsnit 4.1.d og BL 6-71 afsnit 4.1.d også kræver, at ATS-personale skal kunne kommunikere på engelsk og dansk.*

*Disse BL'er skal revideres på dette område i forbindelse med fremtidig indførelse af europæiske standarder på Færøerne og i Grønland. Indtil dette sker, vil TBST være indstillet på at dispensere fra de gældende bestemmelser, således at forslag 2 vil kunne imødekommes i konkrete tilfælde.*

*Forslag nr. 1 kan ikke imødekommes, idet det ikke vil være i overensstemmelse med de standarder, der forventes indført på Færøerne og i Grønland som beskrevet herover.*

*TBST ønsker endvidere at understrege, at det ikke kun er de certificeringsmæssige krav til ATS-personale, der afgør, hvilket sprog ATS-personalet skal kunne håndtere. Der kan være andre forhold, som gør, at det kan være nødvendigt at fastsætte yderligere sprogkrav til ATS-personalet, fx som en del af en lufthavns operationelle godkendelse. Fx kommunikerer ATS-personalet ikke kun med luftfartøjer, men også med andre personalegrupper i lufthavnen, tilstødende enheder og så videre. Dette vil kunne medføre sprogkrav*

*til ATS-personalet, som udover at skulle kunne kommunikere på engelsk også skal kunne kommunikere på fx dansk, grønlandsk eller færøsk. Et sådant krav vil som beskrevet ikke være en del af certificeringskravene til ATS-personalet, men fx være en del af en lufthavns operationelle godkendelse eller lignende.*

#### *4. BL 7-8, Godkendelse som daglig leder*

Naviair finder, at det bør være koncessionshaveren, der er ansvarlig for at etablere den mest hensigtsmæssige ledelsesstruktur og ledelsesprofil.

Det forekommer derfor ikke hensigtsmæssigt at fastlægge, at netop den daglige leder skal opfylde kravene i pkt. 8.2.a. (1) eller 2.

Derudover vurderes det ikke hensigtsmæssigt og ubegrundet, at daglig leder skal være ansat på fuld tid som angivet i pkt. 8.2.c. Det kan forekomme, at være direkte hindrende for en effektiv tjeneste.

#### Kommentar:

Da koncessionshaver og tjenesteudøver ikke nødvendigvis er den samme, har TBST valgt at fastholde den nugældende bestemmelse. Kompetencekravene vil blive erstattet af EU's modsvarende når de fælles regler indføres på Færøerne og i Grønland. Indtil da anses de nugældende krav for rimelige.

Mht. den daglige leders ansættelsesgrad ser TBST ikke umiddelbart nogen effektivisering i, at denne evt. er ansat på deltid i en anden virksomhed. Det er i øvrigt muligt at dispensere fra kravene, hvilket tidligere netop er sket i forbindelse med kravet om heltidsansættelse.

#### *5. BL 7-21 A, Ændrings-BL eller ny BL-udgave*

Naviair anbefaler, at styrelsen fokuserer på enkelthed i regeludgivelsen og derfor opdaterer BL 7-21, 5. udgave af 16. november 2005 – fremfor at udgive en **ny** bestemmelse om ændring af den tidligere bestemmelse.

#### Kommentar:

*TBST har alene foretaget ændringer i BL 7-21 som konsekvens af ændringerne i BL 7-8. Det var BL 7-8 ændringerne, der var det primære formål med denne høring. TBST vil senere i forbindelse med en generel revision af BL 7-21 udgive en ny udgave af BL 7-21. Terminen for sanering af BL 7-21 er endnu ikke fastlagt.*

## 6. BL 7-21 A, Meldekontor

Københavns Lufthavne A/S (CPH) har ingen bemærkninger til de foreslåede ændringer i BL 7-21 A, men generelt til BL'er, der omhandler meldekontor på flyvepladserne. Det gælder f.eks. bestemmelsen i BL 7-21 punkt 6.3 om, at der på flyvepladsen uden for tjenestetiden skal være adgang til en telefon, hvorfra der kan opnås kontakt med et meldekontor, og BL 3-1, pkt. 20.5.2 om skiltning af placeringen af en telefon og pkt. 22.6, der angiver, at der skal forefindes en telefon på flyvepladsen i åbningstiden samt diverse informationer og bekendtgørelser samt flyvepladsreglement.

Det er CPH's opfattelse, at alle piloter i dag er udstyret med mobiltelefoner og online adgang til såvel flyvepladsens briefing kontor som til AIP og myndigheder via tablets og smartphones. Det er CPH's vurdering at disse bestemmelser er forældede.

Det er CPH's vurdering, at der i BL serie 7 generelt er behov for en sanering med sigte på at fjerne utidssvarende og uhensigtsmæssige krav, som udviklingen er løbet fra.

### Kommentar:

*TBST er enige i CPH's generelle bemærkninger om behovet for sanering af BL'er i 7-serien og henviser til TBST-nyhedsbrev af 10. juli 2014 om planlagt revision af danske bestemmelser (ATM/ANS) i perioden 2014-16 som konsekvens af gennemførelsen af EU-lovgivningen på området. TBST kan oplyse, at saneringen pågår, og eksempler herpå er saneringen af BL 7-8 samt saneringen i december 2014 af BL 7-1 m.fl.*

*TBST foretager ikke i denne omgang en egentlig sanering af BL 7-21, men kun en konsekvensændring som følge af saneringen af BL 7-8. Når saneringen af BL 7-21 sker senere, vil TBST også se nærmere på kravet om telefon. En ophævelse af, eller justering af kravet kræver således en nærmere undersøgelse, som ikke kan afklares i denne omgang. Sagen er nemlig, at ikke alle flyvepladser har god mobildækning/mobildækning overhovedet. Dette gælder særligt i Grønland.*

**Bilag 1 - Høringsliste**

Aarhus Lufthavn
Aalborg Lufthavn
AOPA Danmark
Billund Lufthavn
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Cabin Attendants Union
Danish Airline Pilots Association
Dansk pilotforening
DANSAM
Dansk Erhverv
Dansk Industri DI Transport
Dansk Motorflyver Union
Danske Regioner
Erhvervsflyvningens Sammenslutning
Erhvervsstyrelsen
Esbjerg Lufthavn
Færøernes Landsstyre
Flyvebranchens Personaleunion
Flyvesikringstjenesten, Naviair
Grønlands Selvstyre
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
Jet Time
Karup Lufthavn
Københavns Lufthavne A/S
Kommunernes Landsforening
Kongelig Dansk Aeroklub
Mittarfeqarfiit Grønlands Lufthavne
Scandinavian Airlines System
Sønderborg Lufthavn
Værnsfælles Forsvarskommando
Dansk Flyvelederforening