

Per Strand

Fra: Glenn Lundt <chef@ekvd.dk>
Sendt: 18. november 2021 14:47
Til: Per Strand
Cc: sindal-airport@mail.tele.dk; Morten Nielsen; ekvj@ekvj.eu; info@hca-airport.dk; info@deregionalelufthavne.dk
Emne: Hørringsvar om BL 7-101 om supplerende regler til 373-forordningen
Sag: 2021-007552
Sagsdokument: 447095

Hej Per

Tak for det fremsendte materiale.

Ang. ATS.OR.460 Baggrundskommunikation og rekordering af det auditive miljø.

Det er positivt, at TBST selv erkender, at AFIS enhederne er mindre komplekse end ATC, tak for det! Kolding lufthavn ser et stort problem i at påfører de lufthavne der tilbyder AFIS en yderligere omkostning på over 100.000 dkr. + drift og vedligehold. Disse omkostninger rammer igen, små hårdtramte AFIS pladser, der nu i flere år er blevet pålagt store omkostninger i implementeringen af EU forordninger. Denne arbejdsbyrde og tilhørende omkostning har nu fået den første AFIS betjente lufthavn til at smide håndklædet i ringen og lukke. Begrundelsen for rekordering, er en enkeltstående ulykke for 20 år siden ved en ATC enhed. Yderligere ser jeg et problem i at, rekorderer samtaler der ikke nødvendigvis kun sker i tårnkabinen, men som kan forekomme på hele havnekontoret eller AFIS lederens kontor hvor f.eks. lufthavnens kunder og andre således også rekorderes. Jeg er ganske sikker på at der FPU og andre fagforeninger, ligeledes vil gøre indsigelse. Er lovhjælp på plads denne gang? Jeg håber på TBST nu selv kan se denne implementering af omkostninger på ingen måde er proportionalt med værdien.

Jeg vil meget gerne indbyde til et besøg her på vores lufthavn, således TBST kan få et bedre indblik i vores hverdag.

Med venlig hilsen / Best regards.

Glenn Lundt
Lufthavnschef
https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1mnhl7-00065m-3l&i=57e1b682&c=6oR4L5AcCqYgbTnTQv0L1N7uwCqw9Gdi3lf18R__Ejd_vJomDdRO1I2pEl-yN45NaG9eSITBHwm-uMa3vQ5chMwf-Htr-4aY5oiKNrNB7wvVEvS5pr0KZ_CJHKqew2285oL1uV9pZfpw0QefQqJdPxao1U2JrammHSbTk32N1-uqZmUhbdfy1cS-NQiq_KxtJhtGd3voYIB2qNL2nEmegwchbbQJkQdR9nbW-xvPxL4
Kolding lufthavn
Lufthavnsvej 1
6580 Vamdrup
chef@ekvd.dk / Mob: 21768616

Fra: Vamdrup AFIS <afis@ekvd.dk>
Sendt: 11. november 2021 15:17
Til: Glenn Lundt <chef@ekvd.dk>
Emne: VS: Høring over BL 7-101 om supplerende regler til 373-forordningen

Fra: Per Strand <pers@tbst.dk>

Sendt: 11. november 2021 13:20

Til: 'info@aal.dk' <info@aal.dk>; 'info@aar.dk' <info@aar.dk>; 'info@bll.dk' <info@bll.dk>;
info@deregionalelufthavne.dk; Info@dansk-luftfart.dk; Dansk Erhverv (info) <info@danskerhverv.dk>;
transport@di.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; 'es@es-daa.dk' <es@es-daa.dk>; letbyrder@dk.dk;
'info@esbjerg-lufthavn.dk' <info@esbjerg-lufthavn.dk>; høringer@naviair.dk; Hans Christian Andersen Airport
<info@hca-airport.dk>; aib@havarikommissionen.dk; Vamdrup AFIS <afis@ekvd.dk>; marianne.bauer@cph.dk;
Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; mail@krp.dk; ekvj@ekvj.eu; sindal-airport@mail.tele.dk;
post@sonderborg-lufthavn.dk; datso@naviair.dk; datca@datca.dk

Emne: Høring over BL 7-101 om supplerende regler til 373-forordningen

Hermed fremsendes link til høring over BL 7-101, Bestemmelser der supplerer ATM/ANS-forordningen - vedrørende undtagelser for begrænsede certifikater og baggrundsrekordering.

Svarfristen er 2. december 2021

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65747>

Venlig hilsen

Per Strand
Specialkonsulent, Afdelingen for luftfart
Senior Legal Adviser, Department for Aviation

Trafikstyrelsen

Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tel.: +45 7221 8800

pers@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Trafikstyrelsen

Att.: Per Strand

NAVIAIR

Air Navigation Services

Høring over udkast til BL 7-101

Kære Per

Naviair skal takke for muligheden for at komme med høringsbidrag til udkast til BL 7-101. Naviair har få bemærkninger:

Naviair skal anmode om at kravet i henhold udkast til BL 7-101 udsendes til at være gældende fra **1. januar 2025** med følgende begrundelser:

Grundet den foreslåede ændrings størrelse og kompleksitet, og at den ligeledes vil indebære investering i nyt udstyr, skal Naviair i henhold til Naviairs godkendte change management procedure, gennemføre projektet i henhold til Naviairs projektmodel. Desuden vil udkastet til BL medføre forandringer af forskellig karakter og behov alt efter hvilket Naviair ATS-site, der er tale om og hvilken infrastruktur Naviair i givet fald har på plads i forvejen.

- 1) I henhold til Naviairs projektmodel og nuværende ressourcetilstand, vil forundersøgelse kunne igangsættes Q1 2022 og det forventes at tage 6 måneder. Denne har til henblik at afdekke omfanget af forandringen inkl.
 - a. Mulige løsninger (forudsætninger, afhængigheder, begrænsninger, hovedinteressenter, fordele og ulemper)
 - b. Økonomisk overslag
Tidsplan og ressourcer
 - c. Konklusion og indstilling.

- 2) Forprojekt igangsættes herefter i Q2 og forventes at tage op til 6 måneder. Dette har til henblik at analysere, uddybe og præcisere de mulige løsninger fremsat i forundersøgelsen inkl. følgende:
 - a. Løsningsanalyse
 - b. Kompleksitetsanalyse
 - c. Overordnet kravspecifikation
 - d. Indstilling.

- 3) Udbudsfasen igangsættes efter godkendelse af indstilling fra forprojektet. Dette er en fast proces i Naviair for alle projekter

med en investeringsramme på mere end 3,2 millioner som pt. er udbudsgrænsen i Danmark jf. forsynings-direktivet, som Naviair er underlagt. Hele afviklingen af udbudsfasen forventes at tage op til 9 måneder, hvilket er baseret på Naviairs erfaringer fra tidligere udbud. Fasen indeholder blandt andet følgende:

- a. Kravsspecifikation til brug for udbudsmateriale
- b. Pre-kvalifikation og valg af leverandør
- c. Investeringsanmodning.

- 4) Herefter igangsættes implementeringsprojekt, som tager 15-18 måneder at gennemføre.

Henset til ovenstående faste proces vil det ikke være muligt for Naviair at gennemføre forandringen før 1. januar 2025, hvilket i forvejen vil være en presset tidsplan.

Sideløbende med ovenstående projektfaser skal Naviair gennemføre de Human Factor relaterede forandringer som ændringen medfører. Dette skal foregå i tæt samarbejde med de faglige organisationer for at sikre, at de menneskelige faktorer og mulige påvirkninger mitigeres på bedst mulig vis. Naviair forventer at udarbejde og udgive en procedure i samarbejde med de faglige organisationer på dette område, som skal sikre at sådanne optagelser alene anvendes med det formål, som er angivet i forordningen, men også en forsikring om, at der fortsat er trygge rammer og arbejdsmiljø i Naviair.

Naviair skal desuden anmode Trafikstyrelsen om at inkludere de konkrete nationale supplerende krav til baggrundskommunikation og rekordering, som det er nødvendigt Trafikstyrelsen udarbejder, i den eksisterende BL 7-23. Dette af hensyn til sikring af den nødvendige sammenhæng mellem de forskellige elementer af krav om rekordering af ATS-området. Det Naviair ser som en udfordring er, at ATM/ANS forordningen alene angiver, at rekordering skal finde sted, men stiller ikke nogen konkrete krav til, hvordan denne rekordering kan finde sted eller hvem der, ud over hændelsesudredning, skal have adgang til materialet (f.eks. Havarikommissionen), som det er tilfældet med tale-kommunikation og data i BL 7-23.

Som Naviair ser det, vil det derfor være nødvendigt at fastsætte en række supplerende nationale regler i Danmark til det isolerede krav i EU-lovgivningen, og som vi ser det, vil man her med fordel kunne anvende de krav, der er fastsat i BL 7-23.

Naviair finder i øvrigt ikke, at forordning 2021/469 afstedkommer, at ansvaret for rekordering som angivet i BL 7-23 skal ændres, da Naviair allerede i dag sikrer opfyldelse af krav til tale-kommunikation og data fra EU-lovgivningen gennem eksisterende leveringskontrakter med de forskellige lufthavne.

Naviair står selvfølgelig til rådighed, hvis dette skulle medføre spørgsmål!

NAVIAIR

Med venlig hilsen

Mona H. Møller

Juridisk specialkonsulent

Corporate Support

D +45 3347 7708 • M +45 303 103 86 • mhm@naviair.dk



Naviair • Naviair Allé 1 • DK 2770 Kastrup • Danmark

T +45 3247 8000 • www.naviair.dk

Kastrup d. 1/12 2021

Trafikstyrelsen

Att: Per Strand

Høring over udkast til BL 7-101

Kære Per,

DATCA skal anmode om at kravet i henhold udkast til BL 7-101 udskydes på ubestemt tid, eller i bedste fald frafalder, med følgende begrundelser:

DATCA antager, at baggrundskommunikation kun benyttes reaktivt og kun for det tilfælde, at alvorlige hændelser efterforskes. Det vil altså ingen effekt have proaktivt og vil forhåbentlig aldrig blive anvendt.

Derfor kan det ende med at blive et dyrt købt tiltag, for noget som forhåbentlig aldrig finder anvendelse, da frygten for at blive inkrimineret, kan afstedkomme ændret adfærd for vagtgående personale.

Vi ser følgende punkter, som værende problematiske:

- I maskinelle miljøer, giver det mening at rekordere alt, så man kan anvende det reaktivt, men hvor personer er indblandet, er det vigtigt at huske på manden bag.
Med den nylige historie, hvor adskillige flyveledere rundt om i Europa, er blevet retsforfulgt, så risikerer vi, at personalet frygter for inkrimineret og derved hellere undlader at sige, hvad der skal siges - derved introducerer vi en ny risiko, som vi endnu ikke kender effekten af.
Det er menneskeligt at have den slags siddende i baghovedet, hvilket koster kapacitet, som igen kan føre uhensigtsmæssigheder med sig.
- Vi har brugt adskillige år på at opbygge Just Culture i Danmark, som er enestående, respekteret og ikke mindst misundet over store dele af Europa - det risikerer man at nedbryde med introduktionen af baggrundsrekordering.
Vi har et system, som af forankret i tillid, men baggrundsrekordering er modstridende signal, som ikke kan undgås at have en mistillidsstillende effekt på mennesket.

- Kontrolcentralen i København, samt flere af tårnene rundt omkring i landet, er opbygget således, at der er hvile-, pause- og opholdsrum i umiddelbar nærhed af positionerne, men dog uden disse forstyrrer det operative miljø. Disse ophold har en gavnlig effekt på muligheden for at tilkalde hjælp og hurtigt få denne, men for det tilfælde, at baggrundskommunikationen rekorderes, så vil disse ophold ikke blive anvendt og hjælpen vil forsvinde længere væk. Det drejer sig ganske vist om minutter og sekunder, men det er også forskellen på liv og død i visse situationer.
- Yderligere er der hele det menneskelige aspekt med at lade sig overvåge. Vi er vant til, at systemer, frekvenser og telefoner er rekorderet og det lever vi fint med. Skal man også overvåges under baggrundskommunikationen, så har vi en alvorlig frygt for, at folk vil lade sig stresse, sige mindre og mindre og måske helt udelade kommentarer, der kunne have været nyttige, men frygten for at blive inkrimineret vil overtage.

Vi introducerer altså mere skade end gavn ved at påkræve rekordering af baggrundskommunikationen, som måske aldrig vil finde sin anvendelse, men de negative effekter, vil ikke udeblive.

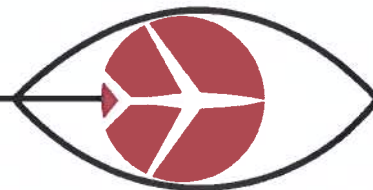
Alt dette, på baggrund af en hændelse fra 2003, i forsøget på at placere et ansvar.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, ser vi frem til at høre fra Trafikstyrelsen.

Med venlig hilsen,



Esben Blum
Formand



Kastrup den 1. december 2021

Trafikstyrelsen
Att. Per Strand

Vedr.: Høringssvar fra DATSO til BL 7-101, specifikt omhandlende baggrundsrekordering

Certificeringsreglerne for AFIS o.a., der ligeledes er sendt i høring, har vi ingen kommentarer til.

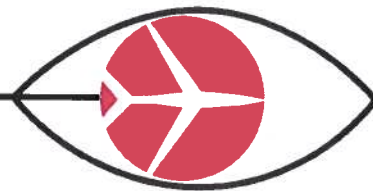
Vi antager indledningsvis, at rumrekorderingen alene vil kunne benyttes reaktivt og kun i tilfælde af efterforskning af alvorlige flyvesikkerhedshændelser.

Vi ser ikke, at rumrekordering vil have en proaktiv effekt på flyvesikkerheden. Den vil alene give mulighed for yderligere reaktive foranstaltninger, efter at en eventuel hændelse er indtruffet. På baggrund af retsforfølgelse af indtil flere flyveledere i bl.a. Schweiz finder vi det problematisk at indføre værktøjer, som muliggør reaktiv udøvelse af *safety*, som direkte kan inkriminere en operatør i tilfælde af en hændelse, på baggrund af talte ord kolleger imellem, taget ud af kontekst.

Kommunikation som denne vil altid være ud af en kontekst, hvor ikke alene det sagte, men også det usagte, er relevant for at forstå sammenhængen. Dialogen i et ops-rum foregår i en professionel og meget fagspecifik kontekst, og hvis det kom til en hændelse, hvor der skulle placeres et ansvar, ville det utvivlsomt være vanskeligt for udenforstående at tolke den interne kommunikation.

Derfor vil det være en naturlig følge af rumrekordering i Naviairs ops-rum, at man som operatør helt undlader at tale om andet end dét, der præcist vedrører trafikafviklingen. Det i sig selv virker umiddelbart ikke negativt, men i denne indskrænkning af kommunikationen vil der gå en masse gavnlig og *safety*-styrkende kommunikation tabt. Det er vores vurdering, at der unægteligt vil gå vigtig kommunikation tabt, fordi operatørerne ved, at de bliver optaget, og derved hellere undlader at udtrykke sig verbalt end at risikere ubevidst at komme med udtalelser, som i sidste ende vil kunne ligge dem til last.

Denne ændrede adfærd må anses for sandsynlig og i høj grad menneskelig. Omfanget af *safety impact* ved dette tiltag er ikke helt ligetil at vurdere. Ud over de konkrete kommunikative elementer, som vil gå tabt, er det også vores opfattelse, at det vil have en negativ effekt på kapaciteten for den enkelte operatør.



I Danmark har vi gennem adskillige år opbygget et særdeles højt niveau af flyvesikkerhed på baggrund af *just culture*-tankegangen, noget man i andre, sammenlignelige lande, misunder. Dette niveau vil utvivlsomt blive kompromitteret ved indførelse af rumrekordering. Den iboende mistillid vil være en stor faktor i dette. Som operative medarbejdere er vi ganske vant med, at visse dele af vores virke optages og kan anvendes ved eventuelle hændelser, men vi nærer alvorlig bekymring ved introduktion af yderligere overvågning af det operative personale. På størstedelen af Naviairs tjenestesteder er der mulighed for, at visse dele af en vagtbesætning afholder dele af deres pauser i eller i umiddelbar nærhed af ops-rummet. Dette medvirker til, at hjælpen i pludseligt opståede situationer sjældent er langt væk. Rumrekorderingen vil sandsynligvis flytte denne hjælp længere væk, for at pauserende personale kan undgå at få deres pausetid optaget. Den flyvesikkerhedsmæssige konsekvens ved dette er tydelig.

Sammenlignes rumrekordering med en *cockpit voice recorder*, har vi endnu til gode at se tilfælde, hvor denne anvendes til andet end reaktiv *safety* efter en eventuel hændelse, og det er vores vurdering, at det samme vil gøre sig gældende med rumrekordering. Reaktiv *safety*, eksemplificeret ved Safety I er i mange henseender en forældet og ikke særlig gavnlige måde at anskue flyvesikkerhed på. I industrien forsøger man i højere grad at bevæge sig mod Safety II, som i langt højere grad bygger på proaktivitet. Det er ikke vores opfattelse, at rumrekordering af ops-rum på nogen måde understøtter hverken opretholdelsen af det generelle flyvesikkerhedsniveau eller filosofien bag Safety II.

Iht. ovenstående anmodes hermed om, at udkast til BL 7-101 frafaldes eller som minimum udskydes på ubestemt tid.

Med venlig hilsen

Annemette Berth Lillelund
Formand

Per Strand

Fra: Rene Lindgren Hansen <rlhan@hca-airport.dk>
Sendt: 2. december 2021 10:35
Til: Per Strand
Emne: VS: Høring over BL 7-101 om supplerende regler til 373-forordningen

Sag: 2021-007552
Sagsdokument: 470701

Hej Per

Odense AFIS er enig med Glens kommentar (se nedstående) i forbindelse med høringen af til BL 7-101 vedr. rekordering af auditive miljø.

Det vil være en stor ekstra udgift for noget der ikke har relevans i et 1 mandsbetjent tårn i HCAA

Hej Per

Tak for det fremsendte materiale.

Ang. ATS.OR.460 Baggrundskommunikation og rekordering af det auditive miljø.

Det er positivt, at TBST selv erkender, at AFIS enhederne er mindre komplekse end ATC, tak for det! Kolding lufthavn ser et stort problem i at påfører de lufthavne der tilbyder AFIS en yderligere omkostning på over 100.000 dkr. + drift og vedligehold. Disse omkostninger rammer igen, små hårdtramte AFIS pladser, der nu i flere år er blevet pålagt store omkostninger i implementeringen af EU forordninger. Denne arbejdsbyrde og tilhørende omkostning har nu fået den første AFIS betjente lufthavn til at smide håndklædet i ringen og lukke. Begrundelsen for rekordering, er en enkeltstående ulykke for 20 år siden ved en ATC enhed. Yderligere ser jeg et problem i at, rekorderer samtaler der ikke nødvendigvis kun sker i tårnkabinen, men som kan forekomme på hele havnekontoret eller AFIS lederens kontor hvor f.eks. lufthavnens kunder og andre således også rekorderes. Jeg er ganske sikker på at der FPU og andre fagforeninger, ligeledes vil gøre indsigelse. Er lovhjælp på plads denne gang? Jeg håber på TBST nu selv kan se denne implementering af omkostninger på ingen måde er proportionalt med værdien.

Venlig hilsen/ Best Regards

René Lindgren Hansen - Tower



Lufthavnvej 131, 5270 Odense N

Tel. + 45 63 75 93 00 # 2
SITA: ODEOPXH

AFTN: EKODZTZX
www.hca-airport.dk
Besøg os på facebook og synes godt om

Fra: Per Strand <pers@tbst.dk>

Sendt: 11. november 2021 13:20

Til: 'info@aal.dk' <info@aal.dk>; 'info@aar.dk' <info@aar.dk>; 'info@bll.dk' <info@bll.dk>;
info@deregionalelufthavne.dk; Info@dansk-luftfart.dk; Dansk Erhverv (info) <info@danskerhverv.dk>;
transport@di.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; 'es@es-daa.dk' <es@es-daa.dk>; letbyrder@dk.dk;
'info@esbjerg-lufthavn.dk' <info@esbjerg-lufthavn.dk>; høringer@naviair.dk; HCA Info <info@hca-airport.dk>;
aib@havarikommissionen.dk; afis@ekvd.dk; marianne.bauer@cph.dk; kl@kl.dk; mail@krp.dk; ekvj@ekvj.eu; sindal-airport@mail.tele.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; datso@naviair.dk; datca@datca.dk

Emne: Høring over BL 7-101 om supplerende regler til 373-forordningen

Hermed fremsendes link til høring over BL 7-101, Bestemmelser der supplerer ATM/ANS-forordningen - vedrørende undtagelser for begrænsete certifikater og baggrundsrekordering.

Svarfristen er 2. december 2021

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65747>

Venlig hilsen

Per Strand
Specialkonsulent, Afdelingen for luftfart
Senior Legal Adviser, Department for Aviation

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tel.: +45 7221 8800

pers@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Per Strand

Fra: Morten Nielsen <mor@sonderborg-lufthavn.dk>
Sendt: 2. december 2021 15:34
Til: ts Info
Cc: Per Strand
Emne: Høringssvar j.nr. 2021-007552. BL 7-101

Sag: 2021-007552
Sagsdokument: 472008; 472122

TBST

Nedenstående i kursiv er fremsendt til Luftfartsinspektør Mads Trentemøller primo september 2021:

Herunder mine kommentarer til ATS.OR.460:

Jeg har ikke kunnet finde AMC eller GM til ATS.OR.460, hverken i EUR-LEX eller via EASA Easy Access Rules. De er heller ikke påført compliancematricen fra Jer, så der findes sandsynligvis ikke sådanne.

Jeg stiller mig stærkt tvivlende over, om den økonomi, de enkelte enheder skal putte i etablering af omtalte rekordering, står mål med det flyvesikkerhedsmæssige udbytte. Man kan argumentere for, at de enheder, der har flere betjeningspositioner, som er bemanded samtidig. Og enheder, hvor der er flere operatører på tjeneste ad gangen, kan have et udbytte af rekordering af tårnkabine/betjeningslokale i forbindelse med hændelsesudredning. Men enmandsbetjente enheder, hvor der kun ved vagtoverdragelse er mere end en operatør i lokalet, der står investeringen efter min opfattelse ikke mål med udbyttet.

Jeg savner endvidere en uddybelse (AMC/GM) omkring selve rekorderingen. Er det H24, i givet fald bliver der tale om store datamængder, eller kan det accepteres, at der kun rekorderes, når der tales eller ved andre lydkilder i rummet. Er det korrekt forstået at rekorderingen kun skal opbevares i 24 timer før den kan overskrives? ATS.OR.460 er ikke nævnt i ATS.OR.455.

Hvis BL 7-23 bibeholdes, bør den revideres. Der gælder andre krav til udlevering af rekordering i forhold til ATS.OR460 end som stillet i kapitel 7 i BL'en. Lever BL 7-23 op til GDPR kravene? Og nu I er i gang med revisionen, så slet venligst 5.12, det har ikke været til andet end bøvl både her og mange andre steder.

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



SØNDERBORG LUFTHAVN A/S

Lufthavnsvej 1
6400 Sønderborg
Denmark

Tlf.: +45 7442 2130
mail to: mor@sonderborg-airport.com
Web : www.sonderborg-lufthavn.dk

 Please consider the environment before you print this e-mail