

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

Notat

Dato: 21-02-2025

Sagsnr.: 2023-113121

## Høringsnotat

*BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation*

### 1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 15. november 2024 sendt udkast til BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, 12. udgave i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til BL'en har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. december 2024.

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

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra AFIS Esbjerg, Greenland Airports, Navi-air og Våga Floghavn.

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

### 2. Overdragelse af kontrol og/eller frekvensskift – udtrykket CONTACT/KONTAKT

**AFIS Esbjerg** mener, at der i bilag 2, pkt. 1.4.1, litra a, mangler en afkrydsning af boksen under "FIS" i skemaet, således at en flyveinformationstjeneste også vil kunne benytte fraseologien CONTACT/KONTAKT.

**Greenland Airports** ønsker en præcisering af hvilke vilkår der skal være til stede for at AFIS kan bruge udtrykket "Contact" og anfører, at der til dagligt er mange situationer, hvor AFIS skal sikre sig at luftfartøjer skifter til næste ATS enhed og det er svært at sikre dette, hvis man kun kan advisere eller informere om næste frekvens.

For at opretholde alarmeringstjenesten og sikring af overdragelsen af alarmeringstjenesten finder Greenland Airports det mest hensigtsmæssigt, at AFIS kan gøre brug af udtrykket "Contact", specielt i forhold til IFR flyvninger og flyvninger ind i kontrolleret luftrum.

**Navi-air** viderebringer kommentarer fra Nuuk Flyveinformationscentral (FIC), som har en generel bekymring over afsnit 1.1.4 omhandlende "Overdragelse af kontrol og/eller frekvensskift" og forstår ikke, at udtrykket "Contact" kun er en flyvekontrollinstruktion, da Nuuk FIC mener, at det lige så vel kan være en service oplysning/information om, at frekvensskifte nu er muligt/hensigtsmæssigt/påkrævet.



Nuuk FIC nævner endvidere følgende eksempler på problemstillinger:

- "Tidligere har NUUK FIC benyttet sig af muligheden for at oplyse piloterne om, hvilken frekvens de skal monitorere indtil et bestemt punkt, hvor vi ved de kan/skal etablere kontakt med næste enhed, den mulighed fjerner 1.1.4 g).

Eksempel: *"Monitor this frequency until passing 59N050W, then contact GANDER RADIO 127.900"*.

På den måde har FIC'en sikret sig, at man altid ved, hvem der kan få fat i luftfartøjet, og at piloten samtidig ved, hvem han forventes at kunne kontakte og hvornår.

- Det er jf. 1.1.4 c) heller ikke en mulighed for FIC'en at oplyse til piloten, hvad han kan gøre, hvis han ikke kan etablere kontakt, hvorfor denne servicebesked ofte benyttes: *"If no contact with GANDER RADIO, come back to this frequency for relay"*.
- Hvis FIC'en ved, at det kun er muligt at være i VHF kontakt med FIC'en indtil et bestemt punkt, hvor piloterne derefter vil være i stand til at kunne kontakte næste enhed, vil det være en mulighed at fortælle dem det ved fx at oplyse: *"Report passing SUBAX to BGSF APP on 126.200 until then remain this frequency"*.
- Nuuk FIC oplever, at BL 7-14 er formuleret med tanke på andre forhold og vilkår end det der flyves i og opereres under i Arktis.

Det vækker bekymring, at man ikke på en kort og præcis måde kan kommunikere til piloterne på en måde, som de nemt kan forstå, med hensyn til hvilke frekvenser de bør/skal benytte og hvor.

Det er særligt med tanke på de enorme afstande, der er mellem de enheder i Arktis der skal kontaktes, ligesom der er rigtig mange forhold, der gør sig gældende i forhold til, hvornår de kan komme i kontakt med de enheder, som de forventes at være i kontakt med.

- Hvis ikke FIC'en med sikkerhed kan vide, hvem der er i kontakt med luftfartøjet og hvornår, ved at FIC'en hjælper piloter til vide, hvornår de skal/kan kontakte næste enhed, så vil det være rigtig svært at opretholde en god og sikker alarmerings- og redningstjeneste i det grønlandske luftrum.

Nuuk FIC frygter derfor en situation, hvor et fly kommer i nød og ikke er på en frekvens, hvor piloter vil være i stand til at tale med en enhed, der kan hjælpe dem, især hvis det kunne være undgået ved ikke at begrænse FIC Grønland ved at tage redskaber/fraseologi fra dem."

#### Kommentar:

*Høringsparternes bemærkninger om brugen af udtrykket CONTACT/KONTAKT vedrører et forhold, som ikke er foreslået ændret med denne høring, og ønsket fra høringsparterne om at en flyveinformationstjeneste kan benytte udtrykket, ville være en ændring af gældende ret, og kan ikke imødekommes, hvilket uddybes nedenfor.*

*Det fremgår allerede af gældende BL 7-14, 11. udgave, jf. bilag 1, at udtrykket CONTACT/KONTAKT er en flyvekontrollinstruktion, hvilket er i overensstemmelse med ICAO Annex 10, vol. 2 (pkt. 5.2.1.5.8), hvor det fremgår af betydningen af udtrykket, at der SKAL etableres kommunikation ("Establish communications with...").*



Det fremgår ligeledes af gældende BL 7-14, 11. udgave, jf. skemaet i bilag 2, jf. pkt. 1.4.1, hvilken type lufttrafiktjeneste, der kan benytte udtrykket CONTACT/KONTAKT som flyvekontrolinstruktion, hvilket i sagens natur kun er flyvekontrolltjenesten, idet en flyveinformationstjeneste kun kan give informationer. Skemaet er desuden i overensstemmelse med AMC1 til SERA.14001, som er gældende for engelsksproget tale-radiokommunikation i Danmark.

Der ændres med den nye 12. udgave af BL 7-14, ikke herpå, altså det som allerede er gældende ret i hele kongeriget, at udtrykket CONTACT/KONTAKT, kun må benyttes som flyvekontrollinstruktion af flyvekontrolltjenesteenheder og flyveledere.

Det, der ændres i den nye udgave af BL 7-14, er alene en bestemmelse, der har en vis sammenhæng med brugen af udtrykket CONTACT/KONTAKT, nemlig bestemmelsen i pkt. 7.11.12 om frekvensskifte.

For at rette op på en uoverensstemmelse i bestemmelsen i forhold til den bagvedliggende standard i ICAO Annex 10, Vol. II, pkt. 5.2.2.6.1, og den i EU gennemførte bestemmelse i SERA-forordningens pkt. SERA.14060, ændres bestemmelsen om, at en "luftfartsradiostation" skal "instruere" om frekvensskifte til at "ATS-enhed" skal "advisere" herom. Dette skyldes, at en luftfartsradiostation/ATS-enhed både kan være en flyvekontrolltjenesteenhed og en flyveinformationstjenesteenhed, men at kun førstnævnte kan give instruktioner.

En flyvekontrolltjenesteenhed "adviserer" reelt om frekvensskifte ved, at flyvelederen giver en flyvekontrollinstruktion til piloten ved brugen af udtrykket "CONTACT/KONTAKT".

En flyveinformationstjenesteenhed "adviserer" om frekvensskifte ved, at FIS-/AFIS-operatøren giver information til piloten om frekvensen på den næste ATS-enhed.

Det skal bemærkes, at selvom flyvekontrollinstruktionen "CONTACT/KONTAKT" ikke må anvendes af en flyveinformationstjeneste, er det dog ikke forbudt at bruge ordet contact/kontakt i andre sammenhænge, hvor det ikke fungerer som en instruktion, f.eks. "if no contact with Gander...". Derudover er der intet i reglerne, der forhindrer en flyveinformationstjeneste i at informere et luftfartøj om, at det kan forvente manglende radiodækning før et bestemt punkt.

Trafikstyrelsen står til rådighed, såfremt høringsparterne ønsker yderligere dialog og vejledning i forhold til de konkrete problemstillinger, der er nævnt i høringsvarene.

### 3. Klareringer af standardinstrumentudflyvning (SID) og standardinstrument-indflyvning (STAR)

**Naviair** viderebringer kommentarer fra deres tårn- og indflyvningskontrollenheder (TWR og APP) i København:

"Man ønsker uddybet hvad pkt. 8.4.1 "Eventuelle begrænsninger skal utvetydigt angives i klareringer af SID" betyder.

Her følger en uddybning af uhensigtsmæssigheder ved udkastet til BL 7-14.

- "I forhold til punkt 8.4.6 og 8.5.6 mener APP, at det er uhensigtsmæssigt at indføre krav om at gentage en allerede klareret højde, når der kursdirigeres eller klareres til et punkt, der ikke indgår i SID/STAR.  
Dels kan man ikke se logikken i, at der skal være forskel på om der gives klarering til eksempelvis sidste waypoint på en SID eller til et waypoint længere fremme på ruten.



- Derudover ser APP ikke nogen forøget risiko for, at piloten, ved klarering direkte til et waypoint længere fremme på ruten, i den forbindelse vil stige til en anden højde end der tidligere er klareret, og læst tilbage, til.  
Piloten har allerede en klareret højde, som de har læst tilbage, og det virker derfor overflødigt, at den igen skal udstede, hvilket vil medføre øget frekvenstid, når en allerede givet instruktion skal gentages og læses tilbage endnu en gang.
- APP har desuden adgang til DAP (Downlink Aircraft Parameters) som er en funktion i vores radarsystem, der automatisk giver en advarsel til flyvelederen, hvis der er uoverensstemmelse mellem den af ATC klarerede flyvehøjde (CFL - cleared flight level) og den højde som piloten har sat ind i cockpittet (PSA - pilot selected altitude). Stort set alle luftfartøjer downlinker deres højde og risikoen for at der er uoverensstemmelse mellem CFL og PSA er således meget lille.
- I den daglige trafikafvikling klarerer APP i meget høj grad afgående luftfartøjer til waypoints længere fremme på ruten for at luftfartøjerne kan flyve den kortest mulige rute. Et krav om at en allerede instrueret højde skal gives igen og derefter læses tilbage kan medføre at APP i mindre grad vil klarere via punkter der ikke indgår i SID for at spare tid på frekvensen - dette betyder at flyene ikke flyver den kortest mulige rute.
- Arbejdsmetodikken i APP er generelt, at langt størstedelen af afgående og ankommende luftfartøjer på et tidspunkt kursdirigeres for at fremme lufttrafikken og derved sikre den kortest mulige flyvevej.

Såfremt APP skal gentage en allerede klareret højde i forbindelse med kursdirigering, vil det medføre en væsentligt forøget arbejdsbyrde og øget frekvenstid, da allerede givne instruktioner skal gentages og læses tilbage på ny.

Samlet set vurderer APP, at de foreslåede ændringer til fraseologi i forbindelse med klareringer på SID og STAR vil medføre en række store ulemper uden medfølgende forbedringer af flysikkerheden.

Ulemperne opleves i form af øget arbejdsbyrde og øget frekvenstid, og APP vurderer, at de foreslåede regler vil føre til mindre brug af kursdirigering og direkte ruteføring for både afgående og ankommende luftfartøjer.

En følge heraf vil blive længere flyvevej og deraf negativ påvirkning af brændstofforbrug."

#### Kommentar:

*Trafikstyrelsen noterer sig de af Naviair anførte bemærkninger, men det medfører ikke ændringer til de foreslåede bestemmelser i BL 7-14.*

*BL 7-14 gælder i Danmark kun for dansksproget tale-radiokommunikation, men for Færøerne og Grønland for både dansk- og engelsksproget tale-radiokommunikation.*

*For engelsksproget tale-radiokommunikation i Danmark gælder SERA-forordningen.*

*Af hensyn til så vidt muligt at have ensartede regler i kongeriget og ensartede regler for engelsk- og dansksproget tale-radiokommunikation er de i BL 7-14 foreslåede bestemmelser om klareringer for SID og STAR stort set identiske med ICAOs standarder fastsat i ICAO PANS ATM og gennemførelsen heraf i EU-lovgivningen, i SERA-forordningen, gældende med virkning fra 1. maj 2025.*



*Naviairs regelgrundlag for udøvelse af tårn- og indflyvningskontrol i Københavns Lufthavn, Kastrup, hvor der skal tales engelsk, er således allerede fastsat i SERA-forordningen og ændringen af BL 7-14 har ikke nogen betydning herfor.*

*Med hensyn til bestemmelserne i pkt. 8.4.1 og 8.5.1, så er teksten en gengivelse af selve kravet, som fremgår af pkt. SERA.14090 e) og som finder anvendelse pr. 1. maj 2025. Kravet er en generalisering af de specifikke "AMC-procedurer" for SID og STAR, som er anført i de efterfølgende punkter i BL'ens afsnit 8.4 og 8.5.*

*Gengivelsen af SERA-kravet anført i pkt. 8.4.1 og 8.5.1 skyldes det forhold, at SERA-forordningen ikke er gennemført på Færøerne og i Grønland, hvorfor selve kravet, af hensyn til Færøerne og Grønland, er gengivet i BL'en umiddelbart inden de specifikke SID- og STAR-procedurer.*

*De uhensigtsmæssigheder, som Naviair påpeger ved reglerne, er altså afstedkommet af ændringerne til SERA-forordningen, som uagtet BL 7-14 er gældende for tale-radiokommunikation på engelsk i Danmark.*

*"AMC-procedurerne" for SID og STAR, som er anført i BL'ens pkt. 8.4.2 og fremefter samt pkt. 8.5.2 og fremefter skal derfor anvendes og overholdes fuldt ud, men Trafikstyrelsen henviser til at det er muligt at ansøge om en alternativ måde for opfyldelsesmuligheder (AltMoC), som det også er blevet drøftet mellem Naviair og Trafikstyrelsen siden denne høring fandt sted.*

*Da de globalt godkendte SID- og STAR-procedurer i 2016 blev publiceret i ICAO PANS-ATM (Doc 4444), der som nævnt er identiske med de nu indførte SID-/STAR-procedurer i SERA-forordningen, var der endvidere henvisning til publikationen "SID/STAR SCENARIO - Phraseology examples", udarbejdet af ICAO ATMOPS Panel, jf. også AIC Danmark nr. 05/18. Publikationen kan ses på dette link:  
<https://www.icao.int/airnavigation/sidstar/Documents/New%20SID%20n%20STAR%20Phraseologies%20Scenarios.pdf>  
til information for piloter og flyveledere, idet førnævnte AIC annulleres ved BL'ens ikrafttrædelse den 1. maj 2025.*

#### 4. Sprog

**Våga Floghavn** henviser til høringsbrevet om, at fastsættelsen af regler på det nationale sprog i rigsfællesskabet gennemføres via BL 7-14, og lægger stor vægt på, at tilladte nationale sprog (dansk) i forbindelse med kommunikation med køretøjer jf. BL 7-14, pkt. 7.4.1., litra d, også bør omfatte færøsk og grønlandsk.

Ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt vurderer Våga Floghavn, at det reducerer risikoen for misforståelser, at f.eks. en baneinspektør og personalet i lufttrafiktjenesten kan kommunikere på deres nationale sprog, og ikke på et sprog som er fremmedsprog for begge parter.

Det forudsættes selvfølgelig, at begge parter taler og forstår det samme nationale sprog. Hvis ikke, skal kommunikationen ifølge Våga Floghavn selvfølgelig være på engelsk, og på dansk hvis en af parterne er dansktalende.

På den baggrund foreslår Våga Floghavn, at følgende ændringer medtages i BL 7.14, 12. udgave:

I pkt. 6.1 tilføjes teksten nedenfor i kursiv:

6.1 Ved radiokommunikation skal anvendes engelsk eller dansk.



*Ved kommunikation omfattet af pkt. 7.4.1., litra d, samt anden kommunikation med køretøjer, kan færøsk og grønlandsk også anvendes, forudsat at disse sprog forstås af begge kommunikerende parter.*

I Pkt. 7.4.1, litra d, tilføjes teksten med kursiv:

*d. Instruktioner til førere af køretøjer om at køre ind på, holde klar af, krydse og køre på enhver rullevej eller bane, hvad enten banen er "bane i brug" eller ej.  
Se også bestemmelsen under pkt. 6.1. om anvendelse af sprog ved sådanne instruktioner.*

#### Kommentar:

*Vága Floghavns bemærkninger har ført til, at Trafikstyrelsen har foretaget en præcisering af anvendelsesområdet for bestemmelserne om sprog.*

*Hvorvidt der kan benyttes færøsk eller andet sprog udover dansk eller engelsk i radiokommunikationen mellem førere af køretøjer på flyvepladsen og lufttrafiktjenesten er således ikke reguleret i BL 7-14, men afhænger af, hvad der fremgår af flyvepladshåndbogen for pågældende flyveplads, og hvad der er aftalt mellem flyvepladsen og lufttrafiktjenesteenheden herom. Det bemærkes, at for Danmark gælder der også særlige sprogkravregler for førere af køretøjer på flyvepladsen i EU's flyvepladsregler.*

*At BL 7-14 ikke regulerer sprog for førere af køretøjer på flyvepladsen uddybes i det følgende.*

*BL 7-14, pkt. 6.1, fastsætter, at radiokommunikation skal foregå på engelsk eller dansk. Dette er baseret på ICAO Annex 10, vol. 2, hvor det fremgår, at der i luft til jord radiokommunikation skal anvendes det sprog, der normalt tales på stationen eller engelsk.*

*I forbindelse med 11. udgave af BL 7-14 blev procedurer i forbindelse med radiokommunikation mellem køretøjer på manøvreområdet på en flyveplads og lufttrafiktjenesten også omfattet af reglerne. Dette skete som følge af en ændring til ICAO Annex 11, der indførte krav om, at førere af køretøjer skal tilbagelæse instruktioner om at køre ind på, holde klar af, krydse og køre på enhver rullevej eller bane, hvad enten banen er "bane i brug" eller ej. Kravet trådte i kraft 1. juli 2024.*

*ICAO Annex 11 indeholder ikke krav til hvilket sprog, der skal anvendes ved kommunikation mellem køretøjer og lufttrafiktjenesten. Sprogkravet i Annex 10, vol. 2, gælder som nævnt kun for luft til jord, dvs. mellem luftfartøjer og jordstationer. Sprogkravet i BL 7-14, pkt. 6.1, skal derfor forstås som alene gældende luft til jord kommunikationen.*

*Trafikstyrelsen vil præcisere dette i overskriften til afsnit 6 i den endelige BL således at dette gælder "Sprog ved luft til jord kommunikation".*

#### 5. Referencedokumenter

**Vagá Floghavn** henviser til pkt. 1.8: *Energistylelsens bekendtgørelse nr. 490 af 21. maj 2024 om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse samt om amatørradioprøver og kaldesignaler m.v. og gør opmærksom på, at Færøerne har egen godkendende myndighed for radiofrekvenser, som er lovreguleret jf. "Løgtingslóg nr. 72 frá 22. mai 2015 um fjarskipt, við seinni broytingum". Vaga Floghavn finder at referencen i pkt. 1.8 bør rettes i overensstemmelse hermed.*

#### Kommentar:



*Da referencen i BL 1.8 ikke anvendes i BL'ens bestemmelser, har Trafikstyrelsen vurderet, at den kan udgå. Der er således ikke behov for at henvise til frekvenslovgivningen, hverken den der gælder for Danmark og Grønland eller den der gælder for Færøerne.*

#### 6. Øvrige ændringer

Trafikstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte redaktionelle og præciserende ændringer i BL'en i forhold til det udkast, der har været i høring.





## Bilag 1

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  
Færøernes Landsstyre  
Flyvebranchens Personaleunion  
Greenland Airports  
Grønlands selvstyre  
Hans Christian Andersen Airport (AFIS Odense)  
ISAVIA  
Kolding Lufthavn (AFIS Vamdrup)  
Naviair  
Havarikommissionen  
Københavns Lufthavne A/S  
Kommunernes Landsforening  
Kongelig Dansk Aeroklub  
Rigsombudsmanden på Færøerne  
Rigsombudsmanden i Grønland  
SAS  
Stauning Lufthavn (AFIS Stauning)  
Sønderborg Lufthavn (AFIS Sønderborg)

