

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat
Dato 06-11-2020
Sagsnr.: TS31613-00111

Brug af dansk tale i luft til jord-radiokommunikation ved Kastrup

Regler for sprog der anvendes i luft til jord-kommunikation er indeholdt i EUs fælles regler for luftrummet i forordning 923/2012 med senere ændringer (Standardised European Rules of the Air – SERA). Af pkt. SERA.14015 litra a) og b) fremgår det, at luft til jord-radiokommunikation skal gennemføres på engelsk eller på det sprog, der normalt anvendes af stationen på landjorden. Dog skal engelsk anvendes til kommunikation mellem ATS-enheden og luftfartøjer på flyvepladser med flere end 50.000 internationale IFR-flybevægelser om året, medmindre den kompetente myndighed (i Danmark: TBST) foreskriver andet i særlige tilfælde.

Det fremgår ligeledes af pkt. SERA.14015 litra b), at stater, hvor engelsk på datoen for SERA-forordningens ikrafttræden ikke er det eneste sprog, der benyttes til kommunikation mellem ATS-enheder og luftfartøjer ved sådanne flyvepladser, kan beslutte ikke at anvende kravet om at benytte engelsk. Hvis en medlemsstat beslutter ikke at anvende kravet om at benytte engelsk skal Kommissionen underrettes om dette, og den pågældende medlemsstat skulle senest 31. december 2017 udarbejde en undersøgelse af muligheden for at pålægge, at meddelelser mellem ATS-enheden og luftfartøjer foregår på engelsk ved de pågældende flyvepladser, samt offentliggøre denne undersøgelse og meddele EASA og Kommissionen om konklusionerne.

Af SERA.14015 litra c) fremgår det, at de sprog, der kan anvendes ved en given ATS-enhed, skal angives i AIP og andre lignende publikationer.

TBST har hidtil fortolket reglerne således, at teksten 'på flyvepladser' skal forstås således, at luftfartøjer som fysisk befinder sig på jorden

på flyvepladsen, eller er under indflyvning til eller udflyvning fra den pågældende flyveplads er omfattede. Denne fortolkning har været drøftet med Kommissionen, som har givet udtryk for, at fortolkningen er korrekt.

Emnet blev taget op igen i forbindelse med EASAs Standardisation Inspection på ATM/ANS-området i oktober 2019. I denne forbindelse fandt EASA ikke, at TBSTs fortolkning var korrekt, idet flyvning igennem kontrolzonen – uagtet at disse flyvninger ikke har til hensigt at lande på eller starte fra Kastrup – ikke er omfattet af TBSTs sprogkrav således, som det er formuleret i AIP, og at TBSTs fortolkning ikke tager hensyn til dette aspekt. EASA har i denne sammenhæng givet udtryk for, at SERA.14015 gælder for alle luftfartøjer i den pågældende kontrolzone. TBST har anfægtet dette med henvisning til, at dette ikke fremgår af SERA.14015, samt at begrundelsen for SERA.14015 specifikt henviser til, at man vil undgå hændelser med baneindtrængen. EASA står dog fast på deres fortolkning.

Kastrup er den eneste flyveplads i Danmark, som er omfattet af kravet i SERA.14015. TBST har angivet i AIP, at luftfartøjer med Kastrup som afgangssted eller destination skal benytte engelsk til kommunikation med den lokale ATS-enhed. Dette er i tråd med TBSTs fortolkning af SERA.14015, og Kommissionen er dermed ikke blevet underrettet om afvigelser fra SERA.14015 inden fristen 31. december 2017.

Behov for dansksproget radiokommunikation

I Danmark er der mulighed for at erhverve sig et nationalt begrænset radiocertifikat (N-BEG). Et N-BEG-certifikat giver indehaveren ret til, indenfor dansk luftrum, at foretage dansksproget radiokorrespondance i forbindelse med VFR-flyvning, herunder også indenfor kontrolzonen i Kastrup. Såfremt TBST ikke anvender muligheden for at tillade dansksproget radiokommunikation i kontrolzonen i forbindelse med gennemflyvning vil en gruppe af danske piloter blive afskåret fra at gennemflyve kontrolzonen, som rent geografisk dækker en stor del af hovedstadsområdet (afgrænset mod vest og nord ved Ishøj og Hellerup, jf. kort i bilag 1).

VFR-flyvning i Kastrups kontrolzone kan ske på forskellig vis, men følger i udgangspunktet tre mønstre:

- 1) VFR-trafik kan være trafik der starter fra eller lander ved én af de tre flyvepladser i kontrolzonen
- 2) VFR-trafik kan krydse kontrolzonen i henhold til klareringer fra flyvekontrolltjenesten
- 3) VFR-trafik kan flyve i kontrolzonen langs en særlig VFR-rute. Ruten er afmærket på kortet i bilag 2.

For N-BEG-certifikatindehavere vil pkt. 1 pt. ikke være relevant. Det er irrelevant i forbindelse med beflyvning af Kastrup pga. de eksisterende sprogkrav, og det er på nuværende tidspunkt irrelevant i forbindelse med beflyvning af de øvrige flyvepladser i kontrolzonen, da disse ikke er offentligt tilgængelige pladser. VFR-flyvninger som starter fra eller lander i Kastrup finder sted på de almindelige frekvenser til start og landing, og i Kastrup foregår dette derfor på engelsk.

Punkterne 2 og 3 er dog relevante for N-BEG-certifikatindehavere. Der er i dag oprettet en separat radiofrekvens til VFR-flyvning i kontrolzonen. Radiokommunikation mellem ATS-enheden og VFR-gennemflyvningerne foregår derfor i udgangspunktet på en separat radiofrekvens, som flyvninger til og fra Kastrup ikke overvåger. Da der er tale om luftrumsklasse D er alle flyvninger underlagt flyvekontrolltjeneste, og der gives trafikinformationer til både IFR- og VFR-flyvninger om alle VFR-flyvninger. Sprogbrugen på VFR-frekvensen er derfor ikke relevant for de øvrige, ikke-dansktalende besætninger på IFR-flyvninger i kontrolzonen, som SERA.14015 skal tilgodese. Ved lav trafikintensitet i kontrolzonen slås frekvenserne sammen, hvorfor man ved ind- og udflyvning i Kastrup kan komme ud for at overheøre kommunikation på VFR-frekvensen alligevel. At dette foregår på dansk er dog ikke en farligere situation end, at man normalt er helt afskåret fra at høre kommunikationen på VFR-frekvensen.

Hvis TBST beslutter at indføre et engelsk sprogkrav i hele kontrolzonen vil N-BEG-certifikatindehaverne blive afskåret fra de muligheder, som er indeholdt i pkt. 2 og 3 ovenfor.

Kastrup er ikke den eneste flyveplads i kontrolzonen. I den nordlige ende af kontrolzonen er der etableret en søflyveplads, som drives af Nordic Seaplanes Invest ApS, og derudover er der etableret en helikopterflyveplads i forbindelse med Rigshospitalet. I begge tilfælde bruges flyvepladserne kun til et meget begrænset antal flyvninger, og der er i udgangspunktet ingen eller meget tæt på ingen internationale IFR-flyvninger på årsbasis. Indføres det engelske sprogkrav i SERA.14015 for hele kontrolzonen vil det derfor også skulle gælde for flyvepladser, som ellers ikke opfylder kriteriet i SERA.14015 om 50.000 internationale IFR-flybevægelser om året. I dette tilfælde vil der muligvis være tale om overimplementering af EU-lovgivning.

Der findes ikke konkrete tal for, hvor mange IFR-gennemflyvninger af kontrolzonen, som finder sted på årsbasis. Det estimeres dog til at være et meget lavt antal, idet kontrolzonen har et øvre loft på 1500 fod, og IFR-flyvninger må forventes typisk at blive gennemført i højder over dette. IFR-gennemflyvninger, som anvender dansk tale til radiokommunikation vurderes derfor ikke til at udgøre nogen væsentlig sikkerhedsrisiko. TBST har heller ikke modtaget indberetninger af

hændelser, hvor det at man har talt to forskellige sprog (dansk og engelsk) på frekvensen har bidraget til hændelsen.

Konklusion

På baggrund af muligheden for at erhverve et N-BEG-radiocertifikat findes der i Danmark et behov for tillade en øget brug af dansk tale ved luft til jord-radiokommunikation. Hvis dette ikke imødekommes vil en gruppe af danske piloter blive afskåret fra at overflyve en stor del af hovedstadsområdet.

Derudover vurderer TBST ikke, at der findes væsentlige flyvesikkerhedsmæssige risici ved at lade den eksisterende situation fortsætte som hidtil. TBST har heller ikke modtaget nogen hændelsesindberetninger, som kan relateres til emnet.

Sidst men ikke mindst vil en indførelse af det engelske sprogkrav i SERA.14015 for hele kontrolzonen også finde anvendelse på flyvepladser, som ellers ikke opfylder kriteriet i SERA.14015 om 50.000 internationale IFR-flybevægelser om året. I et sådant tilfælde vil der muligvis være tale om overimplementering af EU-lovgivning.

På baggrund af ovenstående har TBST besluttet, at det engelske sprogkrav i SERA.14015 kun skal gælde flyvninger, der har angivet Kastrup som startsted eller destination i deres flyveplan, og ikke for øvrige flyvninger i kontrolzonen.

Bilag 1: Kastrup kontrolzone (Kastrup CTR)



Bilag 2: VFR-route 'Ellehammer'

