

INFO TECH n. 12/2017

Dipartimento Tecnico – 24 NOVEMBRE 2017

(english text at the bottom)

GERMANY-Lost of Radio Communications

Nell'ultimo anno abbiamo ricevuto alcune segnalazioni di casi di perdita di comunicazioni radio di voli nello spazio aereo tedesco e di una particolare procedura implementata dalla Germania.

Senza entrare nel merito delle circostanze che possono aver determinato una prolungata perdita di contatto radio, con la presente Info Tech cercheremo di fare chiarezza su cosa accade dopo un evento di questo tipo e cosa prevedono le leggi tedesche.

In un caso recentemente seguito dal Dip. Tecnico Anpac il Comandante del volo si è visto recapitare al proprio domicilio una lettera di contestazione inviata da **Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung** che è l'Ufficio federale di vigilanza per il controllo del traffico aereo (BAF), un'autorità federale superiore tedesca che, in qualità di autorità nazionale di vigilanza, certifica e controlla il settore del controllo del traffico aereo civile.

Nella lettera (in doppia lingua tedesca e inglese) veniva richiesto al Cpt di fornire, oltre alla compilazione di un modulo dati, una memoria difensiva sull'accaduto entro 4 settimane pena possibili sanzioni.

Conosciuto il caso ANPAC ha voluto sapere del perché esista questa "strana" procedura che a nostro giudizio mina il lungo e faticoso percorso verso la "Just Culture" in atto in Europa e nel mondo.

Nella filosofia della "JUST CULTURE" partendo dal presupposto che nei sistemi complessi gli errori purtroppo accadono e spesso sono inevitabili, non può esserci un'azione sanzionatoria o punitiva quanto non si riscontra intenzionalità nell'errore.

Abbiamo quindi preso contatto con l'Ente tedesco e chiesto spiegazioni anche tenendo conto che in un caso precedente il Cpt ha dovuto pagare una sanzione di 50 Euro a seguito del suo evento.

Con il responsabile interpellato abbiamo avuto un lungo confronto ed è emerso che:

- In Germania vige un "doppio binario" che accompagna il procedimento investigativo di una violazione alle norme aeronautiche, uno puramente aeronautico che risponde ai principi della "just culture", ed uno prettamente giuridico/sanzionatorio che risulta essere indipendente dal primo.
- Qualora l'ente deputato **Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung**, rilevi l'infrazione, scatta d'ufficio il procedimento legale. Questo procedimento prende le sembianze di un vero e proprio giudizio che prevede delle sanzioni pecuniarie e detentive (per fatti molto gravi) che non tengono conto dei concetti d'impunità richiamati dalla Just Culture.
- La linea di difesa potrà tutt'al più attenuare l'importo della sanzione disciplinata dal Codice della Navigazione tedesco ma non annullarlo qualora risulti una responsabilità anche parziale.

A questo punto vale la pena riportare qualche regola vigente in Germania

EU 923/2012 Regole dell'Aria

SERA.8035 Comunicazioni:

- Un aeromobile che opera come volo controllato deve mantenere un continuo ascolto sul canale di comunicazione dell'appropriato ente di controllo del traffico aereo. Inoltre esso deve stabilire la necessaria comunicazione radio a due vie con tale ente a meno che non sia diversamente prescritto dal fornitore dei servizi di traffico aereo competente riguardo ad aeromobili facenti parte del traffico di aeroporto in un aeroporto controllato.
- Il requisito di ascolto continuo deve essere mantenuto anche dopo l'attivazione del CPDLC...

LuftVO Art.44 Infrazioni

- L'infrazione ai sensi dell'art. 58 paragrafo 1 sezione 13 del Codice della Navigazione Aerea si applica a chi violi quanto previsto dal Reg EU 923/2012 (ndr Regole dell'Aria - ndr)... ed implementazioni dei Reg EU1035/2011, 1265/2007, 1794/2006, 703/2006, 1033/2006, e 255/2010, mentre intenzionalmente o negligenzemente:.....
- 25. contro la disposizione del disposto SERA8035 a) non si mantenga l'ascolto previsto o non si stabilisca un contatto radio prescritto, oppure.....

Pene e Ammende

LuftVG art. 58

(1) Illeciti commessi per dolo o colpa

- 13. per chi contravviene ad una norma del regolamento europeo, che regola il diritto aereo, fin quando non venga definita una norma apposita per un certo fatto preciso, secondo i disposti di legge dell'art. 32 paragrafo 5a, si applica

l'ammenda previsto dal presente articolo (paragrafo (2) - ndr)

- (2) Per quanto previsto nel paragrafo (1) ai punti... dal 5 al 7 e 13 con una ammenda fino a €30.000, ...

Chiaramente non siamo assolutamente d'accordo in un sistema sanzionatorio di questo tipo legati ad errori in eventi di sicurezza volo non intenzionali e sarà compito del Dipartimento Tecnico ANPAC sollecitare gli organismi europei, deputati all'implementazione delle norme del trasporto aereo europeo, ad una piena adesione al concetto di "Just Culture".

Nel frattempo raccomandiamo la massima vigilanza ed attenzione a tutte le procedure radio ed invitiamo i nostri associati a segnalarci ogni caso necessario di assistenza tecnica. Naturalmente sollecitiamo ad inoltrare l'ASR e FOR nei tempi e nei modi richiesti.

Ricordiamo inoltre che l'Operatore stesso deve assistere gli equipaggi e non lasciare che l'equipaggio debba affrontare tali controversie senza assistenza da parte degli enti aziendali preposti.

ANPAC - Dipartimento Tecnico

Per ogni osservazione o feedback è gradita un'email a: dt@Anpac.it

GERMANY-Lost of Radio Communications

In the last year we have had some reports of loss of radio communications in the German airspace and a special procedure implemented by Germany.

Without going deeply on the circumstances that may have caused a prolonged loss of radio contact, with this Info Tech we will try to clarify what happens after such an event and what are the German laws.

In a case recently assisted by ANPAC Technical Department, the flight Commander received a letter from Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, the Federal Office for the Air Traffic Control (BAF), a Federal German Authority which is the national supervisory authority and certifies/controls the civil ATC.

The letter (both in German and English language) requires to provide a data form and a defensive memory on the incident within 4 weeks (possible penalties in case of late answer).

Knowing the case, ANPAC wanted to know why this "strange" procedure exists which in our opinion damages the long and arduous road towards "Just Culture" in Europe and in the world.

According to "JUST CULTURE" philosophy, assuming that in complex systems mistakes unfortunately happen and are often inevitable, there can be no sanctioning or punitive action if there is no intentionality in the mistake.

We have contacted the German authority and asked for explanations, also taking into account that in a previous case a Cpt had to pay a penalty of 50 Euros following his event.

With the person in charge we had a long assessment and it came out that:

- In Germany there is a "double pathway" accompanying the investigative procedure of a violation in aviation rules, a simply aeronautical one that responds to the principles of "just culture", and another legal / punitive that are independent to each other.
- If the authority in charge the Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, detects the violation, a legal action is started automatically. This process takes the form of a real judgment which imposes pecuniary penalties and detentions (for very serious cases) that do not take into account the concepts of no penalty called up by Just Culture.
- The defence line can still mitigate the amount of the sanction imposed by the German Navigation Code but does not cancel it if there is a partial responsibility.

At this point it is practical to recap some rules in force in Germany

EU 923/2012 Rules of the Air

SERA.8035 Communications:

- An aircraft that operates as a controlled flight must maintain a continuous listening on the communication channel of the appropriate air traffic control agency. It shall also establish the necessary two-way radio communication with that ATC unless otherwise specified by the competent air traffic service provider for aircraft belonging to airport traffic at a controlled airport.
- Continuous listening requirement must be maintained even after activation of CPDLC ...

LuftVO Art.44 Infringements

- Infringement pursuant to art. Section 58 paragraph 1 section 13 of the Air Navigation Code shall apply to those who violate the provisions of Reg. EU 923/2012 (ndr Air Rules - ndr) ... and implementations of Regulations EU1035 / 2011, 1265/2007, 1794/2006 , 703/2006, 1033/2006, and 255/2010, while intentionally or negligently:
- 25. against the provision of the SERA8035 (a) does not keep the intended listening or does not establish a prescribed radio contact, or

Punishments and fines

LuftVG art. 58

(1) Illegals committed for guilty or serious guilt

- 13. For those who are in violation of a rule of the European Regulation which regulates aviation law, until a specific rule is defined for a certain fact, according to the provisions of law of art. 32 (5a), the fine provided for in this Article (paragraph (2) - ndr) shall apply,
- (2) As foreseen in paragraph (1), points (5) to (7) and (13) with a fine of up to € 30,000, ...

Clearly, we totally disagree on this type of misconduct-related misleading flight mistakes and it will be the task of the ANPAC Technical Department to urge European bodies to implement the European air transport rules to a full adhering to the concept of "Just Culture".

In the meantime, we recommend the utmost vigilance and attention to all radio procedures and we invite our members to report any case for a technical assistance. Of course, we urge you to send the ASR (Air safety report) and FOR (Fatigue report) in the required times and ways.

We also recall that the Operator must assist the crews and not allow the crew to deal with such disputes without assistance from the corporate office.

[ANPAC - Dipartimento Tecnico](#)

For any comments or feedback is welcome by email at: dt@Anpac.it