

## **Ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 6. oktober 2022**

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 9. juni 2022, samt på baggrund af indkomne bemærkninger hertil, sker der ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 6. oktober 2022.

Følgende ATS-instrukser ændres med virkning fra den 6. oktober 2022:

- ATS-instruks 0, Forord og oversigt,
- ATS-instruks 1, Definitioner,
- ATS-instruks 2, Lufttrafiktjeneste generelt,
- ATS-instruks 5, Tårnkontrolltjeneste,
- ATS-instruks 6, Flyveinformationstjeneste,
- ATS-instruks 7, Flyvepladsflyveinformationstjeneste,
- ATS-instruks 8, ATIS,
- ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågningssystemer,
- ATS-instruks 12, Unormale situationer,
- ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger,
- ATS-instruks 14, Kommunikation,
- ATS-instruks 16, Rapportering og indberetning,
- ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed
- ATS-instruks 20, Lufttrafikregulering.

Ændringerne er primært foranlediget af gennemførelsen af det globale rapporteringsformat (GRF) i Rigsfællesskabet som helhed. I den sammenhæng bemærkes det at såvel AIC B 15/21 af 6. juli 2021 ang. dansk fraseologi som følge af GRF og AIC B 16/21 af 7. juli 2021 om ændringer til ATS-instrukser som følge af GRF, begge annulleres pr. 6. oktober 2022.

Ændringerne til instruksmaterialet vil sammen med følgebrevet og høringsnotatet fremgå af Trafikstyrelsens website under mappen "ATS-instruks ændringer pr. 6. oktober 2022" via linket <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Luftfart/Luftrum-og-luftfarts-hindringer/Luftrum/Lufttrafiktjenester> og vil på ikrafttrædelsesdatoen den 6. oktober 2022 blive overført som gældende instrukser.

Instrukserne som ændres pr. 6. oktober 2022 er tillige vedhæftet nærværende følgebrev.

Ændringerne i de enkelte instrukser, bortset fra redaktionelle ændringer, fremgår nedenfor, og ændringerne i forhold til gældende udgaver er markeret med en streg i marginen.

### **ATS-instruks 0, Forord og oversigt**

Følgende referencedokumenter er indført i instruksens kap. 2, Referencedokumenter:

- EUROCONTROL Initial Flight Plan Processing System (IFPS) Users Manual,
- EUROCONTROL Air Traffic Flow and Capacity Management (AT-FCM) Users Manual.

Kap. 3 er konsekvensrettet som følge af ændringerne pr. oktober 2022.

### **ATS-instruks 1, Definitioner**

Følgende definitioner vedrørende GRF, jf. AIC B 16/21, er indført:

- Banens overfladetilstand,
- Banetilstandsvurderingsmatrice (RCAM),
- Kode for banens tilstand (RWYCC),
- Rapport om banens tilstand (RCR).

Følgende definitioner, der har baggrund i forordning (EU) EU996/2010, BEK nr. 301 af 30. april 1997 og BL 8-10, er opdateret:

- Alvorlig hændelse,
- Begivenhed,
- Flyvesikkerhedsmæssig hændelse,
- Havari,
- Hændelse, og
- Lufttrafikhændelse.

Derudover er definitionen af SNOWTAM indført og definitionen af standardflyveplan (RPL) er ændret.

### **ATS-instruks 2, Lufttrafiktjeneste generelt**

Pkt. 10.3.1 er ændret som konsekvens af GRF, jf. AIC B 16/21.

### **ATS-instruks 5, Tårnkontrolltjeneste**

Pkt. 3.5.2.2 er ændret som følge af, at ATSR-formularen er udfaset og ikke længere anvendes. Af samme grund er anmærkning 2 til pkt. 4.4.6.3.2 ændret.

Pkt. 3.6.2 er ændret som konsekvens af GRF, jf. AIC B 16/21.

## **ATS-instruks 6, Flyveinformationstjeneste**

Nyt pkt. 5.1.1 er indsat, som følge af ICAO PANS-ATM og EU2020/469 angående vejrfænomener i det ydre rum.

## **ATS-instruks 7, Flyvepladsflyveinformationstjeneste**

Instruksens afsnit 1.3 Tilladelse til højredrej i trafikrunden, er ændret, jf. nedenstående.

Med indførelsen af EU's bestemmelser for udøvelse af AFIS, er der kommet special fokus på AFIS-konceptet, som adskiller sig markant i forhold til ATC-konceptet. ATC udsteder klareringer og flyvekontrollinstruktioner – en FIS-/AFIS-tjeneste udsteder informationer om anden trafik, med henblik på at fartøjschefen kan overholde lufttrafikreglerne.

Trafikstyrelsen kan derfor ikke opretholde bestemmelsen i gældende pkt. 1.3.1 i den form hvor AFIS-operatøren kan tillade højredrej i trafikrunden, hvorfor punktet ændres, jf. nedenstående.

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at ifølge SERA.3225, litra c, er hovedreglen venstredrej, og højredrej må kun udføres (udover som følge af en flyvekontrollinstruktion), hvis det er *angivet* (indicated).

I den tilsvarende bestemmelse gældende for Færøerne og Grønland, jf. BL 7-1, pkt. 4.2.5, hvor hovedreglen ligeledes er venstredrej, må højredrej kun udføres (udover som følge af en *flyvekontrollinstruktion*), hvis dette er *foreskrevet* (bestemt) af Trafikstyrelsen.

Efter bestemmelsen i SERA.3225, litra c, og fremover efter Trafikstyrelsens bestemmelse i henhold til BL 7-1, pkt. 4.2.5, gælder således, at den enkelte flyveplads kan give mulighed for, at piloter må udføre højredrej, herunder fastsætte vilkår herfor, ved information via relevant luftfartsinformationsmedie.

Det bemærkes, at en luftfartøjschef under alle omstændigheder kun må udføre højredrej i overensstemmelse med de i øvrigt gældende lufttrafikregler, hvilket indebærer, at det ikke må være til fare for den øvrige lufttrafik og at luftfartøjschefen overholder sin rapporteringsforpligtelse overfor AFIS.

Informationen om muligheden for højredrej på de enkelte flyvepladser, herunder tilknyttede vilkår, skal fremgå af AD2-afsnittet i AIP Denmark, AIP Faroe Islands og AIP Greenland. Det er de enkelte AFIS-enheders ansvar at koordinere med flyvepladsoperatøren med henblik på publicering af denne mulighed.

Trafikstyrelsen har udarbejdet følgende standardtekst, til brug for

- indførelse i AIP'en under de enkelte, relevante flyvepladsers AD2-afsnit, pkt. 20. Lokale trafikregler, og

- udsendelsen via NOTAM:

*"Aircraft may, subject to... [hér skal anføres de lokale bestemmelser, angivet i AIP'ens AD 2-afsnit, som har betydning for muligheden for højredrej], execute right turns when approaching for landing and after taking off, if it does not endanger other air traffic and provided that the pilot reports his/her intentions to the AFIS-unit before a right turn is initiated or, when departing, before taking off."*

Teksten som de pågældende flyvepladser udsender via NOTAM skal være i overensstemmelse med den påtænkte AIP/AD2 tekst.

Naviar/AIM har oplyst at opdatering af AIP ikke kan nås til 6. oktober 2022, hvorfor de enkelte flyvepladser, der måtte ønske at muligheden tilbydes, skal udsende NOTAM om forholdet, hvor den pågældende NOTAM skal annulleres når forholdet fremgår af AIP.

ATS-instruks 7, pkt. 1.3 ændres i overensstemmelse hermed som følger:

### **"1.3 Højredrej i trafikrunden**

(Afsnittet gælder kun AFIS-enheder)

1.3.1 Når det er publiceret for den pågældende flyveplads, kan luftfartøjer, i forbindelse med indflyvning til landing og efter start, foretage højredrej i overensstemmelse med de dertil knyttede vilkår.

AFIS-enheden skal kvittere for modtagelse af en sådan information om højredrej og supplere med relevante trafikinformationer."

Pkt. 3.5.5 opdateres i overensstemmelse med den ændrede fraseologi, gældende for AFIS-tjenester, ifm. luftfartøjers start og landing.

Pkt. 3.6.2 er ændret som konsekvens af GRF, jf. AIC B 16/21.

### **ATS-instruks 8, ATIS**

Punkterne 5.1, 6.1 og 7.1 er ændret som konsekvens af GRF, jf. AIC B 16/21.

### **ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågningssystemer**

Gældende kap. 11, Afværgeforanstaltninger, som er en nationalt fastsat procedure fra midt 1990'erne, som ikke længere kan oprettholdes, er slettet og de efterfølgende kapitler er renummereret.

Den dertil tilknyttede nationalt fastsatte fraseologi, jf. gældende ATS-instruks 14, Tillæg A, sektionen "Traffic information and avoiding action, litra g) "...loss of separation (ref. ATS-instruks 10, kapitel 11. Afværgeforanstaltninger)" er tilsvarende slettet.

Pkt. 13.10.1. litra b) er ændret som konsekvens af GRF, jf. AIC B 16/21.

### **ATS-instruks 12, Unormale situationer**

På baggrund af indgået aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair ang. ATS-instruks 12, hvor aftalen har virkning fra 6. oktober 2022, er instruksens afklassificeret pr. samme dato.

Afklassificeringen skyldes at de telegramadresser og telefonnumre, som var årsag til klassificeringen, pr. 6. oktober 2022 er indeholdt i den nævnte aftale.

Instruksens kap. 2, Ulovlig handling, afsnit 3.2 Vildfarne luftfartøjer, og afsnit 9.3, Procedurer for lufttrafiktjenesteenheder, er som følge af den indgåede aftale nævnt oven for derfor generelt saneret og struktureret således, at lufttrafiktjenesteenheden, i forbindelse med ulovlige handlinger, underretter ACC København, supervisor, eller FIC Nuuk, vagthavende, alt efter tilfældet, som derefter foretager den videre underretning, deriblandt underretning af sikkerhedsmyndigheden.

Afsnit 2.4 vedrørende telefoniske trusler er saneret i overensstemmelse med de generelle retningslinjer for underretning af sikkerhedsmyndigheden, jf. pkt. 1.5.

Afsnit 2.4 henviser fortsat til ATS-enhedens underretningsforpligtelse i afsnit 2.2, Trusler mod et luftfartøj, og 2.3, Trusler mod luftfartøjsanlæg o.l., hvor ATS-enhedens underretning af den lokale havneadministration sikrer at Politiet underrettes af flyvepladsens sikkerhedschef<sup>1</sup> og hvor aftalen mellem Trafikstyrelsen og Naviair sikrer underretning af sikkerhedsmyndigheden m.fl.

Anmærkningen til pkt. 2.4.1 er opdateret, idet formularen "Melding om bombe/terrortrussel" nu indgår som et bilag i de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart (NASP og GASP), og skal være tilgængelig for relevant personale.

Afsnit 2.6 vedrørende forvaring, afsætning og overlevering af personer ombord på luftfartøjer er saneret og omstruktureret.

Kap. 6, Luftfartøjers nedgang på grund af kosmisk stråling fra vejrfænomener i det ydre rum, er opdateret i overensstemmelse med ICAO PANS-ATM og EU-lovgivningen.

De for ændringerne relevante checklister i instruksens Tillæg A er konsekvensrettet som følge af aftalen mellem Trafikstyrelsen og Naviair. Desuden er checklisterne i forbindelse med kap. 2. Ulovlig

---

<sup>1</sup> Der er på en flyveplads udpeget en sikkerhedschef iht. de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart (NASP og GASP).

handling, generelt saneret og samlet i checklister gældende for både dansk og grønlandsk luftrum.

### **ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger**

Instruksen er ændret som følge af ændring af ICAO Doc 7030 vedrørende afgivelse af standardflyveplan (RPL), krav i forordning (EU) nr. 255/2010 (ATFM-forordningen) om afgivelse af DEP-meldinger og en fælles europæisk beslutning om at kritiske COVID-19 vaccinetransporter er undtaget fra ATFM-reguleringer.

Desuden er links til ICAO- og EUROCONTROL-dokumentationen, der nævnes i de enkelte relevante punkter i instruksen, samlet i Bilag 1.

Pkt. 1.2.8 er opdateret med HCLJ's adresse i Ringsted.

Ny Anm. 3 er tilføjet til pkt. 4.2.1, Særlige IFPS-procedurer. Anmærkningen omtaler at RPL ikke kan anvendes for flyvninger i, fra, til eller gennemflyvende IFPZ.

Pkt. 4.3.1.1, er ændret, så DEP-meldinger kun skal afsendes af de lufttrafiktjenesteenheder inden for København FIR og Rønne TMA, der ikke er tilsluttet EUROCONTROL Network Managers Flight Activation Monitoring (FAM) funktionaliteterne, henholdsvis "First System Activation (FSA) meldinger" og "Correlated Position Reports (CPR) meldinger".

Pkt. 4.3.1.1 b) vedr. udeladelse af afgivelse af DEP-meldinger for IFR-flyvninger inden for Nuuk FIR er renummereret til pkt. 4.3.1.2. Der er ingen ændringer i gældende krav om afgivelse af DEP-meldinger.

Gældende pkt. 5.2.2 (RQS for RPL-flyvninger i EKDK FIR) er slettet, og det efterfølgende pkt. 5.2.3 er derfor pr. 6. oktober renummereret til pkt. 5.2.2 (RQS for RPL-flyvninger i BGGL FIR).

De tidligere udsendte opdateringer af punkterne 6.2.5 og 6.2.5.1, jf. TS følgebrev af juni 2015, er nu indarbejdet i instruksen.

Pkt. 6.2.5 er tilføjet nyt litra e) hvor det anføres, at flyvninger med kritiske Covid-19 vaccinetransporter kan få undtagelse fra ATFCM-reguleringer.

Afsnit 7.6 er generelt ændret som konsekvens af GRF, jf. AIC B 16/21.

Foranlediget af Trafikstyrelsens sagsbehandling i perioden mellem publicering af AIC B 16/21 og publiceringen af den nu annullerede AIC B 20/21 (gældende for Færøerne og Grønland), er der foretaget følgende justeringer, i forhold til AIC B 16/21, til følgende punkter:

- anmærkningen i pkt. 7.6.2 fsva. udtrykket "Specially prepared winter runway", som informerer om, at udtrykket ikke anvendes operationelt i Rigsfællesskabet.
- anmærkningen i pkt. 7.6.2 fsva. udtrykket "Slippery wet" hvoraf fremgår, at udtrykket indgår i item G i EU's SNOWTAM-format, og, udover Danmark, også finder anvendelse på Færøerne og i Grønland.
- anmærkningen til pkt. 7.6.3 fsva. udtrykket "ALL PARTS" / "HELE BANEN", hvor det fremgår, at udtrykket kan anvendes i såvel talekommunikation som i ATIS-udsendelser, forudsat de i anmærkningen anførte kriterier er opfyldt,
- anmærkningen til pkt. 7.6.3 angående anvendelsen af friktionsmålinger/bremsekoeficienter, som kun er gældende for Færøerne og Grønland.

Anmærkningen til pkt. 7.6.3 angående *tilstanden på rulleveje og forplads*, er ændret til *"tilstanden på rulleveje og forplads, når tilstanden er POOR"*, for at tilkendegive at tilstanden på rulleveje og forplads kun indgår i situationsbevidsthedsdelen når tilstanden er vurderet som POOR.

Instruksen er tilknyttet et bilag 1, som indeholder links til uddrag af ICAO PANS-ATM (Ch. 11 og Appendix 1-6) og EUROCONTROL-dokumentation - links, som i gældende version er indeholdt i instruksteksten.

Som konsekvens af tilknytningen af bilaget, er anmærkningerne samt links slettet i instruksteksten.

## **ATS-instruks 14, Kommunikation**

ATS-instruks 14, herunder Tillæg A, er generelt justeret som konsekvens af 11. udgaven af BL 7-14, som træder i kraft den 6. oktober 2022.

Justeringerne omfatter i korthed følgende punkter:

Pkt. 2.7.1 c) er ændret og omfatter nu også *"nytildelte kommunikationskanaler"*, som skal gentages af modtageren.

Pkt. 2.7.4 er justeret i overensstemmelse med det internationalt vedtagne regelsæt og gældende praksis, hvorefter en forkert opfattet melding, skal korrigeres og gentages i den korrekte version, jf. pkt. 2.7.3.

Eksemplerne i afsnit 2.10, Afgivelse af tal og talgrupper, er konsistensjusteret.

Nyt pkt. 2.10.3.1, er indført, som angiver, at ved behov for en tydeliggørelse af tallet afsendt som hele hundreder og/eller hele tusinder, skal tallet afsendes ved at nævne hvert ciffer enkeltvis.

Pkt. 2.10.5 er tilføjet en anmærkning som angiver, at der ikke er krav om 8.33-udstyr i luftfartøjer i ICAO NAT-Regionen.

Pkt. 2.14.4 er ændret, således at luftfartøjer af wake turbulence kategorien "SUPER" eller "HEAVY" ved første opkald til en lufttrafiktjenesteenhed skal tilføje henholdsvis "SUPER" eller "HEAVY" til sit kaldesignal.

Pkt. 2.15.1 er ændret, idet suffiks for en AFIS-tjeneste i Danmark er ændret til "INFORMATION", mens suffikset på Færøerne og i Grønland bibeholdes som "AFIS".

I pkt. 2.16.1.1 er teksten justeret, således at det tydeliggøres, at ATS-enhedens kaldesignal kan udelades ved overdragelse af kommunikation inden for samme ATS-enhed.

Pkt. 2.16.12 gengiver i en anmærkning BL 7-14-kravet om, at luftfartøjer, hvortil der ikke stilles krav om tovejs-radiokommunikation, skal meddele, når frekvensen/kanalen forlades. Indtil videre omfatter kravet kun flyvninger på Færøerne og i Grønland, jf. anvendelsesområdet for BL 7-14. Kravet, ift. Danmark, er planlagt indarbejdet i BL 7-100 ved førstkommande revision.

#### **Tillæg A til ATS-instruks 14**

Som nævnt under ATS-instruks 14, er Tillæg A generelt ændret som konsekvens af 11. udgaven af BL 7-14.

Tillægget indeholder bla. fraseologier i tilknytning til GRF, jf. AIC B 16/21.

Tillægget er derudover generelt saneret for fraseologieksempler og noter, som har baggrund i nationalt fastsatte procedurer.

Endvidere er strukturen i tillægget ændret, idet der tilføjes en kolonne i højre side, hvoraf det fremgår, om en given fraseologi er til anvendelse af enten ATC eller FIS, herunder AFIS/HIS, eller af både ATC og FIS.

For visse fraseologier angiver en note, at fraseologien ikke anvendes i hhv. Danmark, på Færøerne eller i Grønland, og i disse tilfælde er afkrydsningsboksene erstattet af teksten "Se noten".

De enkelte overskrifter er blevet punktnummereret, hvilket faciliterer henvisninger til de enkelte fraseologier. Bortset fra fraseologien til brug for koordination mellem ATS-enheder, er Tillæg A stort set konsistent med Bilag 2 i BL 7-14.

Opmærksomheden henledes på at fraseologien for AFIS-tjenester, ifm. afgivelse af information om den aktuelle anvendelse af en bane, ændres pr. 6. oktober 2022, jf. tillæggets pkt. 1.4.19, litra



i), til "NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (*number*)" // "INGEN RAPPORTERET TRAFIK BANE (*nummer*)".

### **ATS-instruks 16, Rapportering og indberetning**

Gældende kap. 1, Ulovlig handling, er slettet, hvorfor kravet om en kortfattet skriftlig rapport til Trafikstyrelsen, udover underretningen i henhold til ATS-instruks 12, er bortfaldet.

Nyt kap. 1 er indsat, som informerer de danske såvel som færøske og grønlandske lufttrafiktjenesteenheder om, hvordan begivenheder og flyvesikkerhedsmæssige hændelser indberettes til henholdsvis Havarikommissionen og til Trafikstyrelsen.

Både danske, færøske og grønlandske lufttrafiktjenesteenheder skal indberette til Trafikstyrelsen på EU-portalens indberetningsformular (ECCAIRS 2) via Trafikstyrelsens hjemmeside – se link i instruksen.

Ifm. udfyldelse af ECCAIRS 2 indberetningsformularen, skal der for både danske, færøske og grønlandske lufttrafiktjenesteenheder indledningsvis vælges "Denmark (CAA)" som den myndighed, hvortil der skal indberettes. Med henblik på at identificere hvorfra der rapporteres, skal "Denmark", "Faroe Islands" eller "Greenland", alt efter tilfældet, anføres i indberetningsformularen, som angivet i pkt. 1.1.2.

Pkt. 1.2 angiver nyt link til Havarikommissionen, hvoraf det fremgår hvilket telefonnummer som skal anvendes i tilfælde af havari eller alvorlig hændelse.

Pkt. 3.1 er ændret som følge af, at ATSR-formularen er udfaset og ikke længere anvendes. Af samme grund er gældende anmærkning 2 til pkt. 4.1 erstattet af et nyt pkt. 4.1.1.

Anmærkningen til pkt. 3.1 er slettet iht. koordination med Naviair.

### **ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed**

Trafikstyrelsen er ifm. behandling af høringssvarene blevet opmærksom på, at høringsversionen af ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed, indeholdt enkelte punkter fra en tidligere version af instruksen, hvilket medførte at også Trafikstyrelsens bemærkninger i høringsbrevet angående ændringer til ATS-instruks 17 desværre også var behæftet med fejl.

For at tydeliggøre de ændringer der indføres pr. oktober-rettelsen, følger hér en kort beskrivelse af ændringerne, set i forhold til gældende udgave af instruksen (14. udg., jan. 2022):

- Pkt. 1.2: Udover de i punktet øvrige anførte punktnumre og Tillæg inkluderes alle punkter anført under kap. 2, Samarbejdsaftaler og lokale ATS-instrukser.
- Pkt. 2.3: ingen ændringer.
- Pkt. 2.3.1: ingen ændringer.
- Der indsættes nyt pkt. 2.3.2, ref. AIC B 16/21, som følger:

"2.3.2 Lokal ATS-instruks skal, hvor relevant, angive at lufttrafiktjenesteenheden straks skal underrette den lokale flyvepladsoperatør, om en "speciel air-report", der er modtaget via talekommunikation, som vedrører en bremsevirkning, der ikke svarer til den rapporterede.

*Anm.: Krav til piloten om at rapportere til lufttrafiktjenesten om en bremsevirkning, der ikke svarer til den rapporterede, fremgår af ATS-instruks 2, pkt. 10.3.1, litra i).*"
- De efterfølgende punkter renummereres.

### **ATS-instruks 20, Lufttrafikregulering.**

I pkt. 2.1 b) og 2.1 c) er omtalen af standardflyveplan (RPL) slettet, som følge af ændringer til ICAO Doc 7030, hvoraf fremgår, at afgivelse af RPL inden for IFPZ, ikke længere er muligt, da kun afgivelse af individuelle FPL tillades.

Pkt. 7.1.1, litra e) er ændret som følge af en fælles europæisk beslutning om at kritiske COVID-19 vaccinetransporter er undtaget fra ATFM-reguleringer.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede via email

[cagj@trafikstyrelsen.dk](mailto:cagj@trafikstyrelsen.dk)

Med venlig hilsen

Carsten Jensen