

Notat

Journalnr.: 2022-051729

Dato: 05-09-2022

Høringsnotat - ATS-instruks ændringer pr. 6. oktober 2022

Trafikstyrelsen sendte den 9. juni 2022 udkast til ændringer af de fælles civile/militære ATS-instrukser 0, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 16, 17 og 20 til ikrafttrædelse den 6. oktober 2022 i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparters. Udkast til revideret Tillæg A til ATS-instruks 12 (checklister til brug for unormale situationer) blev, som det var varslet i brevet af 9. juni, eftersendt til høringssparterne den 27. juni 2022.

Høringsfristen udløb den 4. august 2022.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra Havarikommissionen, Naviair, AFIS Esbjerg, AFIS Vamdrup og AFIS Sønderborg.

De modtagne høringssvar er indarbejdet i skemaet nedenfor sammen med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

Udover ændringerne anført i høringsbrevet af 9. juni 2022, har Trafikstyrelsen besluttet at indføre definitionen af "SNOWTAM" i ATS-instruks 1, som følge af gennemførelsen af GRF.

Ved en beklagelig fejl indeholdt høringsversionen af:

- Tillæg A til ATS-instruks 14, Kommunikation, ikke fraseologien som anvendes ifm. koordination mellem ATS-enheder, som er en del af gældende Tillæg A. De pågældende koordinationsfraseologier vil derfor være indeholdt i uændret form i udgaven som træder i kraft den 6. oktober 2022, som beskrevet i Trafikstyrelsens bemærkninger i starten af det efterfølgende skema,
- ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed, enkelte punkter fra en tidligere version af instruks. Dette forhold er nærmere beskrevet i Trafikstyrelsens bemærkninger i starten af det efterfølgende skema.

Ændringer til ATS-instruks 0, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 16, 17 og 20 pr. 6. oktober 2022

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
Trafikstyrelsen		
ATS-instruks 1, Definitioner	Med henvisning til høringsnotatets indledning, indføres definitionen af "SNOWTAM" i ATS-instruks 1 som følge af gennemførelsen af GRF: SNOWTAM: <i>En særlig serie i NOTAM, som gives i et standardformat, og som indeholder en overfladetilstandsrapport, der oplyser om tilstedeværelsen eller ophør af farlige situationer som følge af sne, is, snesjap, rim, stående vand eller vand i tilknytning til sne, snesjap, is eller rim på trafikområdet.</i>	
ATS-instruks 14, Kommunikation, Tillæg A, fraseologier der anvendes ifm. koordination mellem ATS-enheder.	Høringsversionen af Tillæg A til ATS-instruks 14 var oprindeligt baseret på Bilag 2 til 11. udgaven af BL 7-14, som ikke indeholder fraseologi som anvendes ifm. koordination mellem ATS-enheder. Ved udarbejdelsen af Tillæg A blev denne fraseologi ved en fejl ikke medtaget. De pågældende koordinationsfraseologier vil derfor være at finde, i uændret form, i udgaven som træder i kraft den 6. oktober 2022, indført som nyt afsnit 6. Coordination between ATS-units.	
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, som skulle have været udeladt, hvilket medførte at også Trafikstyrelsens bemærkninger i høringsbrevet angående ændringer til ATS-instruks 17 desværre også var behæftet med fejl.	

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>For at tydeliggøre hvilke ændringer der indføres pr. 6. oktober 2022, følger hér en kort beskrivelse af ændringerne, set i forhold til gældende udgave af instruksen (14. udg., jan. 2022):</p> <p>Pkt. 1.2: Udover de i punktet øvrige anførte punktnumre og Tillæg inkluderes alle punkter anført under kap. 2, Samarbejdsaftaler og lokale ATS-instrukser.</p> <p>Pkt. 2.3: ingen ændringer.</p> <p>Pkt. 2.3.1: ingen ændringer.</p> <p>Der indsættes nyt pkt. 2.3.2, ref. AIC B 16/21, som følger:</p> <p>"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.</p> <p><i>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.)"</i></p> <p>De efterfølgende punkter renummereres.</p>	
<p>ATS-instruks 7, pkt. 1.3.1 (Højredrej)</p>		<p>Med indførelsen af EU's bestemmelser for udøvelse af AFIS, er der kommet særlig fokus på AFIS-konceptet, som adskiller sig markant i forhold til ATC-konceptet. ATC udsteder klareringer og flyvekontrollinstruktioner – en FIS-/AFIS-tjeneste giver råd og information med henblik på sikker og effektiv gennemførelse af flyvninger.</p> <p>Trafikstyrelsen kan derfor ikke opretholde bestemmelsen i pkt. 1.3.1 i den form hvor AFIS-operatøren kan tillade højredrej i trafikrunden, hvorfor punktet omformuleres, jf. nedenstående.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>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 <i>angivet</i> (indicated).</p> <p>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 <i>flyvekontrollinstruktion</i>), hvis dette er <i>foreskrevet</i> (bestemt) af Trafikstyrelsen.</p> <p>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 (AIP/NOTAM).</p> <p>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 generelle rapporteringsforpligtelse overfor AFIS.</p> <p>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.</p> <p>Trafikstyrelsen har udarbejdet følgende standardtekst, til brug for</p> <ul style="list-style-type: none"> - indførelse i AIP'en under de enkelte, relevante flyvepladsers AD2-afsnit, pkt. 20. Lokale trafikregler, og - udsendelsen via NOTAM: <p><i>"Aircraft may, subject to... [hér skal, hvor relevant, refereres til 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 take off."</i></p>	

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>Teksten som de pågældende flyvepladser udsender via NOTAM skal være i overensstemmelse med den påtænkte AIP/AD2 tekst.</p> <p>Naviar/AIM har oplyst at opdatering af AIP ikke kan nås til 6. oktober 2022, hvorfor de enkelte flyvepladser der måtte ønske at muligheden for højredrej tilbydes, skal udsende NOTAM om forholdet, hvor den pågældende NOTAM skal annulleres når forholdet fremgår af AIP.</p> <p>ATS-instruks 7, pkt. 1.3 ændres i overensstemmelse hermed som følger:</p> <p>”1.3 Højredrej i trafikrunden (Afsnittet gælder kun AFIS-enheder)</p> <p>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.”</p> <p>Trafikstyrelsen planlægger i løbet af september at udsende generel information til piloter via AIC om ændringen.</p>	
AFIS Esbjerg		
ATS-instruks 7, pkt. 1.3 ang. højredrej	Der kvitteres for at TBST, af egen drift, overvejer hvordan ”højre drej” i fremtiden håndteres.	<p>Noteret.</p> <p>Der henvises til Trafikstyrelsens bemærkninger ang. ATS-instruks 7, pkt. 1.3.1 ovenfor.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
ATS-instruks 7, pkt. 3.5.5	"no traffic reported....": Betyder det at kap. 13 i BL 7-21 bortfalder, da det nu ikke længere beror på hvad (A)fis operatøren kan konstatere ved selv-syn.	<p>Fraseologien som af AFIS skal anvendes ifm. <i>information on the actual use of the runway</i> er: "NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number)", eller på dansk: "INGEN RAPPORTERET TRAFIK BANE (nummer)"</p> <p>Fraseologien må ikke ses i sammenhæng med BL 7-21's krav, som alene vedrører krav til <u>etablering</u> af AFIS-lokalet/erne.</p> <p>Trafikstyrelsen kan i den sammenhæng oplyse at arbejdet med henblik på en revision af BL 7-21 er påbegyndt, men der er pt. ingen planer om væsentlige ændringer til BL'ens afsnit 13.1.</p>
ATS-instruks 7, pkt. 6.1, Bugsering af luftfartøjer	Her er uoverensstemmelse mellem BL 7-14 bilag 2 pkt. 1.4.5; her har EASA bestemt at (A)fis IKKE må godkende bugsering af luftfartøjer.	<p>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved ATS-instruks 7, pkt. 6.1, og heller ikke ved fraseologien som skal anvendes af både ATC og AFIS ifm. bugsering af luftfartøjer. I forbindelse med udgivelse af 11. udgaven af BL 7-14, og foranlediget af indkomne høringsvar dertil, anførte Trafikstyrelsen:</p> <p><i>"Trafikstyrelsen har i ATS-instruks 7, kap. 6, jf. BL 11-serien (Flyvepladsreglement), pkt. 6.3 autoriseret AFIS- og HIS-tjenesteudøvere til at regulere færdsel med personer og køretøjer, herunder bugserende køretøjer, på manøvreområdet.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsen kan oplyse, at de danske bestemmelser omtalt ovenfor er i overensstemmelse med gældende EU-</i></p>

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>lovgivning, idet EU2020/469, pkt. ATS.TR.305, litra f) tillader at Trafikstyrelsen kan fastsætte bestemmelser for færdsel på manøvreområdet for AFIS-pladser – bestemmelser, der har været gældende i Rigsfællesskabet gennem mere end 30 år.</p> <p>I forhold dertil anfører EASA, at der nationalt kan fastsættes tilknyttede fraseologier. Der henvises til EASA CRD, response på comment 279 (s.7).</p> <p>Bilag 2, sektion 1.4.5 ændres i overensstemmelse hermed, således at fraseologierne i a), b), c) og d) også finder anvendelse af AFIS fsva. bugsering på manøvreområdet.”</p>
AFIS Vamdrup		
<p>ATS-instruks 7, afsnit 1.3 ang. højredrej</p>	<p>1a: Vi anmoder om en uddybelse af Trafikstyrelsens bagvedliggende intention for at fjerne dette afsnit for at kunne tage endelig stilling til høringen, da vi finder at den fremsendte formulering i høringsbrevet kan forstås på to måder.</p> <p>Er intentionen at det skal være PIC (pilot in command) frie valg om han drejer til venstre eller højre ifm. start og landing, hvor AFIS-operatøren så vil sidde som passiv tilskuer og skal gætte sig til hvilken trafiksituation han/hun ender ud i?</p>	<p>Noteret.</p> <p>Der henvises til Trafikstyrelsens bemærkninger ang. ATS-instruks 7, pkt. 1.3.1 ovenfor.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>Eller er intentionen at begrænse højredrej generelt (læs = fjerne højredrej helt) hvor hverken PIC eller AFIS-operatør kan vælge/må benytte et højredrej?</p> <p>Vi fremholder at en af AFIS-operatørs primære opgave fortsat er at fremme flyvningens sikre og effektive udførelse (ref. ATS-instruks 7 punkt 1.1.1 c)), og at ingen af de to ovenstående intentioner underbygger en forbedring af flyvesikkerheden når man ser på trafikens kompleksitet, forskellighed (se punkt 1b) nedenfor), krydsende baner, hindringer og vindforhold ved Kolding Lufthavn, hverken inden for som uden for AFIS-tjenestens åbningstid. Tværtimod ser vi at flyvesikkerheden og effektiviteten vil blive forringede, særligt ved følgende situationer;</p> <ul style="list-style-type: none"> - når der er et højt aktivitetsniveau og/eller forskelligartet trafik i landingsrunde såvel som i FIZ, - når et luftfartøj ønsker at bruge modsat bane af den bane der er i brug, 	

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<ul style="list-style-type: none"> - når der er anden trafik i trafikrunden eller som krydser FIZ i det område hvor PIC ønsker at dreje hen (venstre / højre) ifm. landing eller start, - når der er faldskærmsaktivitet, - når solen står lavt og blænder PIC, - når side- og halevindskomponenten samt turbulens bliver en sikkerhedsfaktor for luftfartøjet, - når hindringer i nærområdet bliver en sikkerhedsfaktor for luftfartøjet f.eks. Isovers skorsten ifm. start og venstre drej på bane 25, og - endvidere vil områder blive mere støjbelastede end de er hidtil fordi der ikke kan varieres på samme måde i operationerne. <p>Endvidere vil en fjernelse af afsnit 1.3 modarbejde og begrænse AFIS-operatørens mulighed for at efterleve punkt 1.2.1.1 "...på intet tidspunkt må befinde sig luftfartøjer i modsat rettede trafikrunder".</p> <p><u>For nuværende vil Kolding Lufthavn / Vamdrup AFIS på det kraftigste anbefale, aht.</u></p>	

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p><u>flyvesikkerheden og et fagligt AFIS standpunkt, at afsnit 1.3 fastholdes i ATS-instruks 7.</u></p>	
	<p>1b) Uddybning af hvad vi mener med kompleks og forskelligartet trafik (ref. igangværende projekt om udvidelse af FIZ):</p> <p>”Trafikken ved EKVD er generelt kendetegnet som værende meget blandet og her rides kort op hvilke slags der benytter EKVD FIZ og dennes omgivelser.</p> <p>Privat flyvning: Jet, turboprop, piston, helikopter, gyrokopter, ultralet, eksperimental, svævefly, motorsvævefly.</p> <p>Erhvervsmæssig flyvning: Jet, turboprop, piston, helikopter og droner.</p> <p>Militær flyvning: Jet, turboprop, piston og helikopter.</p> <p>Flyvearter: Ankomst, afgang, transit, krydsende, lokalflyvning, træningsflyvning, skoleflyvning, testflyvning, prøveflyvning, faldskærmsflyvning, svæveflyvning, rundflyvning, fotoflyvning, Search and</p>	<p>Trafikstyrelsen har noteret sig AFIS Vamdrups uddybning af <i>kompleks og forskelligartet trafik</i> på Kolding Lufthavn.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>Rescue, militære operationer, politi operationer, droneflyvning.</p> <p>Trafikmængden og forskelligartetheden bidrager væsentligt til trafikens kompleksitet.</p> <p>Kompleksiteten berøres endvidere af kommerciel trafik til og fra Billund, lægehelikoptere (vest-øst- og nord-syd-gående) samt militære luftfartøjer som ofte krydser luftrummet nær EKVD FIZ horisontale og vertikale afgrænsning. Et luftrum hvor der ikke er langt mellem EKBI TMA, EKBI CTR, EKSP LTA , EKSP APP og EKSP CTR.”</p>	
<p>ATS-instruks 7, pkt. 3.5.5</p>	<p>Dette er tidligere fremsendt ifm. Kolding Luft-havns/Vamdrup AFIS' bemærkninger til "Høring over udkast til ny BL 7-14":</p> <p>Angående side 2 "...information on the actual use of the runway" finder vi at fraseologien er uforenelig med den service som Aerodrome Flight Information Service (AFIS) er uddannet til, trænet til og faktisk yder til luftfartøjer.</p> <p>Som det er nu skal AFIS visuelt konstatere/bekræfte om bane i brug er fri for luftfartøjer, køretøjer, PAX, andre hindringer og fremmede objekter</p>	<p>Kommentaren er noteret, men ændrer ikke ved ATS-instruks 7, pkt. 3.5.5 og heller ikke ved fraseologien som skal anvendes af AFIS pr. 6. oktober 2022.</p> <p>Trafikstyrelsen henviser til Trafikstyrelsens bemærkning i høringsnotatet ifm. udgivelsen af 11. udgaven af BL 7-14:</p> <p><i>"Trafikstyrelsen har følgende bemærkninger til fraseologien, jf. 1.4.19 i).</i> <i>Fraseologien synes ikke at tage højde for det forhold, at AFIS-enheder, i bl.a. Danmark, skal have udsyn over manøvreområdet, og at AFIS-enheder, i bl.a. Danmark, regulerer færdslen på manøvreområdet.</i></p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>inden der kan meldes til luftfartøjer "no traffic on the runway" / "ingen trafik på banen".</p> <p>Den valgte formulering i udkastet til ny fraseologi indeholder formuleringen "no reported" / "ingen rapporteret" hvilket er at ligestille med at man ikke visuelt har konstateret/bekræftet at der ikke er luftfartøjer, køretøjer, PAX, andre hindringer og fremmede objekter på banen.</p> <p>Vi vil på det kraftigste anbefale, aht. flyvesikkerheden og et fagligt AFIS standpunkt, at den nuværende formulering med "no traffic on the runway / ingen trafik på banen" fastholdes. Såfremt man ønsker at have banenummeret med i meldingen kan man anvende fraseologien "(runway number) no traffic on the runway / (bane nummer) ingen trafik på banen".</p>	<p><i>Trafikstyrelsen bemærker, at forslaget til AFIS-fraseologien, jf. 1.4.19 i) har været kommenteret af bl.a. Trafikstyrelsen ifm. NPA 2021-05 over for EASA, hvor EASA i CRD'en (s. 92-94) ikke fandt anledning til at ændre fraseologien. Trafikstyrelsen tager EASA's beslutning til efterretning.</i></p> <p><i>Trafikstyrelsens tolkning af den pågældende fraseologi er, at trafikinformationer udstedt af AFIS-enheder er at betragte som videreformidling af luftfartøjers rapporter til AFIS-enheden.</i></p> <p><i>Når der ikke er modtaget sådanne rapporter fra luftfartøjer, er der ingen trafik at rapportere til det luftfartøj, som har krav på at modtage information om den aktuelle benyttelse af banen.</i></p> <p><i>Derfor udtrykket "NO REPORTED TRAFIC RUNWAY (number)".</i></p>

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
AFIS Sønderborg		
TS-instruks 7, pkt. 1.3.1 Højredrej i trafikrunden	<p>I skriver b.la:</p> <p><i>Trafikstyrelsen er opmærksom på gældende praksis for danske flyvepladser samt de for enkelte flyvepladser specifikke angivelser i AIP'ens AD 2 afsnit og overvejer derfor muligheden for, at det generelt præciseres i AIP, at piloter under visse betingelser gives mulighed for højredrej ved AFIS-pladser under indflyvning til landing og efter start.</i></p> <p>Det er jo præcis det pkt. 1.3.1 i den nuværende ATS 7 bruges til ved start. Det virker paradoksalt, at man nu skal til at beskrive i AIP'en "at under visse betingelser" når man allerede har en procedure, der har fungeret i årtier. Bibehold pkt. 1.3.1 og ret den nye version af BL 7 - 14, den træder først i kraft den 6. oktober - det kan nås!</p>	<p>Noteret.</p> <p>Der henvises til Trafikstyrelsens bemærkninger ang. ATS-instruks 7, pkt. 1.3.1 ovenfor.</p>
Naviair		
ATS-instruks 1	Flyvesikkerhedsmæssig hændelse: Mangler Engelsk definition	<p>Noteret, og parenteser justeres jf. nedenstående.</p> <p>Det er bevidst at der ikke er anført et engelsk ord/definition, idet definitionen stammer BL 8-10. Definitionen kan ikke relateres til et anerkendt dokument fra ICAO eller EU/EASA,</p>

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>men har betydning for indberetning fra de færøske og grønlandske tjenester og organisationer. For at anskueliggøre dette forhold valgte Trafikstyrelsen i parentes at anføre "jf. BL 8-10".</p> <p>Med henblik på en tydeliggørelse, ændres parentesen til: "(jf. BL 8-10 – ingen engelsk definition)".</p>
<p>ATS-instruks 2, pkt.21.4.1</p>	<p>Dette er ikke en del af de foreslåede ændringer, men Naviair ser gerne, at der kigges på revision af punktet. Naviair vil gerne, at det overvejes, hvorvidt nøjagtig tidsangivelse er nødvendigt længere. I disse tider har alle jo meget præcise ure alle steder. Naviair vil foreslå, at ordlyden ændres til: "Lufttrafiktjenesten skal oplyse nøjagtig tid, på anmodning fra et luftfartøj"? Naviair er klar over, at frasen "med mindre der er truffet foranstaltning til, at piloten får den fra andre kilder", åbner for, at vi ikke behøver oplyse tiden, men Naviair kan være bekymret for, at vi fortsat skal sikre, at piloten rent faktisk får informationen fra anden kilde?</p>	<p>Noteret, og Trafikstyrelsen takker for input.</p> <p>Trafikstyrelsen kan ikke imødekomme forslaget om at ændre ordlyden af pkt. 21.4.1, idet bestemmelsen er en direkte gengivelse af kravet i SERA-forordningen (SERA.3401, litra d) og ICAO Annex 11 (pkt. 2.26.5).</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer at det netop på en flyveplads er muligt at træffe foranstaltninger til at piloter får oplyst den nøjagtige aktuelle tid fra andre kilder.</p> <p>Under alle omstændigheder er det fortsat af sikkerhedsmæssig betydning at piloten, inden start, er bekendt med den aktuelle nøjagtige tid.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
ATS-instruks 5, pkt. 4.3.2.1 d)	Ligesom det i ATS-instruks 13, pkt. 13.10.1 b) er specificeret med angivelse af specifik RWYCC, som kræves for at benyttes 2,5 nm afstand på finalen, skal Naviair opfordre til, at Trafikstyrelsen også specificerer hvilken RWYCC, der kræves for at benytte den i punkt 4.3.2.1 beskrevne regel.	<p>Trafikstyrelsen antager at indledningen til høringssvaret skal læses: "Ligesom det i ATS-instruks 10, pkt. 13.10.1 b) er specificeret...osv."</p> <p>Trafikstyrelsen har noteret sig opfordringen til ændring af bestemmelsen om lavere minima ifm. baneanvendelse, men foretager ingen ændring til instruksteksten.</p> <p>Det skyldes at Trafikstyrelsen er i kontakt med Naviair med henblik på en kommende ændring til de pågældende bestemmelser om lavere minima ifm. baneanvendelse pga. bestemmelserne i ICAO PANS-ATM og i EU-forordning 2017/373.</p> <p>I den sammenhæng vil Trafikstyrelsen gøre opmærksom på, at hverken PANS-ATM eller 2017/373 specificerer hvilken RWYCC der kræves ifm. den pågældende bestemmelse.</p>
ATS-instruks 10, pkt. 13.10.1	Der mangler rettelsesmarkeringer til de punkter, der er sket ændringer til.	<p>Noteret, og enig.</p> <p>Rettelsesmarkering i form af streg i margin vil fremgå ud for punktets litra b) i versionen der udgives med ikrafttrædelse den 6. oktober 2022.</p>
ATS-instruks 12, pkt. 2.1.7.1 og pkt. 2.1.7.2	Punkt 2.1.7.2 beskriver, at hvis luftfartøjet befinder sig indenfor dansk/grønlandsk luftrum og anmoder om landingstilladelse, skal dette efterkommes.	<p>Enig, og instruksens pkt. 2.1.7.1 ændres som følger:</p> <p>2.1.7.1 Såfremt en lufttrafiktjenesteenhed modtager anmodning om landingstilladelse fra et kapret luftfartøj, der står på jorden eller befinder sig i luften noget tids flyvning fra det påtænkte danske/grønlandske bestemmelsessted</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>Punkt 2.1.7.1 beskriver, at ATC ikke er berettiget til at efterkomme anmodning om landingstilladelse til luftfartøjer på jorden eller nogen tids flyvning fra den pågældende danske destination.</p> <p>Denne "nogen tids flyvning" er meget ukonkret og kan være i modstrid med reglen i punkt 2.1.7.1. Hvis TS mener, at reglen skal tolkes således, vil Naviair opfordre til, at pkt. 2.1.7.2 rettes til "på jorden eller udenfor dansk/grønlandsk luftrum" for tydeliggørelsens skyld.</p>	<p>uden for dansk/grønlandsk luftrum, er lufttrafiktjenesteheden ikke berettiget til at meddele det pågældende luftfartøj landingstilladelse, men skal omgående rette henvendelse til</p> <ul style="list-style-type: none"> - for Danmark: Kontrolcentralen København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, - for Grønland: FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04. <p>Den til punktet tilknyttede checkliste i instruksens Tillæg A konsekvensrettes.</p>
<p>ATS-instruks 12, pkt. 2.4 og tilhørende tillæg A2</p>	<p>Tidligere skulle den direkte modtager af en telefonisk trussel meddele dette til politiet. Dette er nu umiddelbart udgået. Naviair er i tvivl om, hvorvidt det er bevidst eller en forglemmelse? (For os virker det logisk, at det er modtageren af truslen, der videregiver denne til politiet).</p>	<p>Noteret, men ændrer ikke ved afsnit 2.4.</p> <p>Trafikstyrelsen henviser til høringsbrevet af 9. juni 2022, hvoraf det bla. fremgår at <i>afsnit 2.4, Modtagelse af telefoniske trusler, er opdateret i overensstemmelse med de generelle retningslinjer for underretning af sikkerhedsmyndigheden, jf. pkt. 1.5.</i></p> <p>Underretning i henhold til afsnit 2.2 og 2.3 sikrer underretning af den lokale havneadministration, hvor den på flyvepladsen godkendte "sikkerhedschef", iht. de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart (NASP og GASP), ved enhver ulovlig handling, trusler eller underretning herom, skal underrette Politiet.</p> <p>Efter 6. oktober 2022 underretter ACC København, supervisor, eller FIC Nuuk, vagthavende sikkerhedsmyndigheden</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>om telefoniske trusler, i lighed med den underretning der foretages ifm. med andre trusler mod luftfarten af security-mæssig karakter, så som kapringer, jf. afsnit 2.1.</p> <p>Sammenfattet, underrettes både Politi og sikkerhedsmyndigheden, også efter 6. oktober 2022.</p>
<p>ATS-instruks 12, pkt. 2.4.1 a) og tilhørende tillæg A2</p>	<p>Formularen "Melding om bombe-/terrortrussel" kan umiddelbart ikke ses i det fremsendte materiale. Naviair opfordrer til, at Trafikstyrelsen vedhæfter denne formular bagerst i ATS-instruks 12 (som Bilag 1) ligesom hidtil - eller oplyser, hvordan denne formular kan fremskaffes.</p>	<p>Formularen er klassificeret "til tjenestebrug", hvorfor den ikke kan indgå i ATS-instruks 12, som pga. afklassificeringen pr. 6. oktober 2022, kun forefindes i én udgave som er tilgængelig for offentligheden.</p> <p>Anmærkningen til pkt. 2.4.1 opdateres og ændres til følgende:</p> <p><i>Anm.: Formularen "Melding om bombe/terrortrussel" indgår som et bilag i de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart (NASP og GASP). Kopiering af formularen er tilladt til tjenestebrug, og skal være tilgængelig for relevant personale.</i></p>
<p>ATS-instruks 12, pkt. 3.1</p>	<p>Definitioner på "Vildfaret luftfartøj" (strayed aircraft) og "Uidentificeret luftfartøj" (unidentified aircraft) står her, men bør (også) fremgå under ATS-instruks 1, definitioner</p>	<p>Noteret, men de to pågældende udtryk medtages ikke i ATS-instruks 1.</p> <p>De to pågældende udtryk er i luftfartsmæssig sammenhæng ikke alment defineret, og fremgår derfor ikke af definitions-samlingen i f.eks. ICAO PANS-ATM (Doc 4444), men indgår</p>

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>i ATS-instruks 12 på samme måde som de indgår i ICAO PANS-ATM, kap. 15.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer at det giver god mening at udtrykkenes betydning forklares i forhold til konteksten, som det er tilfældet i instruksens pkt. 3.1.1.</p>
<p>ATS-instruks 12, pkt. 6.1</p>	<p><i>Anm.: Alle luftfartøjer, som flyver inden for en vis del af luftrummet og over en vis højde, kan forventes at blive påvirket på samme tid, og tilfældet kan falde sammen med en samtidig forringelse eller afbrydelse af to-vejs kommunikationen.</i></p> <p>Naviair foreslår følgende formulering i stedet:</p> <p><i>Alle luftfartøjer, som flyver inden for samme geografiske område og over et givent højdebånd, kan forventes at blive påvirket på samme tid...</i></p>	<p>Noteret, og delvis enig.</p> <p>Trafikstyrelsen er enig i forslaget om "samme geografiske område".</p> <p>Trafikstyrelsen er ikke i forslaget om "højdebånd", idet sidstnævnte typisk omfatter flere højder.</p> <p>Anmærkningen til pkt. 6.1 ændres som følger:</p> <p><i>Anm.: Alle luftfartøjer, som flyver inden for en vis del af luftrummet samme geografiske område og over en vis højde, kan forventes at blive påvirket på samme tid, og tilfældet kan falde sammen med en samtidig forringelse eller afbrydelse af to-vejs kommunikationen. Det forventes, at luftfartøjer vil advare lufttrafiktjenesteenheder, før strålingen når et kritisk niveau, og anmode om klarering til nedgang, når det kritiske niveau er nået. Der kan imidlertid opstå situationer, hvor luftfartøjer vil have behov for at gå ned uden at afvente klarering. I sådanne tilfælde forventes luftfartøjet at underrette lufttrafiktjenesteenheden så snart som muligt om den nødhandling, der er foretaget.</i></p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
ATS Instruks 13, Generelt	Naviair skal opfordre til, at alle steder, hvor der står Søndre Strømfjord FIR eller Flyveinformati- onsregion, bliver det rettet til Nuuk FIR hhv. Nuuk flyveinformationsregion.	Noteret, og enig. Rettelserne vil fremgå af versionen der udgives med ikraft- trædelse den 6. oktober 2022.
ATS Instruks 13, pkt. 4.1.3 (anm.)	Naviair opfordrer til, at anm. slettes. Den anm. der står i punktet, som omhandler, at "Briefingkontoret København ajourfører en publi- kation..." er ikke længere korrekt. Der distribueres ikke længere en sådan publikation til enheder uden for Naviair. Efter Naviair overgik til at være centralt meldekon- tor, var effekten af det meget store arbejde at lave denne publikation til "diverse danske meldekon- torer og større luftfartsselskaber" ikke længere til stede. Endvidere har Naviair ikke adgang til alver- dens AIP'er længere, og Naviair kan derfor ikke ajourføre et sådant dokument for hele verden. Der laves et dokument til intern brug, for adresse- ring af FPL telegrammer, og endvidere ajourføres Briefings FPL system, med korrekte adresserings- regler.	Noteret og enig. Anmærkningen til ATS-instruks 13, pkt. 4.1.3 slettes.
ATS Instruks 13, pkt. 4.1.5	Naviair foreslår at fjerne muligheden for at an- vende FPT indenfor Københavns flyveinformations- region.	Noteret, men giver ikke anledning til ændring af instruksen ifm. 6. oktober-ændringerne.

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>Dette skyldes, at FPT nærmest ikke anvendes længere (vi har behandlet 14 FPT'er siden Feb 2021, og de har næsten hver som en været anvendt for at træne udfyldelse af FPT (skoleflyvning)).</p> <p>Naviairs nye FPL system i Briefing er defineret efter gældende ICAO og IFPS regler for indlevering af FPL, betydende at systemet ikke kan håndtere FPT'er. Naviair's ATM system, COOPANS, kan endvidere heller ikke håndtere FPT, da det ikke er et internationalt standardformat.</p> <p>Jf. ATS Instruks 13, 1.1.4 og 1.1.4.1, skal flyveplansmeldinger sammensættes og sendes i et standardformat som beskrevet i enten IFPS Users Manual eller DOC 4444 Appendix 1. FPT står ikke beskrevet i hverken det ene eller det andet dokument.</p> <p>Ingen andre lande omkring os anvender FPT. Umiddelbart er det ikke lykkedes at finde et land i Europa, af dem vi har været i kontakt med, som har FPT i deres regler.</p> <p>Naviair har forståelse for, at formatet stadig anvendes i Grønland, og derfor foreslår Naviair</p>	<p>Trafikstyrelsen har forståelse for Naviairs ønske om ændring af pkt. 4.1.5, men da forslaget til ændring ikke var indeholdt i høringen iværksat d. 9. juni 2022 ændres ATS-instruks 13 ikke ifm. 6. oktober-ændringerne.</p> <p>Med baggrund i Naviair's kommentar har Trafikstyrelsen været i kontakt med Naviair for en uddybning af baggrunden for forslaget.</p> <p>Trafikstyrelsen overvejer på denne baggrund, i samarbejde med Naviair, Forsvaret og, i nødvendigt omfang, andre brugere, at behandle det indkomne høringssvar med henblik på en mulig ændring af ATS-instruks 13.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>udelukkende, at muligheden fjernes for Københavns flyveinformationsregion.</p> <p>Naviair ser også gerne, at FPT fjernes fra VFR Flight Guide.</p> <p>Alle referencer til FPT, i forhold til anvendelse i Københavns flyveinformationsregion, bør fjernes fra ATS Instruks 13.</p>	
<p>ATS Instruks 13, pkt. 4.1.6</p>	<p>Naviair vil foreslå, at ligesom for FPT, så bør FPL-DEP muligheden fjernes fra ATS Instruks 13. Naviair har ikke umiddelbart set formatet anvendt i praksis, og der er ingen af vores systemer, der vil kunne håndtere det, hvis det blev anvendt. Naviair kender ikke til, hvorvidt FPLDEP anvendes i Grønland.</p> <p>Naviair kan ikke umiddelbart tyde, om det udelukkende er et værktøj for meldekontorer?</p>	<p>Noteret, men giver ikke anledning til ændring af instruksen ifm. 6. oktober-ændringerne.</p> <p>Se også Trafikstyrelsens bemærkninger til Naviairs høringsvar til ATS-instruks 13, pkt. 4.1.5 ovenfor, hvor det samme gør sig gældende for overvejelserne ifm. pkt. 4.1.6.</p>
<p>ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3, side 18</p>	<p>Naviair ser gerne tydeliggjort, hvornår ATC er pålagt at oplyse om tilstanden på TWYs og APRONs.</p> <p>Nederst på side 18 fremgår det umiddelbart som om, at det kun er når de er POOR. Naviairs RCR-systemudbyder har tidligere tilkendegivet, at</p>	<p>Noteret, og enig.</p> <p>Trafikstyrelsen kan oplyse, at RCR og dermed SNOWTAM kun indeholder tilstanden på rulleveje og forplads når tilstanden er vurderet som POOR.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	EU/EASA-regler var, at det blot var nødvendigt når TWYs og APRONs var POOR.	<p>Anmærkningen til pkt. 7.6.3 fsva. situationsbevidsthedsdelen og 'pinden' ang. "tilstanden på rulleveje og forplads", ændres som følger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tilstanden på rulleveje og forplads, når tilstanden er POOR,
ATS-instruks 14, tillæg A, pkt. 1.1.11	Naviair finder ikke, at dette afsnit følger den hidtidige logik og fraseologien beskrevet i ATS-instruks 13, pkt. 7.6. Eksemplerne i ATS-instruks 13 pkt. 7.6 er dem, som vi i de danske lufthavne har benyttet ved implementering af RCR, og derfor den logik, vi i dag bruger. ATS-instruks 14, tillæg A, pkt. 1.1.11 bør derfor afspejle det, der beskrives i ATS-instruks 13. (Naviair er bekymret for, at det tilsvarende gør sig gældende for den netop udgivne BL7-14)	<p>Noteret, og delvis enig.</p> <p>Trafikstyrelsen er enig i og opmærksom på uoverensstemmelsen i indhold/rækkefølgen mellem eksemplerne anført i ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3 og fraseologieksemplerne anført i ATS-instruks 14, tillæg A, pkt. 1.1.11.</p> <p>Indholdet i og rækkefølgen af de enkelte elementer anført i eksemplerne i ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3 stammer fra ICAO ATIS Flyer, v2.0, udgivet af ICAO i sept. 2021, hvor fraseologieksemplerne anført i ATS-instruks 14, tillæg A, pkt. 1.1.11 stammer tilbage fra Amendment 7 til ICAO PANS-ATM, udgivet af ICAO i november 2016 – forhold som vurderes at være årsag til uoverensstemmelsen.</p> <p>Som tidligere anført er Trafikstyrelsen, ifm. gennemførelsen af GRF, blevet opmærksom på flere forhold i ICAO-dokumentationen som bør tilrettes – ét af disse er fraseologieksemplerne anført i ATS-instruks 14, tillæg A, pkt. 1.1.11.</p>

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>Trafikstyrelsen kan dog ikke uden videre ændre ved fraseologieksemplerne anført i ATS-instruks 14, hvorfor der ikke sker ændringer til instruksens tillæg A.</p>
<p>ATS-instruks 17, pkt. 1.2</p>	<p>Naviair vil opfordre til, at pkt. 1.8, 2.4, 3.1, 3.3 gælder for andre danske lufttrafiktjenesteenheder? Ifølge ATS-instruks 12, pkt. 1.5.1 anm. 3, skal danske ATS-enheder oplyse p-nummer og adresse. Derved bør ATS-instruks 17, 2.4 i hvert fald også gælde for danske ATS-enheder.</p>	<p>Trafikstyrelsen henviser til bemærkningerne angående ATS-instruks 17 i starten af skemaet.</p> <p>Det nævnte punkt 2.4 er således indeholdt i pkt. 1.2 i gældende udgave af instruksen (14. udg., jan. 2022), og vil blive videreført ifm. oktober-ændringerne.</p> <p>Instruksens pkt. 1.8, 3.1 og 3.3 omhandler derimod krav til den daglige leder. Udtrykket "daglig leder" er kun gældende for ATS-enheder på Færøerne og i Grønland, jf. BL 7-8, Drift af lufttrafiktjenesteenheder på Færøerne og i Grønland.</p> <p>For lufttrafiktjenester i Danmark gælder EU-lovgivningen – på ATM/ANS-området, forordning (EU) 2017/373.</p> <p>Af den årsag indføres punkterne 1.8, 3.1 og 3.3 ikke i pkt. 1.2.</p>

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
Havarikommissionen (HCLJ)		
ATS-instruks 16, pkt. 1.2	<p>Det link, der er angivet i forbindelse indrapportering til Havarikommissionen under punkt 1.2, er ikke korrekt. Det korrekte link er:</p> <p>https://havarikommissionen.dk/#indrapportering</p>	<p>Noteret, tak.</p> <p>Det korrekte link vil fremgå af den endelige udgave af instruksen.</p>

Bilag 1

Adressater for høring af ændringer til fælles civile/militære ATS-instrukser gældende den 6. oktober 2022

Myndigheder:

Flyverkommandoen
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane
Politiets Efterretningstjeneste (PET) via JM
Rigspolitiet

ATS organisationer og enheder:

Isavia ANS
Naviair
Esbjerg – Tyra
Mittarfeqarfiit
Odense
Sindal
Stauning
Sønderborg
Vamdrup

Organisationer og ATS skoler:

Dansk Flyvelederforening
DATSO, FISO operatører
Entry Point North
Gate Aviation Training

ARO enheder:

Herning
Sydfyn-Tåsinge
Thisted
Tønder
Viborg
Ærø