

## **Ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser**

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 11. oktober 2023 samt på baggrund af indkomne hørings svar, ændres de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 2. januar 2024.

Hørings svar og Trafikstyrelsens bemærkninger dertil, herunder beslutning om ændringer i forhold til hørings versionerne, fremgår af det medsendte høringsnotat.

Følgende ATS-instrukser ændres:

- ATS-instruks 0, Forord og oversigt,
- ATS-instruks 1, Definitioner,
- ATS-instruks 2, Lufttrafiktjeneste generelt,
- ATS-instruks 3, Flyvekontrolltjeneste generelt,
- ATS-instruks 4, Indflyvningskontrolltjeneste,
- ATS-instruks 5, Tårnkontrolltjeneste,
- ATS-instruks 6, Flyveinformationstjeneste,
- ATS-instruks 7, AFIS,
- ATS-instruks 9, Alarmeringstjeneste,
- ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågningssystemer,
- ATS-instruks 12, Unormale situationer,
- ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger,
- ATS-instruks 14, Kommunikation,
- ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed,
- ATS-instruks 19, Wake Turbulence.

Ændringerne til instruksmaterialet vil sammen med høringsnotatet fremgå af Trafikstyrelsens website under mappen "ATS-instrukser ændringer pr. 2. januar 2024" via linket <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Luftfart/Luftrum-og-luftfartshindringer/Luftrum/Lufttrafiktjenester> og vil, på ikrafttrædelsesdatoen den 2. januar 2024, blive overført som gældende instrukser.

Hvor der efterfølgende refereres til ATM/ANS-forordningen (forordning (EU) 2017/373), henvises der, for Færøerne og Grønland, til BL 7-5, Bilag 1.

Instruksændringerne er primært foranlediget af BL 7-5 som, pr. 1. januar 2024, sætter relevante dele af ATM/ANS-forordningen i kraft på Færøerne og i Grønland. På BL'ens anvendelsesdato ophæves samtidig en række BL'er i bla. 7-serien, herunder bla. BL 7-8, Bestemmelser om drift af lufttrafiktjenesteenheder på Færøerne og i Grønland og BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste.

Med ophævelsen af BL 7-8 bortfalder Trafikstyrelsens krav til de færøske og grønlandske koncessionshavere om at udpege en daglig leder af lufttrafiktjenesteenheden samt kravet til den daglige leder om at fastsætte lokale ATS-instrukser.

Ansvar for driften af lufttrafiktjenesten som helhed overgår dermed, i henhold til BL 7-5, til den certificerede tjenesteudøver.

Som konsekvens af ophævelsen af BL 7-8, ophæves ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed. Dog er de bestemmelser i instruks, som fortsat er relevante og derfor fortsat skal være gældende, videreført i andre ATS-instrukser, hvilket fremgår af de enkelte ATS-instruks afsnit nedenfor.

Som konsekvens af ophævelsen af BL 7-10 er definitionerne i ATS-instruks 1 generelt opdateret og bragt i overensstemmelse med definitionerne anført i Bilag 1 til BL 7-5, som også fremgår af den danske sprogudgave af ATM/ANS-forordningen. Som konsekvens heraf er der indført en del nye definitioner, mens enkelte, nu ikke relevante definitioner, udgår. Mere herom under ATS-instruks 1-afsnittet nedenfor.

Instruksændringerne pr. 2. januar 2024 er, bortset fra redaktionelle ændringer, markeret i instrukserne ved en streg i marginen.

Ændringerne til de enkelte ATS-instrukser fremgår nedenfor.

## **ATS-instruks 0**

- Pkt. 1.4, første pind er ændret som konsekvens af ophævelsen af BL 7-8. Derudover en redaktionel ændring hvor "Værnsfælles Forsvarskommando" er erstattet af "Flyverkommandoen".
- Nyt pkt. 1.4.1, hvor teksten, i justeret form, er overført fra ATS-instruks 17, pkt. 2.3.
- Nyt pkt. 1.4.2, hvor teksten er overført fra ATS-instruks 17, pkt. 2.3.1.
- Nyt pkt. 1.4.3, hvor teksten er overført fra ATS-instruks 17, pkt. 2.3.4 med anmærkninger.
- I kap. 2, Referencedokumenter, er følgende BL'er slettet fra instruks som konsekvens af ophævelsen af BL 7-5: BL 7-8, BL 7-10, BL 7-25 og BL 7-26. Ligeledes er følgende forordninger slettet fra instruks, 1032/2006 og 1033/2006, da de er

ophævet på baggrund af henholdsvis forordning 2023/1771 om ændring af ATM/ANS-forordningen, og forordning 2023/1772 om ændring af SERA-forordningen.

- Kap. 2, Referencedokumenter, suppleres med forordning (EU) 2023/1768 af 14. juli 2023 om fastlæggelse af regler for certificering og erklæring for lufttrafikstyrings-/luftfartstjenestesytemer og lufttrafikstyrings-/luftfartstjenestekomponenter.

## ATS-instruks 1

Som en konsekvens af at dansk luftfart og, fra årsskiftet, også Færøerne og Grønland opererer med ATM/ANS-forordningen – Færøerne og Grønland via BL 7-5 – og idet BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste, ophæves fra årsskiftet, er instruksens definitioner generelt bragt i overensstemmelse med den danske sprogudgave af ATM/ANS-forordningen. Dette har medført flere nye definitioner samt indholdsmæssige og redaktionelle ændringer til eksisterende definitioner.

Det har endvidere medført at enkeltstående begreber fremadrettet benævnes anderledes – eksempelvis benævnes ”flyverapport” fremadrettet ”luftrapport” (air-report), ”betydningsfuld trafik” benævnes ”væsentlig trafik” (essential traffic) og ”lokal specialmelding” benævnes ”lokal særmelding”. Som følge heraf, er der foretaget konsekvensrettelser henover ATS-instrukserne, hvor disse udtryk optræder.

- I instruksen er indført følgende definitioner fra ATM/ANS-forordningen, idet der for selve definitionsteksten henvises til ATS-instruks 1, januar 2024-udgaven:
  - **ASHTAM** (ASHTAM)
  - **Bane i brug** (runway-in-use)
  - **Fikspunkt for venteflyvning** (holding fix)
  - **Flyvepladsens meteorologiske kontor** (aerodrome meteorological office)
  - **Flyvepladsudsigt (TAF)** (terminal aerodrome forecast (TAF))
  - **Følsomt område** (sensitive area)
  - **Instrumentflyveregler** (instrument flight rules)
  - **Kritisk område** (critical area)
  - **Lokal rutinemelding** (local routine report)
  - **Lokal særmelding** (local special report)
  - **Luftfartens faste telekommunikationsnet (AFTN)** (aeronautical fixed telecommunication network (AFTN))
  - **Luft til jord-kommunikation** (air-ground communication)
  - **Luftfartens meteorologiske station** (aeronautical meteorological station)
  - **Luftrapport** (air-report)
  - **METAR** (METAR)
  - **Meteorologisk overvågningskontor** (meteorological watch office)

- **Navigationshjælpemidler** (navigational aid)
  - **Sky af operationel betydning** (cloud of operational significance)
  - **Skyhøjde** (cloudbase)
  - **SPECI** (SPECI)
  - **Speciel luftrapport** (special air-report)
  - **Udsendelse** (broadcast)
  - **Væsentlig lokaltrafik** (essential local traffic)
  - **Væsentlig trafik** (essential traffic)
  - **Waypoint** (waypoint)
- Følgende definitioner er slettet fra instruksen, da de enten ikke indgår i de øvrige instrukser eller udgår som konsekvens af justeringerne på baggrund af ATM/ANS-forordningens danske sprogudgave:
    - ADEXP
    - ATS-myndighed
    - ATZ
    - Division flight level
    - Eftersøgnings- og rednings region
    - Flylogomnibusnet
    - Fælles punkt
    - Godkendt flyveplads
    - HIS-enhed
    - Luftfartøjsobservation
    - Luftvej
    - Meteorologisk kontor
    - Meteorologisk tjeneste
    - Navigationspunkt
    - Præcisionsradar
    - Registreringsland
    - Rundspredning
    - Tidsforskel ved ankomst
    - To-vejs radiokommunikation
    - Trafikinformationsområde
    - Trafikinformationszone
    - Trafikzone
    - Vejrobservationstjeneste
    - Ventepunkt.

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

Udover redaktionelle justeringer på baggrund af ændringerne til definitionerne i ATS-instruks 1, er instruksen ændret, jf. nedenstående.

- Kap. 11 omfatter, som hidtil, videregivelse af meteorologiske oplysninger i afsnit 11.1 samt et nyt afsnit 11.2 med oplysninger om bremsevirkning, hvor sidstnævnte er tekst overført fra ATS-instruks 17, pkt. 2.3.2.

- I instruksens Bilag 1, Lufttrafiktjenesteluftrum, klassifikation, er det i skemaet præciseret, at der for VFR-flyvninger i såvel E-luftrum som G-luftrum kun er krav om to-vejs radiokommunikation i luftrum designeret som obligatorisk radiozone (RMZ).

### **ATS-instruks 3, Flyvekontrolltjeneste generelt**

Instruksen er justeret redaktionelt på baggrund af ændring i benævnelsen fra "betydningsfuld trafik" til "væsentlig trafik".

### **ATS-instruks 4, Indflyvningskontrolltjeneste**

- Ændringen i overskriften til afsnit 2.2 er en tydeliggørelse af, at afsnittet udelukkende omhandler adskillelse mellem afgående luftfartøjer.
- Nyt afsnit 2.3 om adskillelse mellem afgående og ankommende luftfartøjer er indført på baggrund af ATM/ANS-forordningens pkt. AMC11 ATS.TR.210(c)(2)(i), hvor instruksens pkt. 2.2.6, som kun indeholdt dele af AMC'en, er slettet. Afsnit 2.3 tilknyttes "Figur afsnit 2.3", som illustrerer anvendelsen. Se endvidere det medsendte høringsnotat om henvisningerne til ATS-instruks 3, Flyvekontrolltjeneste generelt.
- Pkt. 2.3.1, underpunkt 2) a) er tilføjet ny bestemmelse om 5 minutters adskillelse mellem et startende luftfartøj og et ankommende luftfartøj, som udfører en direkte indflyvning.
- Pkt. 2.3.1 underpunkt 2 b) ii) er tilføjet tekst som angiver, at Trafikstyrelsen skal godkende det af lufttrafiktjenesteudøveren fastlagte punkt på slutindflyvningen. Opmærksomheden henledes på, at kravet om myndighedsgodkendelse er anført i henhold til ATM/ANS-forordningens pkt. AMC11 ATS.TR.210(c)(2)(i), underpunkt b) 2) ii), idet fastlæggelsen af punktet på slutindflyvningen afhænger af lokale forhold.

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

Udover redaktionelle justeringer på baggrund af ændring i benævnelsen fra "betydningsfuld trafik" til "væsentlig trafik", er instruksen ændret, jf. nedenstående.

- Instruksens afsnit 1.4, Flyvning med ubemandede luftfartøjer inden for kontrolzoner (Færøerne og Grønland) og afsnit 1.5 Flyvning med ubemandede luftfartøjer inden for kontrolzoner (Danmark) er justeret som konsekvens af ophævelsen af ATS-instruks 17, og videreførelsen af pkt. 2.3.3 fra ATS-instruks 17, herunder instruksens Bilag B og C.

Med henvisning til den nu afsluttede høringsfase om ændring af dronebekendtgørelsen gældende for Danmark og om de to kommende, nye dronebekendtgørelser gældende for Færøerne, som forventes

ikraftsat primo 2024, henledes opmærksomheden på, at instruksens bestemmelser i afsnit 1.4 og 1.5 som følge deraf forventes ændret igen primo 2024.

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

Udover redaktionelle justeringer på baggrund af ændringerne til definitionerne i ATS-instruks 1, er instruksens ændret, jf. nedenstående.

- Pkt. 2.1 er i:
  - nyt underpunkt g) suppleret med krav til oplysninger om unormal luftfartøjskonfiguration og luftfartøjstilstand,
  - underpunkt k) suppleret med krav til oplysning om risiko for indflyvning i reserverede områder,
  - nyt underpunkt l) suppleret med krav til videregivelse af meldinger, herunder klareringer, modtaget fra andre lufttrafiktjenesteenheder.
- Nyt pkt. 2.2 og 2.2.1 angiver krav til flyvelederen eller AFIS-operatøren i tilfælde af, at en unormal luftfartøjskonfiguration eller luftfartøjstilstand observeres eller rapporteres.
- Kap. 4, Videregivelse af meteorologiske oplysninger, er underopdelt i følgende afsnit, ref. ATM/ANS-forordningens pkt. AMC1 ATS.TR.305:
  - 4.1, Oplysninger om SIGMET, AIRMET og speciel luftrapport (tekst fra gældende kap. 4);
  - 4.2 – nyt punkt ang. oplysninger om lokale særmeldinger, SPECI og ændret TAF, hvor teksten ift. høringsversionen er ændret på baggrund af høringsvarene – se det med sendte høringsnotat;
  - 4.3 – nyt punkt ang. oplysninger om vulkansk aktivitet;
  - 4.4, Oplysninger om vejrphenomener i det ydre rum (tekst fra gældende pkt. 5.1.1);
- Nyt kap. 5 om krav til videregivelse af oplysninger om radioaktive materialer og giftige kemikalieskyer.

## **ATS-instruks 7, AFIS**

Udover redaktionelle justeringer på baggrund af ændringerne til definitionerne i ATS-instruks 1, er instruksens ændret, jf. nedenstående.

- Da begrebet "HIS-enhed" er udgået, er instruksens fremadrettet kun gældende for AFIS-tjenester.
- Pkt. 1.2.1: De forhold, som der skal tage hensyn til i forbindelse AFIS-operatørens valg af bane i brug, er ændret. Pkt. 1.2.1 er endvidere tilføjet to anmærkninger, som er tiltænkt at tydeliggøre AFIS-operatørens ansvar for at afgive trafikinformationer i luftrumsklasse G og luftfartøjschefens ansvar i forhold til

lufttrafikreglerne og hensynet til anden trafik. Se endvidere det medsendte høringsnotat ang. ATS-instruks 7.

- Pkt. 2.1 er suppleret med krav til AFIS-operatøren om at afgive oplysning til luftfartøjer om kollisionsfare med luftfartøjer, køretøjer og personer på manøvreområdet.
- Afsnit 3.4, Indflyvning IFR, med krav til oplysninger, som skal gives til ankommende IFR-luftfartøjer, er opdelt i tre underafsnit:
  - 3.4.1, Før påbegyndelse af indflyvning,
  - 3.4.2, Ved påbegyndelse af slutindflyvning,
  - 3.4.3, Under slutindflyvning.

I afsnit 3.4.1, Før påbegyndelse af indflyvning, er der, i forhold til gældende afsnit 3.4.1, kun foretaget redaktionelle ændringer.

Gældende afsnit 3.4.2 er fremadrettet opdelt i nyt afsnit 3.4.2, Ved påbegyndelse af slutindflyvning, og nyt afsnit 3.4.3, Under slutindflyvning.

## **ATS-instruks 9, Alarmeringstjeneste**

Instruksens kap. 6 er justeret redaktionelt på baggrund af ændringerne til definitionerne i ATS-instruks 1.

## **ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågnings-systemer**

Udover enkelte redaktionelle justeringer, er instruksen ændret jf. nedenstående.

- Punkterne 1.1.1; 1.1.2 og 1.1.3 er overført til instruksens nye kap. 15, Sikkerhedsbetonede alarmer og advarsler.
- Nyt pkt. 1.3.1 (overført tekst fra ATS-instruks 17, del af pkt. 4.1.1.1) om krav til lufttrafiktjenesteenheden om at udarbejde retningslinier for den kontrol af ATS-overvågningsudstyret som flyvelederen skal foretage. Sådanne retningslinier skal fremgå af lokal ATS-instruks.  
Efterfølgende punkter er renummereret.
- Pkt. 3.1, Positionsoplysninger, er generelt ændret i overensstemmelse med ATM/ANS-forordningens pkt. AMC1 ATS.TR.155(c)(2). Efter intern sagsbehandling foranlediget af indkomne høringssvar og på baggrund af, at AMC'ens underpunkt (a)(4) gør det muligt at foreskrive andet, har Trafikstyrelsen bestemt, at det pågældende krav om positionsoplysning efter endt kursdirigering ikke gøres gældende i København FIR og Søndrestrom CTA. Kravet udgår derfor af instruksen og der

er indsat anmærkning efter pkt. 3.1 som orienterer om baggrunden herfor.

- Pkt. 13.9.2 er bragt i overensstemmelse med konceptet for EU-lovgivningen på ATM/ANS-området, hvor det af instruksteksten nu fremgår, at lufttrafiktjenesteudøverens valg af adskillelsesminima skal godkendes af Trafikstyrelsen.
- Nyt pkt. 13.9.3 er overført tekst fra ATS-instruks 17, del af pkt. 4.1.1.1. Den tilknyttede anmærkning gør opmærksom på det i instruksen nye Tillæg A, Anvendelse af reducerede adskillelsesminima, hvor tillægget er overført, i justeret form, fra ATS-instruks 17.
- Nyt kap. 15, Sikkerhedsbetonede alarmer og advarsler, opdelt i afsnit 15.1, Generelt, afsnit 15.2, Procedurer angående STCA og afsnit 15.3, Procedurer angående MSAW og er ændret, i forhold til høringsversionen, jf. nedenstående.
- Pkt. 15.1.2 er, på baggrund af indkomne hørings svar og ATM/ANS-forordningens pkt. ATS.TR.155(c)(9), ændret til at omhandle krav til udarbejdelse af procedurer for de sikkerhedsbetonede alarmer og advarsler, som er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden. Underpunkterne i pkt. 15.1.2 er overført fra ATS-instruks 17 i tilrettet form.
- Nyt afsnit 15.2 om procedurer ifm. STCA, hvor pkt. 15.2.1 og 15.2.2 er flyttet fra instruksens kap. 1, og tilføjet en henvisning til pkt. 15.1.2 for at tilkendegive at bestemmelsen kun er gældende, hvis STCA-alarmer er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden.
- Pkt. 15.2.3, er i forhold til høringsversionen justeret for at være konsistent med den i ATM/ANS-forordningen bagvedliggende GM2 ATS.TR.155(c)(9). Punktet er ligeledes tilføjet en henvisning til pkt. 15.1.2 for at tilkendegive at bestemmelsen kun er gældende, hvis STCA-alarmer er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden.
- Nyt afsnit 15.3 om procedurer ifm. minimum safe altitude warning (MSAW).
- Pkt. 15.3.1 er i forhold til høringsversionen justeret for at være konsistent med den i ATM/ANS-forordningen bagvedliggende GM3 ATS.TR.155(c)(9). Punktet er ligeledes tilføjet en henvisning til pkt. 15.1.2 for at tilkendegive at bestemmelsen kun er gældende, hvis MSAW-alarmer er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden.



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

Instruksen er justeret redaktionelt på baggrund af ændringerne til definitionerne i ATS-instruks 1 og annulleringen af ATS-instruks 17, der har medført ændringer til enkelte henvisninger.

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

Instruksen er justeret redaktionelt på baggrund af ændringerne til definitionerne i ATS-instruks 1 og annulleringen af ATS-instruks 17, der har medført ændring til en enkelt henvisning.

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

Instruksen er justeret redaktionelt, hvor tekst angående "HIS" er slettet, jf. det under ATS-instruks 7 anførte.

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

Instruksen er ANNULLERET.

## **ATS-instruks 19, Wake turbulence**

I instruksens pkt. 4.2.1 er en fejlhenviisning, i afsnittet om A380-800, rettet.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede via e-mail:  
[cagj@trafikstyrelsen.dk](mailto:cagj@trafikstyrelsen.dk)

Med venlig hilsen

Carsten Jensen