

Notat

Journalnr.: 2023-148955

Dato: 29-11-2023

Høringsnotat – ATS-instruks ændringer pr. 2. januar 2024

Trafikstyrelsen sendte den 11. oktober 2023 udkast til ændringer af de fælles civile/militære ATS-instrukser 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14 og 19 i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter, hvor det af høringsbrevet også fremgik at ATS-instruks 17, Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed, ophæves.

Høringsfristen udløb den 6. november 2023, og Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra Naviair og Esbjerg Lufthavn.

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

Herudover oplyser Trafikstyrelsen i indledningen af skemaet, om:

- at ATS-instruks 0, kap. 2, Referencedokumenter, suppleres med forordning (EU) 2023/1768 om fastlæggelse af regler for certificering og erklæring for lufttrafikstyrings-/luftfartstjenestesystemer og lufttrafikstyrings-/luftfartstjenestekomponenter;
- overførsel af punkterne 2.3 og 2.3.1 fra ATS-instruks 17 til ATS-instruks 0 ang. lokale ATS-instrukser;
- konsekvensrettelser til enkelte afsnit i ATS-instruks 13 som følge af ophævelsen af forordningerne 1032/2006 og 1033/2006.

Ændringer til ATS-instruks 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14 og 19 pr. 2. januar 2024

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
Trafikstyrelsen:		
ATS-instruks 0, kap. 2, Reference-dokumenter		På baggrund af bla. ATS-instruks 10 om ATS-overvågningsystemer, suppleres ATS-instruks 0, kap. 2, Referencedokumenter, med forordning (EU) 2023/1768 af 14. juli 2023 om fastlæggelse af regler for certificering og erklæring for lufttrafikstyrings-/luftfartstjenestesystemer og lufttrafikstyrings-/luftfartstjenestekomponenter.
ATS-instruks 0, nyt pkt. 1.4.1 og 1.4.2		<p>ATS-instruks 17, pkt. 2.3 og 2.3.1 er overført til ATS-instruks 0, nyt pkt. 1.4.1 og 1.4.2, hvor efterfølgende punkt er renummereret.</p> <p>ATS-instruks 0, pkt. 1.4.1 og 1.4.2 lyder som følger:</p> <p>1.4.1 Lokale ATS-instrukser supplerer de nærværende og af myndighederne fastlagte ATS-instrukser, og skal indeholde bestemmelser vedrørende lokale forhold og lokale aftaler, herunder, hvor relevant, aftaler med den lokale flyvepladsoperatør.</p> <p>1.4.2 Relevante dele af samarbejdsaftaler med andre lufttrafiktjenesteheder skal indarbejdes i lokal ATS-instruks.</p> <p>I ATS-instrukserne 12 og 13 blev der i fire anmærkninger henvist til pkt. 2.3 i ATS-instruks 17. Der henvises i de fire anmærkninger fremadrettet til ATS-instruks 0, pkt. 1.4.1.</p>
ATS-instruks 13, pkt. 4.2.1, afsnit 4.4,		Trafikstyrelsen er siden udsendelsen af høringsbrevet blevet opmærksom på at forordning (EF) 1032/2006 og 1033/2007 optræder i

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
<p>afsnit 4.5, afsnit 4.6 og pkt. 4.7.1</p>		<p>ATS-instruks 13, hvorfor instrukteteksten de pågældende steder konsekvensrettes, idet de to forordninger er ophævet.</p> <p>1) ATS-instruks 13, pkt. 4.2.1 ændres som følger:</p> <p>4.2.1 Lufttrafiktjenesteenheder skal adressere og afsende indleverede IFR GAT-flyveplaner og blandede IFR GAT/OAT-flyveplaner samt tilhørende opdateringer til Eurocontrols 2 etablerede IFPS-enheder (IFPU) i henhold til de procedurer, der er anført i EU-forordning 1033/2006 af 4. juli 2006 SERA-forordningen og i IFPS Users Manual (link til seneste udgave fremgår af Bilag 1), vedrørende....osv.</p> <p>2) ATS-instruks 13, indledende anm. til afsnit 4.4 (EST) ændres som følger:</p> <p><i>Anm.: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 ATM/ANS-forordningen, og i stedet for... osv.</i></p> <p>3) ATS-instruks 13, indledende anm. til afsnit 4.5 (CDN) ændres som følger:</p> <p><i>Anm.: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 ATM/ANS-forordningen, og i stedet for ... osv.</i></p>

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>4) ATS-instruks 13, indledende anm. 1 til afsnit 4.6 (ACP) ændres som følger:</p> <p><i>Anm 1: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 ATM/ANS-forordningen, og i stedet for ... osv.</i></p> <p>5) ATS-instruks 13, pkt. 4.7.1 ændres som følger:</p> <p>4.7.1 For koordination mellem tilstødende kontrolcentraler i EUR-regionen, skal anvendes EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 ATM/ANS-forordningen og fællesskabsspecifikationen OLDI, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.</p>
Naviair:		
ATS-instruks 0, pkt. 1.4	Efter vores opfattelse er Værnsfælles Kommando nedlagt og nu blot hedder Flyverkommandoen. Forsvaret kan bekræfte dette.	<p>Noteret – delvis enig.</p> <p>Flyverkommandoen har overfor Trafikstyrelsen i forhold til ATS-instruks 0, pkt. 1.4 oplyst, at "Værnsfælles Forsvarskommando" skal erstattes af "Forsvarskommandoen".</p> <p>ATS-instruks 1, pkt. 1.4 affattes som følger: "Lufttrafiktjenestens lokale ATS-instrukser samt relevante bestemmelser fastsat af Værnsfælles Forsvarskommando Forsvarskommandoen."</p>
ATS-instruks 1, Flyvepladstrafik	Flyvepladstrafik. Ændringen af denne ordlyd gør mig endnu mere i	<p>Noteret.</p> <p>Af definitionen, som er analog med definitionen i den dansksprogede udgave af forordning (EU) 2017/373 (ATM/ANS-forordningen) og</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>tvivl om, hvad "flyvepladstrafik" egentlig er. Hvad er "i nærheden"? 2 NM? 4NM? I kontrolzonen? Kan det være både i 1500', 2000' og 3000'? Eller er der en højde på?</p> <p>Vi har tidligere drøftet lige præcis dette, men jeg synes denne formulering, gør det helt umuligt at sige, hvad flyvepladstrafik er.</p>	<p>derfor er direkte gældende i Danmark, fremgår, at luftfartøjer, der opererer i nærheden af en flyveplads, omfatter, men er ikke begrænset til, luftfartøjer, der flyver ind i eller forlader flyvepladsens trafikrunde.</p> <p>Formuleringen "men er ikke begrænset til", som er indflettet i EU-forordningen, vurderes <u>eksempelvis</u> at omfatte luftfartøjer, som befinder sig i trafikrunden, ref. den gældende anmærkning til definitionen.</p> <p>Flyvepladstrafik kan, ref. spørgsmålet, ikke afgrænses til en vis afstand fra flyvepladsen eller til specifikke flyvehøjder.</p> <p>Se endvidere Trafikstyrelsens bemærkninger til høringssvaret om definitionen af "trafikrunde" nedenfor.</p>
<p>ATS-instruks 1, Trafikrunde</p>	<p>Trafikrunde Trafikrunden er defineret ved at være i nærheden af en flyveplads. Betyder det så, at flyvepladstrafik er defineret som værende indenfor trafikrundens geografiske udstrækning?</p>	<p>Noteret.</p> <p>En trafikrunde er defineret ved at være <i>den angivne flyvevej, som luftfartøjer følger under flyvning i nærheden af en flyveplads.</i></p> <p>Af definitionen af flyvepladstrafik fremgår, at <i>luftfartøjer, der opererer i nærheden af en flyveplads, omfatter, men er ikke begrænset til, luftfartøjer, der flyver ind i eller forlader flyvepladsens trafikrunde.</i></p> <p>Det er ikke muligt, hverken for flyvepladser generelt, eller for en given flyveplads per definition at fastlægge en trafikrundes geografiske udstrækning.</p>

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
ATS-instruks 1, Standardflyveplan	Standardflyveplan. Eftersom formatet ikke må bruges (RPL) giver det så mening at beholde definitionen?	Noteret. Definitionen bibeholdes, eftersom RPL kan anvendes uden for IFPZ. Grønland er eksempelvis uden for IFPZ, mens Færøerne er inden for IFPZ. Procedurer angående RPL omtales nærmere i ATS-instruks 13.
ATS-instruks 1, Væsentlig trafik	Væsentlig trafik. Trafik som man skal sørge for adskillelse fra, men der ikke er adskillelse til? Jeg læser det som, at væsentlig trafik er en underskridelse af minima, og jeg tror ikke, det er det, der menes. Jeg ved godt, at der tidligere har stået det samme i betydningsfuld trafik, men man kunne måske benytte lejligheden til at gøre det utvetydigt.	Noteret. Definitionen er bragt i overensstemmelse med definitionen i den dansksprogede udgave af ATM/ANS-forordningen, som er direkte gældende i Danmark. Den til definitionen tilknyttede anmærkning er tiltænkt at give en forståelse for hvordan IFR- og VFR-flyvninger i de enkelte luftrumsklasser udgør væsentlig trafik i forhold til hinanden. I henhold til definitionen, skal oplysninger om væsentlig trafik derfor gives og de herfor relevante procedurer iværksættes ved en situation med underskridelse af adskillelsesminima. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at flyvekontrolltjeneste udøves både procedurelt og ved anvendelse af ATS-overvågningssystemer.
ATS-instruks 4, pkt. 2.3	Gælder dette uanset bane i brug? Startende kunne starte modsat ankomende, gælder det så stadig?	Noteret. Da høringssvarene angående afsnit 2.3 ikke anfører forslag til ændringer, bibeholdes teksten uforandret. Som Naviair nævner i svaret til pkt. 2.3.1, 1) a), nedenfor, er disse adskillelsesminima udarbejdet af ICAO for ganske mange år siden og er indeholdt i ATM/ANS-forordningen, som er direkte gældende i Danmark. Begrundelser og rationaler for de fastsatte kriterier er ikke umiddelbart tilgængelige for Trafikstyrelsen.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>Trafikstyrelsen har følgende generelle bemærkninger til høringssvarene vedr. afsnit 2.3, herunder pkt. 2.3.1, 2) a) og 1) a), nedenfor.</p> <p>Ifølge ATM/ANS-forordningens pkt. ATS.TR.215 skal lufttrafiktjenesten udvælge de adskillelsesminima de ønsker at anvende, og de skal være godkendt af Trafikstyrelsen.</p> <p>Før nye adskillelsesminima anvendes i lufttrafiktjenesten skal personalet være behørigt uddannede heri, hvilket kan inkludere både teoretisk og praktisk uddannelse. Enhedens uddannelsesplan bør også revideres til at indeholde nye adskillelsesmetoder, så kompetencerne sikres fremadrettet.</p> <p>Trafikstyrelsen har noteret sig spørgsmålene i høringssvarene, og opfordrer Naviair til bilateral dialog med Trafikstyrelsen, hvis behovet fortsat er tilstede.</p> <p>Se også Trafikstyrelsens bemærkninger til pkt. 2.3.1, 2) a) og 1) a), nedenfor.</p>
ATS-instruks 4, pkt. 2.3.1, 2) a)	<p>Vi har været i kontakt med TS angående denne instruks.</p> <p>Vi kan godt se nogle af fordelene heri, men vi frygter en lille smule for flyvesikkerheden. Vi har anmodet om at få baggrunden og definitionerne til reglerne. (Reglerne som er blevet tilføjet stemmer 100% overens med ICAO DOC 4444 og</p>	<p>Noteret.</p> <p>Indledningsvis henvises til Trafikstyrelsens generelle bemærkninger ovenfor.</p> <p>Endvidere gør Trafikstyrelsen opmærksom på bestemmelsen i ATS-instruks 3, Flyvekontrolltjeneste generelt, pkt. 1.2:</p> <p><i>"1.2 Bortset fra tilfælde, hvor adskillelse kan reduceres i nærheden af flyvepladser, jf. ATS-instruks 5, pkt. 4.2.1, 4.2.3 og afsnit 4.4,</i></p>

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>EASA, men der står ingen forklaringer)</p> <p>Udfordringen består i at man må sende luftfartøjet i alle retninger indtil den ankommende flyver er 5 min fra banen. Der står ikke hvor lang tid før man kan gøre det, hvilket kan gøre at luftfartøjerne kan ende over den forlængede centerlinje i samme højde på samme tid.</p>	<p><i>skal en flyvekontrolenhed tilvejebringe adskillelse ved højdeadskillelse, jf. kapitel 2., eller horisontal adskillelse, jf. kapitel 3".</i></p> <p>Og videre pkt. 1.4:</p> <p><i>"1.4 Hvor den adskillelsesform eller det minimum, som er anvendt for at adskille to luftfartøjer, ikke kan opretholdes, skal der tages skridt til at sikre, at en anden adskillelsesform eller et andet minimum er eller vil være etableret før det tidspunkt, hvor den tidligere anvendte adskillelse vil blive utilstrækkelig."</i></p> <p>Der skal derfor tages hensyn til disse samt øvrige bestemmelser og procedurer der allerede anvendes af lufttrafiktjenesteudøveren, i forbindelse med udvælgelsen af nye adskillelsesminima.</p>
<p>ATS-instruks 4, pkt. 2.3.1, 1) a)</p>	<p>Det er faktisk lidt som ovenstående, dog er det ikke helt så kritisk, da der her ikke er defineret et tidspunkt, men først når man udfører selve den fulde procedure. Derved reduceres tiden hvor man kan sende i alle retninger, og det vil givetvis være svært at nå at få luftfartøjerne i samme højde på samme tid, dog skal man stadig være meget opmærksom.</p> <p>Vi kunne godt tænke os nogle retningslinjer her også, om hvordan de ser det udført.</p>	<p>Noteret.</p> <p>Indledningsvis henvises til Trafikstyrelsens generelle bemærkninger ovenfor.</p> <p>Mht. ønsket om nogle retningslinjer, henleder Trafikstyrelsen opmærksomheden på den til afsnit 2.3, tilknyttede figur, der illustrerer anvendelsen af de i afsnit 2.3 omtalte adskillelsesminima.</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	Derudover er det godt at ATS 4 kommer til at afspejle de regler, som har været gældende andre steder i mange år. Dermed kan vi også håndtere mere trafik.	
ATS-instruks 5, pkt. 6.1.2	<p>Hvad er baggrunden for at der bør gives advarsel om Wake Turbulence selvom gældende adskilleelsesminima er overholdt?</p> <p>Vi er bekendt med at det ikke er en ændring, men er nysgerrige på baggrunden, da denne opfordring ikke er gældende i andre lande så vidt vi ved.</p>	<p>Noteret.</p> <p>Da bestemmelserne i ATS-instruks 5 om wake turbulence ikke er ændret og dermed ikke er en del af høringen, forbliver pkt. 6.1.2 indtil videre uændret.</p> <p>Trafikstyrelsen vil undersøge forholdet.</p>
ATS-instruks 5, pkt. 1.4.1, pkt. 1.4.1.1 og pkt. 1.4.2	<p>Bestemmelserne beskriver en højdebegrænsning på dronetrykning på 100 m over terræn udenfor hhv. 5 og 8 km fra lufthavn/flyvestation. Ifølge droneregler på droneregler.dk må drone flyvning udenfor afstandskravene til lufthavnene udføres i op til 120 m over terræn. Dette bør tilrettes i ATS-instruksen.</p> <p>Ændringen fra 100 til 120 m eller omvendt fremgår ikke at høringsmateriale til de nye dronebestemmelser.</p>	<p>Noteret – ikke enig.</p> <p>Procedurerne anført i ATS-instruks 5, afsnit 1.4 har baggrund i BL 9-4, jf. også den indledende anmærkning til afsnit 1.4, og er, indtil de nye dronebekendtgørelser træder i kraft (forventeligt primo 2024), kun gældende for Færøerne og Grønland.</p> <p>Af BL 9-4 fremgår at flyvehøjden højst må være 100 m over terræn.</p> <p>Oplysningerne som fremgår på Trafikstyrelsens website <i>droneregler.dk</i> er generelt kun gældende for Danmark.</p> <p>De for ATS relevante procedurer, som gælder for Danmark, er anført i ATS-instruks 5, afsnit 1.5, og har baggrund i EU-forordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer samt bekendtgørelse nr. 2253 om supplerende regler til</p>

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>forordning 2019/947. Det fremgår af forordning 2019/947 at flyvehøjden generelt højst må være 120 m over terræn.</p> <p>Som nævnt i høringsbrevet, under ATS-instruks 5-afsnittet, henledes opmærksomheden på, at Trafikstyrelsen planlægger opdatering af droneafsnittene i ATS-instruks 5 på baggrund af de tre nye dronebekendtgørelser, som forventes at blive gældende primo 2024.</p>
ATS-instruks 6, pkt. 4.2	Vi synes, at dette afsnit mangler noget kontekst. Det er svært at tolke, hvilke oplysninger det forventes, at lufttrafiktjenesteenhederne forventes at give på eget initiativ til luftfartøjerne. Er det meningen at punkt 4.2.2 skal være et underpunkt til 4.2.1, og derved tolkes derefter?	<p>Enig.</p> <p>De for ATS-instrukserne relevante MET-udtryk defineres, eller beskrives, i henhold til ATM/ANS-forordningen i ATS-instruks 1.</p> <p>Følgende udtryk defineres/beskrives indsættes i ATS-instruks 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flyvepladsudsigt (TAF) (terminal aerodrome forecast (TAF)): En kortfattet beskrivelse af de forventede meteorologiske forhold på en flyveplads i en nærmere angivet periode. - Lokal rutinemelding (local routine report): En meteorologisk melding udstedt med faste tidsintervaller — kun beregnet til udbredelse på afgangsflyvepladsen, hvor observationerne blev foretaget. <i>Anm.: Lokale rutinemeldinger relaterer sig til udtrykket "Met-report".</i> - Lokal særmelding (local special report): En meteorologisk melding udstedt i henhold til de kriterier, der er fastsat for særlige observationer — kun beregnet til udbredelse på afgangsflyvepladsen, hvor observationerne blev foretaget.

Reference	Hørings svar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p><i>Anm.: Lokale særmeldinger relaterer sig til udtrykket "Special", dvs. en ændring til Met-report.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - METAR: Meteorologiske rutinemeldinger for en flyveplads. Engelsk: METAR: Aerodrome routine meteorological report. - SPECI: Særlige meteorologiske meldinger for flyvepladsen. Engelsk: SPECI: Aerodrome special meteorological report. <p>Udtrykket "lokal specialmelding" ændres i afsnit 4.2 til "lokal særmelding" i overensstemmelse med ATM/ANS-forordningen, hvilket igen indebærer redaktionelle konsekvensændringer til ATS-instruks 13 punkterne 7.4.2 a); 7.4.4.1; 7.4.5.1; 7.4.12; 7.4.14 og 7.4.14.1.</p> <p>I forhold til konteksten, ændres høringsversionens pkt. 4.2.2 til pkt. 4.2.1.1, som en tydeliggørelse af at det er et underpunkt. Derudover gøres der i pkt. 4.2.1 opmærksom på underpunktet.</p> <p>Afsnit 4.2 affattes som følger, hvor pkt. 4.2.1.1 har baggrund i ICAO Doc 7030/EUR (ændringer markeret i forhold til høringsversionen):</p> <p>4.2 Oplysninger om lokale specialsærmeldinger, SPECI og ændret TAF</p> <p>4.2.1 Lokale specialsærmeldinger og ændret TAF skal videregives til luftfartøjer på anmodning, <i>jf. dog pkt. 4.2.1.1</i>, og suppleres:</p> <p>a) ved individuelt opkald <i>fra den pågældende lufttrafiktjenesteenhed</i>, med oplysninger om udvalgte, lokale specialsærmeldinger samt</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>ændret TAF for startflyvepladsen, bestemmelsestedet og alternative flyvepladser, som angivet i flyveplanen; eller</p> <p>b) ved et generelt opkald og afsendelse uden kvittering på passende frekvenser til luftfartøjer, der er berørt af den pågældende lokale specialsærmelding og ændrede TAF.</p> <p><i>Anm.: Gældende METAR og TAF for udvalgte flyvepladser udsendes via VOLMET, ref. AIP Denmark, GEN 3.5, Meteorological Services. VOLMET-udsendelser finder ikke sted på Færøerne og i Grønland.</i></p> <p>4.2.1.1 Oplysninger til luftfartøjer om en ændret TAF skal, på lufttrafiktjenesteens initiativ, videregives til luftfartøjer inden for 60 minutters flyvning fra bestemmelsestedet, medmindre oplysningerne er gjort tilgængelige på anden måde.</p> <p>4.2.2 SPECI udstedt for flyvepladser, som ikke betjener ruteflyvning, skal videregives til luftfartøjer på anmodning.</p>
ATS-instruks 10, pkt. 15.1.2 b)	<p>I ATM/ANS-forordningens pkt. GM1 ATS.TR.155(c)(9) om sikkerhedsbetonede alarmer og advarsler, tolker vi kravet som "bør", mens ATS-instruksen anvender "skal". Dette er en stramning af GM teksten. I Naviair implementerer vi de relevante sikkerhedsbetonede alarmer ud fra enhedens behov. Hvis TS ønsker at fastholde et "skal", vil det betyde implementeringen af alarmer, som ikke umiddelbart har en</p>	<p>Noteret – delvis enig.</p> <p>Udgangspunktet for videreførelsen af bestemmelsen om sikkerhedsbetonede alarmer og advarsler fra ATS-17 til ATS-10 er, at tjenesteudøverne opfylder kravet i den gældende ATS-17, pkt. 4.1.1.3.</p> <p>I videreførelsen af teksten om de sikkerhedsbetonede alarmer og advarsler fra ATS-instruks 17 havde Trafikstyrelsen dog ikke den fornødne fokus på ATM/ANS-forordningens pkt. ATS.TR.155(c)(9), som angiver:</p> <p><i>(c) "Lufttrafiktjenesteudøvere skal, alt efter de funktioner for hvilke der anvendes ATS-overvågningsoplysninger i forbindelse med</i></p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>operationel sikkerhedsfordel. F.eks. anvender EKCH APP ikke MTCD (Medium Term Conflict Detection), fordi det ikke vil være relevant for den givne enhed, da det kan give et stort antal unødige alarmer og som potentielt kan forstyrre trafikafviklingen.</p>	<p><i>udøvelse af lufttrafiktjenester, fastlægge procedurer for: ...</i> <i>(9) ATS-overvågningsbaserede sikkerhedsrelaterede alarmeringer og varsler, hvis de er gennemført".</i></p> <p>Bestemmelsen i pkt. 15.1.2 ændres derfor, for at blive bragt i overensstemmelse med det for emnet relevante krav i pkt. ATS.TR.155(c)(9), og affattes som følger:</p> <p>15.1.2 En lufttrafiktjenesteenhed skal i lokal ATS-instruks have indarbejdet procedurer for følgende ATS-overvågningsbaserede sikkerhedsbetonede alarmer og advarsler, hvis de er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden:</p> <p>a) konfliktalarm (conflict alert), (underpunkterne b) til og med h) er uændrede)</p> <p>Som følge af ændringen til pkt. 15.1.2:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tilføjes der i pkt. 15.2 og 15.3 en henvisning til pkt. 15.1.2, for at tilkendegive at bestemmelserne kun er gældende, hvis STCA-alarmer er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden; 2) ændres indledningen til pkt. 15.2.3 for at være konsistent med ATM/ANS-forordningens pkt. GM2 ATS.TR.155(c)(9). Pkt. 15.2.3 er desuden tilføjet en henvisning til pkt. 15.1.2 for at tilkendegive at bestemmelsen kun er gældende, hvis STCA-alarmer er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<p>Pkt. 15.2.3 affattes som følger:</p> <p>15.2.3 Procedurer og relaterede bestemmelser angående anvendelsen af STCA, jf. pkt. 15.1.2, skal fremgå af lokal ATS-instruks, og bør bla. angive: ... (underpunkterne a) til og med g) er uændrede)</p> <p>3) ændres indledningen til pkt. 15.3.1 for at være konsistent med ATM/ANS-forordningens pkt. GM3 ATS.TR.155(c)(9). Pkt. 15.3.1 er desuden tilføjet en henvisning til pkt. 15.1.2 for at tilkendegive at bestemmelsen kun er gældende, hvis MSAW-alarmer er implementeret i lufttrafiktjenesteenheden.</p> <p>Pkt. 15.3.1 affattes som følger:</p> <p>15.3.1 Procedurer og relaterede bestemmelser angående anvendelsen af MSAW, jf. pkt. 15.1.2, skal fremgå af lokal ATS-instruks, og bør bla. angive: ... (underpunkterne a) til og med f) er uændrede)</p>
ATS-instruks 10, pkt. 15.1.2	Vi mener ikke, at der bør stå "(short term conflict alert (STCA))" efter konflikt alarm i pkt. a). Vores tolkning af de relevante EASA-bestemmelser er ikke den, som bliver videregivet her. Vi mener, der bør stå "(conflict alert)" efter punkt a) jf. GM1 ATS.TR.155(c)(9).	<p>Enig.</p> <p>ATS-instruks 10, pkt. 15.2.1 litra a) ændres som følger:</p> <p>a) konfliktalarm (short term conflict alert (STCA)),</p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
<p>ATS-instruks 10, pkt. 13.9.2</p>	<p>I forbindelse med dialog mellem Naviair og TS vedr. anvendelse af nedsat adskillelse blev der stillet spørgsmål til baggrunden for krav om hastighedsbegrænsning for at anvende 3 NM adskillelse. Hvad er baggrunden for krav om hastighedsbegrænsning for at anvende 3 NM adskillelse?</p> <p>Vi er ikke bekendt med at dette krav er gældende i andre lande.</p> <p>I henhold til forordningsteksten er der krav om at farten monitoreres "aircraft approach speeds are closely monitored by ATCO..." (AMC1 ATS.TR.210(c)(2) pkt.2.vi).</p>	<p>Noteret.</p> <p>Trafikstyrelsen er bekendt med korrespondancen af 14. maj 2023, hvor spørgsmålet blev rejst over for Trafikstyrelsen.</p> <p>Høringsvaret indeholder, i modsætning til korrespondancen af maj 2023, hvad Trafikstyrelsen opfatter som et argument for at fjerne hastighedsbegrænsningen: "I henhold til forordningsteksten er der krav om at farten monitoreres "aircraft approach speeds are closely monitored by ATCO..." (AMC1 ATS.TR.210(c)(2) pkt.2.vi)."</p> <p>Dette er dog ikke korrekt, idet kravet til flyvelederen om nøje at monitorere luftfartøjernes hastighed, jf. AMC1 ATS.TR.210(c)(2), underpunkt 2) vi), henhører under krav ved et adskillelsesminimum på 2.5 NM.</p> <p>Krav til et adskillelsesminimum på 2,5 NM er i ATS-instruks 10 anført i pkt. 13.10.1, hvor det af underpunkt e) fremgår: "<i>luftfartøjernes indflyvningshastigheder nøje overvåges af flyvelederen, og, hvis nødvendigt, justeres for at sikre at adskillelsen ikke kommer under minimum</i>";</p> <p>Trafikstyrelsen undersøger fortsat sagen vedrørende hastighedsbegrænsningen i pkt. 13.9.2 ved et adskillelsesminimum på 3 NM.</p>
<p>ATS-instruks 10, pkt. 13.9.2</p>	<p>Hvordan skal flyveledere forholde sig til kravet om hastighedsbegrænsningen i forhold til luftfartøjer der ikke er i stand til at flyve 250 KTS. Skal flyvelederen eksempelvis instruere små enmotorede fly i maksimalt at flyve 250 KTS for at 3 NM adskillelse kan anvendes, eller må flyvelederen</p>	<p>Se indledningsvis Trafikstyrelsens bemærkninger til samme punkt ovenfor.</p> <p>Trafikstyrelsens høring har ikke foreslået ændringer vedrørende hastighedsbegrænsningen, som har været gældende i mange år.</p> <p>Hastighedsbegrænsningen skal sikre, at luftfartøjer ikke opererer med en hastighed på over 250 KTS. Det er Trafikstyrelsens tolkning</p>

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>anvende 3 NM adskillelse baseret på sin viden om luftfartøjernes ydeevne?</p>	<p>af bestemmelsen, at behovet for at udstede hastighedsbegrænsninger derfor kan vurderes af flyvelederen, blandt andet på baggrund af flyvelederens viden om luftfartøjernes ydeevne, information fra flyveplanen samt data vist på præsentationsskærmen.</p>
<p>ATS-instruks 10, pkt. 3.1</p>	<p>Hvad er baggrunden for at ændre fra "bør" til "skal"?</p> <p>APP giver kursdirigering til stort set alle afgående luftfartøjer for at fremme og regulere trafikken. Dertil bruges kurdirigering også til ankomende luftfartøjer f.eks. i forbindelse med sekvensering og adskillelse. Det vil betyde en væsentlig øget arbejdsbelastning for APP hvis alle fly skal have oplysning om position hver gang der sendes direkte til et waypoint efter kursdirigering. APP oplever aldrig anmodninger om positionsrapporter fra piloter.</p>	<p>Noteret – delvis enig.</p> <p>Ændringen i pkt. 3.1 fra "bør" til "skal" skyldes at bestemmelsen har baggrund i en acceptabel måde for overensstemmelse (AMC). Medmindre man som tjenesteudøver har fået godkendt en alternativ måde for overensstemmelse (AltMOC), er AMC eneste acceptable måde for opfyldelse af kravet, og derfor skal AMC'ens "should" forstås som "shall" – og det er dette forhold der kommer til udtryk i ATS-instruksen. Har man som tjenesteudøver en godkendt AltMOC vil de alternative procedurer skulle angives i f.eks. LAI, da en AltMOC ikke uden videre kan anvendes af andre tjenesteudøvere.</p> <p>Trafikstyrelsen har forståelse for de i høringssvaret fremførte argumenter. Trafikstyrelsen har derfor bestemt, efter intern sagsbehandling og på baggrund af, at AMC1 ATS.TR.155(c)(2), underpunkt (a)(4) gør det muligt for Trafikstyrelsen at foreskrive andet, at det tilsvarende krav i ATS-instruks 10, pkt. 3.1, litra d) ikke gøres gældende i København FIR og Sondrestrom CTA. Kravet udgår derfor og der indsættes en anmærkning som orienterer om baggrunden herfor.</p> <p>Følgende anmærkning indsættes til ATS instruks 10, punkt 3.1:</p> <p><i>Anm.: Trafikstyrelsen har i henhold ATM/ANS-forordningens AMC1 ATS.TR.155(c)(2); (a)(4), bestemt, at den acceptable måde for overensstemmelse indeholdt i samme AMC-punkt, som i mangel af alternative måder for overensstemmelse indebærer, at ATS skal give</i></p>

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<i>positionsoplysninger efter kursdirigering, ikke er gældende i København FIR og Sondrestrom CTA, og punktet er derfor ikke medtaget i ATS-instruksen.</i>
ATS-instruks 10, pkt. 13.9.3	Anden halvdel af bestemmelsen bør have sin egen nummerering, da den for os at læse, ikke har noget med den første halvdel at gøre.	<p>Enig.</p> <p>Sidste halvdel af det foreslåede pkt. 13.9.3, som er af generel karakter ifm. kontrol af udstyr, flyttes til instruksens afsnit 1.3, Kontrol af udstyr ved anvendelse af ATS-overvågningssystemer, som nyt pkt. 1.3.1, som følger:</p> <p>1.3.1 Lufttrafiktjenesteenheden skal udarbejde retningslinier for den kontrol af ATS-overvågningsudstyret som flyvelederen skal foretage. Sådanne retningslinier skal fremgå af lokal ATS-instruks.</p> <p>Efterfølgende punkter i afsnit 1.3 renummereres.</p> <p>Pkt. 13.9.3 affattes som følger:</p> <p>13.9.3 Såfremt reduceret adskillelse baseret på multi ATS-overvågningssystemer anvendes, jf. pkt. 13.9.2 og 13.10.1, er lufttrafiktjenesteenheden ansvarlig for, at der med den tekniske organisation er aftalt procedurer, der sikrer at den krævede analyse af nøjagtighed gennemføres med de fastsatte intervaller, samt at øvrige tekniske krav bliver opfyldt. Proceduren skal endvidere sikre at der sker opfølgning på konstaterede unøjagtigheder og fejl på udstyr, som vil ændre betingelserne for anvendelse af reduceret adskillelse.</p> <p><i>Anm.: Betingelser for fastsættelse af nærmere definerede områder hvor reduceret adskillelse kan anvendes, er anført i Tillæg A.</i></p>

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
Esbjerg Lufthavn:		
ATS-instruks 1, Luftfartens meteorologiske station (AMS)	Det forekommer besynderligt at AMS er defineret som aeronautical meteorological station, når EASA i forordning 139 lige har indført AMS som APRON MANAGEMENT SYSTEM. Det er beskrevet i forordning 139 subpart F.	Enig. Tre-bogstavs akronymmerne fjernes fra de tre MET-definitioner - Luftfartens meteorologiske kontor, - Flyvepladsens meteorologiske kontor, og - Meteorologisk overvågningskontor.
ATS-instruks 7, afsnit 1.2	I SERA forordningen står i pkt. SERA.9005: (a) Flight information service shall include the provision of pertinent: (d) (2) the runway-in-use. I SERA forordningen står intet beskrevet om, at det er et oplæg til debat.	Noteret. Der er fuld overensstemmelse mellem kravet i ATM/ANS-forordningens pkt. ATS.TR.305 og i SERA-forordningens pkt. SERA.9005, og Trafikstyrelsen anser ikke at valget af bane i brug er et oplæg til debat. AFIS-operatøren skal vælge bane i brug under hensyntagen til underpunkterne i pkt. 1.2.1. Se endvidere Trafikstyrelsens bemærkninger nedenfor.
ATS-instruks 7, afsnit 1.2	Anm 1 + Anm 2 samt pkt.1.2.1 er hentet fra 373 forordningen GM1 ATS.TR.305 (c)(2). Vedr. Anm 2; det ligger i klassifikationen af luftrum G, at det er ukontrolleret. Derfor står det	Noteret. Som nævnt oven for, anser Trafikstyrelsen ikke valget af bane i brug som et oplæg til debat, og Trafikstyrelsen er enig i, at der kan kun være én bane i brug ad gangen. Bane i brug vælges af AFIS-operatøren under hensyntagen til underpunkterne anført i pkt. 1.2.1, og den information tilgår

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	<p>luftfartøjschefen frit at følge eller ikke følge de råd og informationer der bliver givet af AFIS. Men det er vores overbevisning at der KUN kan være ÉN bane i brug ad gangen.</p> <p>For pkt. 1.2.1 giver det mening at justere teksten så den kommer på højde med 373 forordningens GM.</p> <p>At slette pkt. 1.2.1.1 virker derimod som en voldsom nedsættelse af flyvesikkerheden. Her tænkes på sætningen om modsatrettet trafik; altså trafik til begge baneender på samme tid. (ikke den selvopfundne definition fra slv/ts)</p> <p>Førnævnte punkt i 373-forordningen er GM; det er vores overbevisning at det eksisterende pkt. 1.2.1.1 til fulde dokumenterer overholdelse af forordningens krav.</p> <p>I dette punkt kan også teksten fra Anm 1 indføres.</p>	<p>luftfartøjschefen, som så, pga. luftrumsklassifikationen, kan oplyse hvis han/hun ønsker at benytte (d)en anden bane.</p> <p>Det skal i den forbindelse bemærkes, at en luftfartøjschef, der ønsker at benytte en anden bane end den bane der af AFIS-operatøren er valgt som bane i brug, hvad han/hun er i sin ret til pga. luftrumsklassifikationen, kun vil kunne gennemføre flyvningen til den anden bane, hvis flyvningen, ref. lufttrafikreglerne, ikke kommer så nær på andre luftfartøjer, at der kan opstå fare for sammenstød. Sidstnævnte er fartøjschefens ansvar, og AFIS-operatøren er ansvarlig for at udstede relevante trafikoplysninger med henblik på at understøtte fartøjschefens beslutninger i sit valg af flyvevej.</p> <p>De to anmærkninger er i ATM/ANS-forordningen anført som GM'er, dvs. vejledende materiale, og er i instruksen alene 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.</p> <p>For at undgå at placeringen af de to anmærkninger måtte give et indtryk af at valg af bane i brug er et oplæg til debat, flyttes de to anmærkninger, i justeret form, til efter pkt. 1.2.1.</p> <p>Derudover ændres indledningen til anm. 2 til:</p> <p>"Oplysning om bane i brug er at betragte som information til piloten om hvilken bane....osv."</p> <p>Med hensyn til bemærkningerne angående det slettede pkt. 1.2.1.1 henledes opmærksomheden på, at det gældende underpunkt e) ("<i>de berørte luftfartøjschefer ønsker</i>") slettes. Pkt. 1.2.1.1 er direkte tilknyttet det nu slettede underpunkt e).</p>

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		Pkt. 1.2.1.1 kan derfor ikke opretholdes, også henset til at AFIS-operatøren, som også indikeret i høringssvaret, ikke har beføjelse til at afgøre hvilken flyvevej piloten skal følge.

Høringsparter:

Myndigheder

Flyverkommandoen

ATS organisationer og enheder:

Isavia ANS

Naviair

Esbjerg – Tyra

Mittarfeqarfiit

Odense

Stauning

Sønderborg

Vamdrup

Organisationer og ATS skoler

Dansk Flyvelederforening

DATSO, FISO operatører

Entry Point North

Gate Aviation Training

ARO enheder

Herning

Thisted

Tønder

Tåsinge/Elvira Madigan Airport

Ærø