

Ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 1. maj 2025

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 29. januar 2025 samt på baggrund af indkomne høringssvar, ændres de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 1. maj 2025.

Høringssvar og Trafikstyrelsens bemærkninger dertil, herunder beslutning om ændringer i forhold til høringsversionerne, 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 8, ATIS,
- ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågningssystemer,
- ATS-instruks 12, Unormale situationer,
- ATS-instruks 14, Kommunikation,
- ATS-instruks 16, Rapportering og indberetning
- ~~- ATS-instruks 19, Wake Turbulence (Annulleres)~~

Ændringerne til instruksmaterialet fremgår, sammen med høringsnotatet, de pr. maj 2025 udgåede checklister til unormale situationer, jf. gældende Tillæg A og B til ATS-instruks 12 samt ICAO's vejledning i forbindelse med SID- og STAR-procedureerne, af Trafikstyrelsens hjemmeside under mappen "ATS-instrukser ændringer pr. 1. maj 2025" via linket <https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/luftfart/lufttrafik-og-luftfartstjenester-atmans/lufttrum-notam-restriktionsomraader-etc/lufttrafiktjenester>. Instrukserne vil, på ikrafttrædelsesdatoen den 1. maj 2025, blive overført som gældende instrukser.

Ændringerne er primært foranlediget af ændringer til EU-lovgivningen, hvor flere forordninger er opdateret på baggrund af ICAO's regler:

- Forordning (EU) 2024/403, som ændrer ATM/ANS-forordningen fsva. definitionen af SIGMET og visse krav om specielle visuelle flyveregler og klareringer fra en flyvekontrolenhed,
- Forordning (EU) 2024/404, som ændrer SERA-forordningen fsva. ajourføring af relevante ICAO-bestemmelser og afslutning af proceduren vedrørende svigtende radioforbindelse,
- Forordning (EU) 2024/1111, som ændrer SERA- og ATM/ANS-forordningen, forordning (EU) 1178/2011 og forordning (EU) 965/2012 fsva. fastsættelse af krav til operation af bemandede luftfartøjer med kapacitet til lodret start og landing (VTOL).

Ændringerne i instrukserne i forhold til den tidligere udgave er markeret med streg i margenen.

Ændringerne til de enkelte ATS-instrukser fremgår nedenfor, hvor "ATM/ANS-forordningen" også skal læses som BL 7-5.

ATS-instruks 0

Der er foretaget redaktionelle ændringer, herunder i kapitel 3, Oversigt over gældende instrukser, som følger:

- Tillæg A og Tillæg B (Checklister) til ATS-instruks 12 udgår af instruks.
- Tillæg B (CPDLC) til ATS-instruks 14 slettes.
- ATS-instruks 19, Wake turbulence, annulleres.

ATS-instruks 1, Definitioner

Instruksen er tilføjet følgende nye definitioner for:

- **Helikopter** (helicopter),
- **Rotorfly** (rotorcraft),

Følgende definitioner/udtryk er ændret:

- Luftfartøjsbetegnelse ændres til: **Luftfartøjsidentifikation** (aircraft identification),
- Minimum brændstof ændres til **Mindste brændstofmængde** (minimum fuel), som pr. maj 2025, udover mindste brændstofbeholdning tillige indikerer mindste energibeholdning.

Fra instruksen slettes "definitionen" på **Wake Turbulence** (wake turbulence), og den nu gældende kategorisering af luftfartøjer er indført i ATS-instruks 5.

ATS-instruks 2, Lufttrafiktjeneste generelt

Afsnit 9.2, Indhold af positionsrapporter underopdeles i punkter for hhv. Danmark og Færøerne/Grønland.

Instruksen er derudover generelt opdateret i overensstemmelse med ændringerne til de ovenfor nævnte definitioner i ATS-instruks 1.

ATS-instruks 3, Flyvekontrolltjeneste generelt

Pkt. 6.2.3.1 og 6.2.3.3: Teksten er ændret, således at udtrykket "VIA" ikke indgår ifm. ruteklareringer i overensstemmelse med ændringerne i fraseologien i ATS-instruks 14, Tillæg A.

Instruksen er derudover generelt opdateret i overensstemmelse med ændringerne til de ovenfor nævnte definitioner i ATS-instruks 1.

ATS-instruks 4, Indflyvningskontrolltjeneste

Pkt. 3.3.3: Redaktionel ændring for at indikere sammenhængen til pkt. 3.3.4.

Pkt. 3.3.4: Punktet er opdateret i henhold til ATM/ANS-forordningen, og tydeliggør hvornår der, i forbindelse med IFR-luftfartøjer som udfører indflyvning med jordsigt og som selv opretholder adskillelse til det foranflyvende luftfartøj, skal udstedes advarsel om mulig wake turbulence.

Instruksen er derudover generelt opdateret i overensstemmelse med ændringerne til de ovenfor nævnte definitioner i ATS-instruks 1.

ATS-instruks 5, Tårnkontrolltjeneste

Pkt. 4.5.5: Nyt punkt som angiver lyssignaler som skal anvendes til luftfartøjer i trafikrunden, f.eks. i forbindelse med radiofejl. Af anmærkningen til punktet fremgår luftfartøjers kvittering for modtagelse.

Anmærkningen til pkt. 4.5.7.3.1 oplyser om Trafikstyrelsens beføjelse til at særlige helikopteroperationer kan gives tilladelse til at operere i en kontrolzone ved en flyvesigtbarhed, der er lavere end det der fremgår af pkt. 4.5.7.3.1.

Pkt. 4.6.5: Redaktionel ændring for at indikere sammenhængen til pkt. 5.1.1.2 om advarsel om mulig wake turbulence.

Pkt. 4.6.6: Nyt punkt som angiver lyssignaler som skal anvendes til kørende luftfartøjer, f.eks. i forbindelse med radiofejl. Af anmærkningen til punktet fremgår luftfartøjers kvittering for modtagelse.

Kapitel 5 om wake turbulence, er:

- generelt opdateret i overensstemmelse med ATM/ANS-forordningen, dog er wake turbulence adskillelsesminima ifm. luftfartøjer af kategorien SUPER i instruks opdateret i henhold til de internationalt godkendte procedurer i ICAO PANS-ATM, idet ATM/ANS-forordningen på dette område først forventes opdateret senere i 2025, og
- generelt tilrettet som følge af annulleringen af ATS-instruks 19, Wake turbulence, hvorfra relevant tekst er overført til kapitel 5.

Pkt. 5.1.1 og 5.1.1.1: Indeholder kategoriseringen af luftfartøjer ifm. wake turbulence og, fsva. pkt. 5.1.1.1, om bestemmelsen om B-757.

Pkt. 5.1.1.2 med anmærkning: Overført fra ATS-instruks 19, og angiver at helikoptere under hovering eller air taxiing bør holdes vel klar af lette luftfartøjer, med tilknyttet forklaring i anmærkningen.

Afsnit 5.2 angiver hvornår wake turbulence adskillelse skal finde anvendelse i forbindelse med ankommende og afgående luftfartøjer, herunder at wake turbulence ikke skal finde anvendelse ved ankommende VFR-luftfartøjer og IFR-luftfartøjer, som i henhold til pkt. 5.2.2 udfører indflyvning med jordsigt.

Pkt. 5.2.2.1: Angiver at der skal gives advarsel om wake turbulence til flyvningerne omhandlet i pkt. 5.2.2, og når det i øvrigt skønnes nødvendigt i andre situationer.

Pkt. 5.3.1: Angiver wake turbulence procedurer, herunder adskillelsesminima, for ankommende luftfartøjer.

Pkt. 5.4.1: Angiver wake turbulence procedurer, herunder adskillelsesminima, for afgående luftfartøjer.

Figurerne tilknyttet pkt. 5.4.1 er opdateret og figur-nummereringen er præciseret. Minuttallet fremgår ikke længere af illustrationen, da det foreskrevne wake turbulence adskillelsesminimum fremgår af proceduren.

Pkt. 5.5.1: Angiver wake turbulence procedurer, herunder adskillelsesminima, for ankommende og afgående luftfartøjer ved anvendelse af forskudt landingstærskel.

Pkt. 5.6.1: Angiver wake turbulence procedurer, herunder adskillelsesminima, for operationer i modsat retning. **Det skal bemærkes**, at minuttallet for wake turbulence adskillelsesminima i pkt. 5.6.1 er skærpet med 1 minut, ift. gældende instruks, for alle de nævnte situationer.

ATS-instruks 6, Flyveinformationstjeneste

Pkt. 2.1: Omfanget af flyveinformationstjeneste er udvidet med et nyt litra g), idet flyveinformationstjeneste pr. maj 2025 omfatter videregivelse af relevante oplysninger om ubemandede luftfartøjer.

Instruksen er derudover generelt opdateret i overensstemmelse med ændringerne til de ovenfor nævnte definitioner i ATS-instruks 1.

ATS-instruks 8, ATIS

Pkt. 5.1 h), 6.1 h) og 7.1 g) er opdateret i overensstemmelse med konceptet for det globale rapporteringsformat (GRF), hvor de nævnte underpunkter nu anfører: "banens overfladetilstand,".

ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågningssystemer

Kapitel 5 er generelt opdateret, og overskriften er ændret til "Anvendelse af SSR og ADS-B".

Pkt. 5.1.1 om kodetildeling er opdateret med den nye, og i EU's kontinentale områder anvendte og reserverede, SSR-kode 7601, som forklaret i anmærkning 1 til pkt. 5.1.1.

Anmærkning 2 til pkt. 5.1.1 om anvendte SSR-koder i København FIR er bibeholdt i maj-udgaven, idet høringsversionen fejlagtigt angav at anmærkningen skulle slettes.

Anmærkning 3 til pkt. 5.1.1 informerer om at luftfartøjer udstyret med ADS-B kan indikere en nødsituation eller lignende ved at aktivere en af ADS-B'ens nød- og/eller ilfunktionstilstande.

Pkt. 5.2.3: Kravet om at transmittere luftfartøjsidentifikationen, som angivet i flyveplanens felt 7, udvides til også at omfatte luftfartøjer udstyret med ADS-B. Dog kan Trafikstyrelsen, for de pågældende udstyrede luftfartøjer, godkende at der, som luftfartøjsidentifikation, anvendes andet end luftfartøjsregistreringen for flyvninger uden en flyveplan.

Pkt. 13.9.2: Den i gældende udgave angivne hastighedsbegrænsning såvel i forbindelse med indflyvning (pkt. 13.9.2) som udflyvning (pkt. 13.9.2.1) er fjernet på baggrund af specifik sagsbehandling med Navi-air, hvorved procedurerne er bragt i overensstemmelse med ATM/ANS-forordningen.

Afsnit 13.11 om wake turbulence ved anvendelse af ATS-overvågningssystemer er opdateret, og er, ift. høringsversionen, suppleret med diverse henvisninger til ATS-instruks 5. **Det skal bemærkes**, at

afstanden i pkt. 13.11.2 mellem SUPER, efterfulgt af HEAVY, er lempet med 1 NM ift. gældende instruks.

ATS-instruks 12, Unormale situationer

Pkt. 1.6.1: Checklisterne ved unormale situationer, indeholdt i gældende instruks' Tillæg A og B, udgår af instruks.

Ansaret for opdatering af de for den enkelte tjeneste relevante checklister overgår til den enkelte, certificerede tjenesteudøver pr. maj 2025. Til brug for tjenesternes fremtidige opdatering og eventuel videreudvikling af checklisterne udsendes begge checklister, jf. instruksens opdaterede Tillæg A og gældende Tillæg B sammen med dette følgebrev, og fremgår, indtil videre, af Trafikstyrelsens hjemmeside, som anført på side 1.

Kapitel 5 om nødnedgang er opdateret i overensstemmelse med ICAO's globale regelsæt, som også er afspejlet i SERA-forordningen.

Pkt. 5.1 Procedurene som skal anvendes af lufttrafiktjenesten i forbindelse med et luftfartøjs nødnedgang er tilsvarende ændret, og rækkefølgen af de tiltag, som ATS-personalet skal udføre, er ændret i forhold til gældende instruks.

Kapitel 9 om svigtende radioforbindelse er opdelt i tre afsnit, hvor:

- afsnit 9.1, om svigtende radioforbindelse, alene er gældende for Danmark,
- afsnit 9.2, om svigtende radioforbindelse, alene er gældende for Færøerne og Grønland, og
- afsnit 9.3, om radiofejl på jordudstyr, er gældende for Rigsfællesskabet som helhed.

Afsnit 9.1 indeholder dels de procedurer for svigtende radioforbindelse, som fremgår af SERA-forordningen pr. maj 2025, som er gældende for luftrummet over de territoriale dele af Danmark, og dels de procedurer for svigtende radioforbindelse, som fremgår af ICAO Annex 2, som er gældende for luftrummet over åbent hav ("High seas").

På grund af usikkerheden om hvilket regelsæt et luftfartøj i tilfælde af svigtende radioforbindelse vil følge i en given situation tilråder den indledende anmærkning 1 til afsnit 9.1 om øget opmærksomhed om det pågældende luftfartøjs SSR-kode og ageren i situationen, indtil der ikke er tvivl om luftfartøjets hensigt.

For yderligere detaljer henvises til Trafikstyrelsens høringsbrev af 29. januar 2025.

Afsnit 9.2 indeholder de procedurer for svigtende radioforbindelse, som fremgår af ICAO Annex 2. Udover informationen givet i anmærkningen til pkt. 9.2.1.2, er bestemmelserne gældende for Færøerne og Grønland uændret i forhold til gældende kapitel 9.

Pkt. 9.3.1 indeholder en generel indledning om mulige årsager til radiofejl på jordudstyr, usikkerheden om varigheden af en sådan fejl på udstyret og de umiddelbare foranstaltninger, som skal træffes.

Pkt. 9.3.2 indeholder procedurer ifm. fuldstændig svigt af radioudstyr på jorden, som i udgangspunktet er tekst overført fra gældende afsnit 9.5.

Pkt. 9.3.3 indeholder forholdsregler i tilfælde af blokeret frekvens.

Pkt. 9.3.4 indeholder forholdsregler i tilfælde af falske og vildledende transmissioner på frekvenser.

Instruksen er derudover generelt opdateret i overensstemmelse med ændringerne til de ovenfor nævnte definitioner i ATS-instruks 1.

ATS-instruks 14, Kommunikation

Generelt er instruksen, herunder Tillæg A dertil, opdateret i henhold til ændringerne til SERA-forordningen og den kommende 12. udgave af BL 7-14.

CPDLC-procedurerne udgår fra instruksens gældende kapitel 3, ligesom instruksens Tillæg B om CPDLC Data Link Meldingssæt udgår.

Pkt. 1.1.2 Instruksen omfatter pr. maj 2025 også kommunikation mellem ATS-enheder og køretøjer, jf. instruksens afsnit 2.7 om tilbage-læsning.

Afsnit 2.3: Overskriften er på baggrund af høringen af BL 7-14 ændret til "Sprog ved luft til jord kommunikation" som en tydeliggørelse af, at afsnit 2.3 ikke vedrører sproget som anvendes overfor køretøjer på manøvreområdet.

Hvorvidt der i radiokommunikationen mellem lufttrafiktjenesten og førere af køretøjer på flyvepladsen kan benyttes det sprog der normalt anvendes på jordstationen afhænger af, hvad der fremgår af flyvepladshåndbogen for pågældende flyveplads, og hvad der er aftalt mellem flyvepladsen og lufttrafiktjenesteenheden. Det bemærkes, at for Danmark gælder der også særlige sprogkravregler for førere af køretøjer på flyvepladsen i EU's flyvepladsregler.

Pkt. 2.7.3 og 2.7.4: Kravet om at gentage alle sikkerhedsrelaterede dele er udvidet til at omfatte førere af et køretøj, der kører eller har til hensigt at køre på manøvreområdet. Tilsvarende angiver pkt. 2.7.4 at ATS-personalet (ATC/AFIS) også sikrer sig en korrekt tilbagelæsning fra førere af køretøjer.

Pkt. 2.7.5: Angiver at hvis tjenesteudøveren ønsker CPDLC-meldinger tilbagelæst ved hjælp af talekommunikation, skal det fremgå af AIP.

Pkt. 2.11.2: Præciserer at udtrykket "TAKE-OFF" kun må anvendes i radiotelefoni, når et luftfartøj får tilladelse til at starte, eller når en starttilladelse annulleres.

Pkt. 2.14.1, anmærkningen: Oplyser om krav til Mode S- og ADS-B udstyrede luftfartøjer med hensyn til anvendelse af kaldesignaler.

Kapitel 3: Angiver de særlige kommunikationsprocedurer, jf. pkt. SERA.14090.

Afsnit 3.1 om fraseologi vedrørende bevægelse af køretøjer på manøvreområdet, bortset fra bugseringstraktorer, er overført tekst fra gældende pkt. 2.5.5.

Afsnit 3.2 om angivelse af wake turbulence kategorien SUPER og HEAVY, er overført tekst fra gældende pkt. 2.14.4.

Afsnit 3.3: Angiver procedurer, rettet imod fartøjschefer, i forbindelse med afvigelser som følge af vejrforhold, som vurderes relevant for ATS-personalet at have kendskab til.

Afsnit 3.4 (SID) og afsnit 3.5 (STAR): Angiver specifikke SID- og STAR-procedurer som skal anvendes pr. 1. maj 2025, og som stemmer overens med de reviderede SID- og STAR-fraseologier, som er angivet i instruksens Tillæg A.

Pkt. 3.4.1 og 3.5.1: Indeholder det generelle krav anført i BL 7-14, pkt. 8.4.1 og 8.5.1, jf. også SERA-forordningens pkt. SERA.14090 e). Kravet anfører: "Eventuelle begrænsninger skal utvetydigt angives i klareringer af SID hhv. STAR", og er specificeret i de efterfølgende punkter 3.4.2 og 3.5.2 med underpunkter.

Pkt. 3.4.2 og 3.5.2: Angiver at klareringer til luftfartøjer på en SID eller en STAR med resterende publicerede højderestriktioner og/eller hastighedsbegrænsninger skal angive, om sådanne restriktioner/begrænsninger skal følges eller om de er annulleret. Dette er videre præciseret i de efterfølgende underpunkter med de specifikke fraseologier, som skal anvendes med de anførte betydninger – se pkt. 3.4.2.1 a) til og med f) for SID, og pkt. 3.5.2.1 a) til og med f) for STAR.

Trafikstyrelsen understreger vigtigheden af, at de nye SID- og STAR fraseologier anført i instruksens Tillæg A og procedurerne anført i instruksens afsnit 3.4 og 3.5 efterleves af ATC-personalet ved klareringer af SID og STAR.

Da de globalt godkendte SID- og STAR-procedurer i 2016 blev publiceret i ICAO PANS-ATM (Doc 4444), henviste ICAO til publikationen "SID/STAR SCENARIO - Phraseology examples", som er udarbejdet af

ICAO ATMOPS Panel. Publikationen indgik, via et link, i AIC Danmark nr. 05/18.

Publikationen udsendes sammen med dette følgebrev til brug for ATS-skoler, ATS-personalet samt til brug for ATS-personalets efteruddannelse, idet førnævnte AIC annulleres ved ATS-instruksernes ikrafttrædelse den 1. maj 2025.

Det reviderede kapitel 4 om CPDLC indeholder oplysning om luftrummet hvor CPDLC kan udøves, og stiller krav om at procedurer for udøvelse af CPDLC, hvor relevant, skal være indeholdt i Lokal ATS-instruks.

De globale og generelle CPDLC-procedurer fremgår pr. maj 2025 af SERA-forordningen. De specifikke CPDLC-procedurer, gældende for København FIR, er publiceret i AIP Danmark, GEN 3.4, pkt. 3.6.

Tillæg A til ATS-instruks 14

Sektion 1.1.2: Level changes, reports and rates: Angiver de reviderede SID- og STAR-fraseologier, der er gældende fra maj 2025, og som er knyttet til de SID-/STAR-procedurer, som er indført i instruksens afsnit 3.4 (SID) og afsnit 3.5 (STAR).

Sektion 1.2.2: Indication of route and clearance limit: Fraseologiændring hvor udtrykket "VIA" i underpunkt b)3) er udgået, jf. det under ATS-instruks 3 anførte om ruteklareringer.

Sektion 1.3.1: Departure instructions: Fraseologiændring hvor udtrykket "VIA" i underpunkt f) er udgået, jf. det under ATS-instruks 3 anførte om ruteklareringer.

Sektion 1.3.2: Approach instructions: Fraseologiændring hvor udtrykket "VIA" i underpunkt a) er udgået, jf. det under ATS-instruks 3 anførte om ruteklareringer.

Sektion 2.1.6: Speed control: Indført fraseologi om at genoptage den i arrival og departure charts publicerede hastighed.

ATS-instruks 16, Rapportering og indberetning

Pkt. 1.1: Linket til brug for indberetning via Trafikstyrelsens hjemmeside er ændret.

Pkt. 1.3: Linket til brug for rapportering via HCLJ's hjemmeside er ændret.

Kapitel 2, Støjbeğrænsende bestemmelser: E-mail adressen til rapportering af afvigelser fra de støjbeğrænsende bestemmelser er ændret

til: miljo@trafikstyrelsen.dk og henvisningen til AIP Danmark er præciseret.

Kapitel 4, RVSM Altitude deviations: EUROCONTROL-rapportformularen i Bilag 1 er ændret.

ATS-instruks 19, Wake turbulence

Instruksen annulleres pr. 1. maj 2025.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede via e-mail cagj@trafikstyrelsen.dk

Med venlig hilsen

Carsten Jensen