

Notat

Journalnr.: 2024-199116

Dato: 14-03-2025

Høringsnotat – ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 1. maj 2025

Trafikstyrelsen har den 29. januar 2025 sendt udkast til ændringer af de fælles civile/militære ATS-instrukser i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter.

Høringsfristen udløb den 27. februar 2025.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra Flyverkommandoen, Naviair og Esbjerg-/Tyra AFIS. De modtagne høringssvar er indarbejdet i skemaet nedenfor sammen med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

**Ændringer til ATS-instruks 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 14, 16 og 19
til ikrafttrædelse den 1. maj 2025**

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
Flyverkommandoen:		
ATS-instruks 1	ATS instruks 1: Rotorfly (rotorcraft) bør defineres som "...hovedsagelig er afhængig af den opdrift, der skabes af en eller flere rotorere." På denne vis bliver fartøjer såsom quadcopter droner også inkluderet.	Trafikstyrelsen har noteret sig Flyverkommandoens kommentarer og forslag til at ændre i definitionen rotorfly, men kan dog ikke, på denne baggrund, ændre i den definition, som er fastlagt af den på området, for Danmark, kompetente myndighed (EASA). Indførelsen af definitionen på et <i>rotorfly</i> i ATS-instruks 1 er en gengivelse af definitionen, som den fremgår af SERA-forordningen pr. 1. maj 2025, og skal ses i sammenhæng med indførelsen, samme sted, af definitionen på en <i>helikopter</i>.
Naviair:		
ATS-instruks 2, kap. 14, Gennemflyvning af restriktionsområder	Dette punkt er uden for høringsmaterialet, men medtages som kommentar til Trafikstyrelsen. I ATS instruks 2, kap. 14 omtales "daglig skydeliste". Begrebet benyttes ingen andre steder i ATS instruksen. Naviair er gået bort fra at anvende den "daglige skydeliste", som udsendes af forsvaret, da den korrekte information er den, som fremgår af NOTAMs (da der på denne måde	Naviairs bemærkninger er noteret. Som nævnt af Naviair er dette punkt uden for høringsmaterialet, og Trafikstyrelsen vurderer at en ændring af kapitel 14 kræver koordination, undersøgelser og en vanlig høringsproces, hvorfor punktet vil indgå i en kommende opdatering af instruksen.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	anvendes publiceret aktivitet (er) frem for bestilt aktivitet(er)). Derfor foreslår Naviair, at "daglig skydeliste" erstattes med "den publicerede aktivitet".	
ATS-instruks 4, pkt. 3.3.4 – og ATS-instruks 5, pkt. 5.2.2.1	Bestemmelserne kan virke lidt modstridende, selvom de fremgår præcist som i EASA2017/373. Det kan være usikkert, om man først skal udstede advarsel, når afstanden mellem to på hinanden følgende visual approaches er mindre end den definerede wake turbulence adskillelse, eller allerede når ansvaret for separation overdrages til efterfølgende luftfartøj. Derfor foreslår Naviair, at der til ATS instruks 4, pkt. 3.3.4 tilføjes: "Se dog ATS instruks 5, pkt. 5.2.2, vedrørende udstedelse af advarsel om wake turbulence" eller lignende reference. Det er mest logisk at udstede advarslen, når det "skønnes relevant" – og ikke først, når man observerer, at afstanden er mindre end den foreskrevne W/T separation.	Enig. På baggrund af Naviairs bemærkninger og forslag og med henvisning til ATS.TR.220(b), ændres ATS-instruks 4, pkt. 3.3.4 som følger, hvor ændringerne er markeret i forhold til høringsversionen: 3.3.4 For flere på hinanden følgende indflyvninger IFR-luftfartøjer, som udfører indflyvning med jordsigt, skal adskillelse bibeholdes indtil piloten på det efterfølgende luftfartøj rapporterer at have det foranflyvende i sigte. Luftfartøjet skal så instrueres om at følge og selv opretholde adskillelse til det foranflyvende luftfartøj, og flyvelederen skal i dette tilfælde Hvor afstanden mellem to på hinanden følgende luftfartøjer er mindre end det foreskrevne wake turbulence adskillelsesminimum, skal flyvelederen udstede en advarsel om mulig wake turbulence, jf. ATS-instruks 5, pkt. 5.2.2.1.
ATS-instruks 5, pkt. 4.6.5, Anm. 1	Anm. 1 bør opdateres da ATS 19 er annulleret.	Enig, og tak for at gøre opmærksom på det. På baggrund af Naviairs kommentar og for at sikre ATS-personalets opmærksomhed på wake turbulence forhold ved helikopteres hovering eller air-taxiing, anser Trafikstyrelsen det for hensigtsmæssigt, i pkt. 4.6.5, at henvise til det nye pkt. 5.1.1.2 med

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		anmærkning, hvor bemærkningen gengiver relevant tekst om wake turbulence i forbindelse helikopterflyvning under ground-effect, ref. den fra maj 2025 annullerede ATS-instruks 19. ATS-instruks 5, pkt. 4.6.5 ændres, i forhold til høringsversionen, som følger: 4.6.5 På anmodning eller når nødvendigt kan det tillades at en helikopter udfører air-taxiing, jf. dog pkt. 5.1.1.2. Anm. 1: Se ATS-instruks 19, pkt. 2.4 vedr. Wake Turbulence fra helikoptere. Anm. 21: Da de fleste små helikoptere føres af kun én pilot som behøver konstant brug af begge hænder og fødder for at opretholde kontrol under flyvning, bør frekvensændringer ikke udstedes under nødsituationer og air-taxiing. Hvor det er muligt, skal instruktioner fra den efterfølgende ATS-enhed videregives indtil fartøjschefen kan ændre frekvens.
ATS-instruks 5, pkt. 4.7.6	Mangler dette kapitel ikke for luftfartøjer? <i>[Naviar henviser i høringssvaret til tabellen AP 1-1 i SERA-forordningens Appendix 1, Signals, pkt. 3.1.1, Instructions for aircraft, (applicable from 1 May 2025) hvor signalerne angivet i ATS-instruks 5, pkt. 4.7.6 er rettet mod køretøjer og personer på manøvreområdet.]</i>	Enig. Trafikstyrelsen anser det for hensigtsmæssigt at signaler til luftfartøjer i trafikrunden og på manøvreområdet i tilfælde af svigtende radioforbindelse indgår i ATS-instruks 5 på linje med de gældende bestemmelser i instruksens pkt. 4.7.6 om signaler til køretøjer og personer på manøvreområdet. Signaler til luftfartøjer i trafikrunden og på manøvreområdet indgår desuden i BL 7-1, hvor bestemmelserne om signaler til

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		luftfartøjer har oprindelig baggrund i ICAO Annex 2, Appendix 1, pkt. 4, Signals for aerodrome traffic. Signalerne for luftfartøjer på/ved en flyveplads i tilfælde af svigende radioforbindelse tilføjes i ATS-instruks 5, henholdsvis under afsnit 4.5, Kontrol med trafik i kontrolzonen og trafikrunden, og afsnit 4.6, Kontrol med kørende luftfartøjer – sammen med luftfartøjernes kvitteringer for modtagelse, som følger: 1) I ATS-instruks 5, under afsnit 4.5, Kontrol med trafik i kontrolzonen og trafikrunden, tilføjes nyt pkt. 4.5.5 som følger, og struktureres som i det gældende pkt. 4.7.6: 4.5.5 Hvis der benyttes kommunikation ved hjælp af et system af synlige signaler eller i tilfælde af radiofejl, skal de nedenfor anførte signaler have den angivne betydning: Fast grønt: Tilladt at lande. Fast rødt: Giv plads for andre luftfartøjer og fortsæt i trafikrunden. Grønne blink: Vend tilbage for at lande. <i>Tilladelse til landing og kørsel vil blive givet, når det er muligt.</i> Røde blink: Flyvepladsen er uegnet til landing. Land ikke. Hvide blink: Land på denne flyveplads, og køр ind til forpladsen. <i>Tilladelse til landing og kørsel vil blive givet, når det er muligt.</i>

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		Rødt pyroteknisk signal: Landing ikke tilladt i øjeblikket, uanset tidligere instruktioner. <i>Anm.: Luftfartøjers kvittering vil</i> - i dagslys ske ved at vippe med luftfartøjets vinger, dog undtaget på den sidste del af indflyvningen, og - i mørke ved at blinke to gange med luftfartøjets landingslys eller, hvis ikke udstyret med landingslys, ved at tænde og slukke for luftfartøjets navigationslys. 2) I ATS-instruks 5, under afsnit 4.6, Kontrol med kørende luftfartøjer, tilføjes nyt pkt. 4.6.6 som følger, og struktureres som i det gældende pkt. 4.7.6: 4.6.6 Hvis der benyttes kommunikation ved hjælp af et system af synlige signaler eller i tilfælde af radiofejl, skal de nedenfor anførte signaler have den angivne betydning: Fast grønt: Tilladt at starte. Fast rødt: Stop. Grønne blink: Tilladt at køre. Røde blink: Forlad landingsområdet i brug. Hvide blink: Vend tilbage til udgangsstedet på flyvepladsen.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		<i>Anm.: Luftfartøjers kvittering vil</i> - i dagslys ske ved at bevæge luftfartøjets krængeror eller sideror, og - i mørke ved at blinke to gange med luftfartøjets landingslys eller, hvis ikke udstyret med landingslys, ved at tænde og slukke for luftfartøjets navigationslys.
ATS-instruks 5, Wake turbulence generelt	Naviair er tilfredse med den foreslåede opdatering af kravene til udstedelse af wake turbulence advarsel, så kravene følger EASA og international praksis – ikke at advare om wake turbulence, når de krævede minima (hhv. tid eller NM) er overholdt. Med den foreslåede opdatering tolker vi det sådan, at der kun skal gives advarsel om wake turbulence ved VFR (hvis relevant), visual approach der selv holder adskillelse (hvis relevant) samt i ekstraordinære tilfælde (f.eks. ved tab af adskillelse).	Noteret. Vedrørende Naviairs tolkning, henviser Trafikstyrelsen til det justerede pkt. 3.3.4 i ATS-instruks 4, jf. side 3 ovenfor og det justerede pkt. 5.3.1 i ATS-instruks 5, jf. side 8 nedenfor.
ATS-instruks 5, pkt. 5.2.1 og ATS-instruks 10, pkt. 13.11.1	Trafikstyrelsen opfordres til at definere, hvad der menes med "Ind- og udflyvningsfasen", da dette er uklart.	Noteret, men Naviairs opfordring giver ikke Trafikstyrelsen anledning til at udarbejde definitioner på de forskellige faser af en flyvning, som heller ikke er defineret af EU eller ICAO. Trafikstyrelsen tolker i wake turbulence sammenhæng at ind- og udflyvningsfasen er de faser af en flyvning hvor luftfartøjet enten er under ind- eller udflyvning eller, set i forhold til kapitel 5, er ankommende eller afgående luftfartøjer.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
ATS-instruks 5, pkt. 5.1.5.2 og ATS-instruks 10, pkt. 13.11.1	ATS instruks 5 anm. 2, ATS instruks 5 kapitel 5.1 (undtagen pkt. 5.1.1.2) og hele ATS instruks 5 kapitel 5.2 gælder både med og uden ATS overvågningssystemer. Specielt ATS instruks 5, pkt. 5.2.2 er vigtig for indflyvningskontrollen, som bruger ATS-overvågningssystem. Derfor er det uhensigtsmæssigt, at dette kun står under Tårnkontrol tjenesten, uden at der fremgår en reference til det i ATS instruks 10. Naviar foreslår nyt pkt. 13.11.1 i ATS instruks 10: "Kategorisering af luftfartøjer ifm. wake turbulence adskillelse og anvendelse af wake turbulence adskillelse skal ske som beskrevet i ATS instruks 5, hhv. kapitel 5.1 og 5.2". Teksten i pkt. 13.11.1 er alligevel identisk med i ATS instruks 5, kapitel 5.2. ATS instruks 10, pkt. 13.11.2 foreslås ændret til (ny tekst med rødt): "Følgende wake turbulence adskillelsesminima er gældende ved anvendelse af ATS overvågningssystemer:"	Enig i Naviars kommentarer, og delvis enig i de stillede forslag. ATS-instruks 10 ændres, i forhold til høringsversionen, som følger: Der indsættes et nyt pkt. 13.11.1, som følger: "13.11.1 Kategorisering af luftfartøjer ifm. wake turbulence adskillelse fremgår af ATS-instruks 5, pkt. 5.1.1 og pkt. 5.1.1.1." Høringsversionens pkt. 13.11.1 justeres til pkt. 13.11.2, og den indledende del ændres tekstmæssigt som følger: "13.11.2 Wake turbulence adskillelse ved anvendelse af ATS-overvågningssystemer skal, jf. dog ATS-instruks 5, pkt. 5.2.2, anvendes til luftfartøjer i indflyvnings- og udflyvningsfasen, under hver af følgende omstændigheder:" Høringsversionens pkt. 13.11.2 justeres til pkt. 13.11.3 og den indledende del ændres tekstmæssigt som følger: "13.11.3 Følgende wake turbulence adskillelsesminima er gældende ved anvendelse af ATS overvågningssystemer:"
ATS-instruks 5, pkt. 5.3.1	For at være konsekvent med pkt. 5.2.2 foreslår Naviar, at punktet bør omformuleres (ny tekst med rødt): Bortset fra ankommende VFR-luftfartøjer, og ankommende IFR-luftfartøjer, som udfører indflyvning med jordsigt og som selv opretholder adskillelse til det foranflyvende luftfartøj, skal følgende adskillelsesminima	Enig. ATS-instruks 5, pkt. 5.3.1, ændres, i forhold til høringsversionen, som følger: "5.3.1 Bortset fra ankommende VFR-luftfartøjer, og ankommende IFR-luftfartøjer, som udfører indflyvning med jordsigt, og

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	anvendes til luftfartøjer, som lander bagved et luftfartøj af kategorien SUPER, HEAVY eller MEDIUM. Det er nemlig muligt at udføre indflyvning med jordsigt, uden at ATC overdrager ansvaret for adskillelse til efterfølgende luftfartøj, og ATC derved påtager sig ansvaret. Derfor mener Naviair, at denne præcisering er nødvendig.	som selv opretholder adskillelse til det foranflyvende luftfartøj, jf. ATS-instruks 4, pkt. 3.3.4, skal følgende adskillelsesminima anvendes til luftfartøjer, som lander bagved et luftfartøj af kategorien SUPER, HEAVY eller MEDIUM:"
ATS-instruks 5, pkt. 5.4	Figurerne skal opdateres med korrekte minuttal.	Enig, og tak for at gøre opmærksom på det. Figurerne i instruksens kapitel 5 opdateres, dog uden minuttal af hensyn til bla. overskueligheden i figurerne, som det også er tilfældet med figurerne i ICAO PANS ATM. De adskillelsesminima som skal anvendes fremgår af bestemmelsen, som figuren knytter sig til.
ATS-instruks 5, pkt. 5.6.1	Naviair foreslår at punktet omformuleres til (ny tekst med rødt) "Følgende adskillelsesminima skal anvendes, når et tungere luftfartøj af højere wake turbulence kategori udfører en lav indflyvning eller en afbrudt indflyvning, og det lettere luftfartøj:" Det fremgår ikke tydeligt, at se skærpelsen af separationsminimaet, da figurerne stadig viser "2 minutter". Det bør opdateres.	Enig. Den indledende del af ATS-instruks 5, pkt. 5.6.1 ændres, i forhold til høringsversionen, til følgende: "5.6.1 Følgende adskillelsesminima skal anvendes, når et tungere luftfartøj af højere wake turbulence kategori udfører en lav indflyvning eller en afbrudt indflyvning, og det lettere luftfartøj:" Illustrationerne opdateres, jf. ovenfor, og figur-nummereringerne tydeliggøres, hvor to figurer er tilknyttet samme punkt-nummer.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	Desuden synes vi ikke at illustrationerne klart viser at det er hvor flyvevejene krydses at adskillelsen skal være. Måske det kan beskrives med lidt flere ord også? Naviair synes det er uklart hvad der gælder af minima hvis der er tale om en lav overflyvning eller afbrudt anflyvning, der foregår til en krydsende bane i forhold til andre flyvninger. Er det kravene i ATS 5, 5.4. der gælder her?	Figur pkt. 5.6.1 a) udviser at når et luftfartøj udfører en lav eller afbrudt indflyvning, så skal et luftfartøj, som skal starte i modsat retning, afvente det antal minutter, som er foreskrevet i tabellen i pkt. 5.6.1. Figur pkt. 5.6.1 b) udviser at når et luftfartøj udfører en lav eller afbrudt indflyvning, så skal et luftfartøj, som er under modsatrettet indflyvning, afvente det antal minutter, som er foreskrevet i tabellen i pkt. 5.6.1, inden det tilslutter sig flyvevejen for det luftfartøj som udfører en lav eller afbrudt indflyvning. Angående spørgsmålet om en lav overflyvning eller afbrudt anflyvning, der foregår til en krydsende bane i forhold til andre flyvninger, er det nævnte forhold ikke beskrevet i en specifik procedure, men Trafikstyrelsens tolkning er, at pkt. 5.4.1 om afgående luftfartøjer kan anvendes.
ATS-instruks 12, Trafikstyrelsens anmodning om specifik respons angående formuleringen "lokale driftshåndbøger".	TS skriver i deres høringsmateriale: "Trafikstyrelsen ønsker en specifik respons angående formuleringen "lokale driftshåndbøger" som, til forskel fra formuleringen "lokal ATS-instruks", udvider muligheden for styring af de for tjenesten relevante checklister. I Naviair benyttes betegnelsen driftshåndbøger for anden kontrolleret dokumentation, hvor den lokale enhed ikke mener, at det vil give mening at have den pågældende information i Lokal ATS-instruks.	Trafikstyrelsen har noteret sig Naviairs kommentarer og forslag. ATS-instruks 12, pkt. 1.6.1 ændres på den baggrund, i forhold til høringsversionen, til følgende: 1.6.1 Sådanne checklister, som kan tilpasses lokale forhold, skal være tilgængelige i "hard-copy"-format eller skal være en integreret del af elektroniske informationssystemer, og indholdet i checklisterne skal fremgå af lokale driftshåndbøger eller Lokal ATS-instruks.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	Naviair foreslår, at der i ATS instruksen skrives " ...fremgå af lokale driftshåndbøger eller Lokal ATS instruks". På den måde kan Trafikstyrelsens ønske om at udvide muligheden tilgodeses, samtidig med at det anerkendes, at informationen også kan fremgå af LAI, hvis det vurderes mest hensigtsmæssigt af den lokale enhed. Desuden vil Naviair gerne høre om "lokale driftshåndbøger" er et fast format eller kan den lokale enhed vælge at udgive f.eks. en "unormal situationsmappe" med relevante checklister?	Med hensyn til Naviairs spørgsmål til udtrykket "lokale driftshåndbøger" kan Trafikstyrelsen oplyse, at udtrykket ikke er et fast format. Som anført i høringsbrevet er det væsentlige at de for tjenesten relevante checklister bliver en del af tjenesteudøverens "styrrende dokumentation", som netop er versionsstyret og at checklisterne dermed kan opdateres i takt med regelændringer.
ATS-instruks 12, pkt. 9.1.2.3.2 a)	Der er et "a" for meget i det første ord	Enig, og tak for at gøre opmærksom på det. Det fejlplacerede "a" i det første ord i litra a slettes.
ATS-instruks 14, pkt. 3.4 og 3.5 (SID- og STAR-fraseologi)	Naviair gentager vores høringssvar fra Kommenteringen af BL 7-14: Naviair ønsker uddybet hvad pkt. 8.4.1 "Eventuelle begrænsninger skal utvetydigt angives i klarering af SID" betyder. I forhold til punkt 8.4.6 og 8.5.6 mener Naviair, at det er uhensigtsmæssigt at indføre krav om at gentage en allerede klareret højde, når der kursdirigeres eller klareres til et punkt der ikke indgår i SID/STAR. Dels kan vi ikke se logikken i at der skal være forskel på om der gives klarering til f.eks. sidste waypoint på en SID eller til	Trafikstyrelsen har noteret sig Naviairs bemærkninger i forbindelse med høringen over 12. udgaven til BL 7-14. Af Trafikstyrelsens svar i høringsnotatet, som nu er publiceret sammen med BL'en, fremgår at bemærkningerne ikke medfører ændringer til de foreslåede bestemmelser i BL 7-14. Eftersom SID- og STAR-procedurerne angivet i BL'en, hhv. pkt. 8.4 og 8.5, er identiske med SID- og STAR-procedurerne angivet i instruksens afsnit 3.4 og 3.5, medfører Naviairs bemærkninger heller ikke ændringer til instruksens afsnit 3.4 og 3.5. Trafikstyrelsens argumenter for ikke at ændre i de procedurer, som er gengivelser fra SERA-forordningen, fremgår af

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	et waypoint længere fremme på ruten. Derudover ser vi ikke nogen forøget risiko for at piloten, ved klarering direkte til et waypoint længere fremme på ruten, i den forbindelse vil stige til en anden højde end der tidligere er klareret, og læst tilbage, til. Piloten har allerede en klareret højde som de har læst tilbage og det virker derfor overflødigt at den igen skal udstedes og vil medføre øget frekvenstid, når en allerede givet instruktion skal gentages og læses tilbage endnu en gang. Naviar har derudover adgang til DAP (Downlink Aircraft Parameters) hos alle enheder der i dag anvender SID/STAR. Det er en funktion i vores ATM system, der automatisk giver en advarsel til ATCO, hvis der er uoverensstemmelse mellem den af ATC klarerede flyvehøjde (CFL - cleared flight level) og den højde som piloten har sat ind i cockpittet (PSA - pilot selected altitude). Stort set alle L/F downlinker deres højde og risikoen for at der er uoverensstemmelse mellem CFL og PSA er således meget lille. I den daglige trafikafvikling klareres afgående L/F i meget høj grad til waypoints længere fremme på ruten for at L/F kan flyve den kortest mulige rute. Et krav om at en allerede klareret højde skal gives igen og derefter læses tilbage kan medføre at L/F i mindre grad vil blive klareret via punkter, der ikke indgår i SID for at spare	høringsnotatet til BL 7-14, og Trafikstyrelsen vil hér også blot gentage muligheden for udarbejdelse af en AltMoc.

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
	tid på frekvensen, hvilket betyder at L/F ikke flyver den kortest mulige rute. Arbejdsmetodikken hos Naviairs enheder er at langt størstedelen af afgående og ankommende L/F på et tidspunkt kursdirigeres for at fremme lufttrafikken og herunder at sikre den kortest mulige flyvevej. Såfremt ATCO skal gentage en allerede klareret højde i forbindelse med kursdirigering, vil det medføre en væsentligt forøget arbejdsbyrde og øget frekvenstid da allerede givne instruktioner skal gentages og læses tilbage på ny. Samlet set vurderer Naviair at de foreslåede ændringer til fraseologi i forbindelse med klareringer på SID og STAR vil medføre en række store ulemper uden medfølgende forbedringer af flysikkerheden. Ulemperne opleves i form af forøget arbejdsbyrde og øget frekvenstid, og vi vurderer at de foreslåede regler vil føre til mindre brug af kursdirigering og direkte ruteføring for både afgangende og ankommende luftfartøjer. En følge heraf er længere flyvevej og deraf negativ påvirkning af brændstofforbrug.	

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
Esbjerg AFIS og Tyra AFIS		
ATS-instruks 2, pkt. 9.2 a)	i Danmark, ref. SERA.8025: i) Luftfartøjsidentifikation, ii) Position, iii) Tidspunkt, iv) Hastighed, hvis tildelt af ATC, v) Andre elementer, som instrueret af ATC. Til denne ville det være hensigtsmæssig at holde fast i at en positionsrapport også, som i Grønland og på Færøerne, skal indeholde "Flyveniveau eller højde over havet". Det bliver meget svært at drive procedural AFIS/ATC hvis man ikke har denne oplysning og vil blot lede til mere snak på frekvensen for efterfølgende at skulle modtage denne information. Samtidig er det ikke specielt fordrende for flyvesikkerheden hvis trafikinformationer fremadrettet ikke indeholder højdeoplysninger.	Enig. På baggrund af AFIS Esbjerg/-Tyras bemærkninger har Trafikstyrelsen revurderet pkt. SERA.8025(a) og (b), som kravet vil fremstå pr. maj 2025, og har besluttet at "Flyveniveau eller højde over havet" på baggrund af indledningen til pkt. SERA.8025(a), også skal indeholdes i en positionsrapport afgivet i Danmark. Det skal bemærkes, at ATS-instruks 2, afsnit 9.2 udelukkende afspejler Trafikstyrelsens tolkning af de krav til positionsrapporters indhold som er rettet imod fartøjschefer, og at det vil være fartøjschefens/luftfartsselskabets tolkning af kravene, som er bestemmende for hvilke elementer som vil være indeholdt i en given positionsrapport. ATS-instruks, pkt. 9.2.1(a) ændres, i forhold til høringsversionen, som følger: "9.2.1 Positionsrapporter skal indeholde følgende punkter: a) i Danmark, ref. SERA.8025: i) Luftfartøjsidentifikation, ii) Position, iii) Tidspunkt, iv) Flyveniveau eller højde over havet, v) Hastighed, hvis tildelt af ATC, vi) Andre elementer, som instrueret af ATC."

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
ATS-instruks 10, pkt. 5.1.1, Anmærkningen	Skal dette forstås således at koderne 7000 og 2000 udgår; i så fald, hvilke koder skal et alm. VFR/IFR-luftfartøj squawke?	Trafikstyrelsen takker for spørgsmålet og den udviste årvågenhed, og beklager at den tidligere anmærkning om SSR-koderne 0001, 0040, 2000 og 7000 i høringsversionen blev markeret, som skulle den slettes. Anmærkningen skal opretholdes, og vil indgå som anmærkning nr. 2, ud af 3, til ATS-instruks 10, pkt. 5.1.1: <i>Anm. 2: Medmindre ATS har anvist en specifik kode, anvendes følgende i København FIR:</i> i) SSR-koden 0001 af militære VFR-flyvninger, ii) SSR-koden 0040 af civile helikoptere, som er engageret i off-shore operationer, iii) SSR-koden 2000 af IFR-luftfartøjer, iv) SSR-koden 7000 af civile VFR-luftfartøjer.
ATS-instruks 12, pkt. 5.1, Anmærkning a)	Der mangler et mellemrum ved yderligereinstruktioner.	Enig, tak - og mellemrum indsættes.
ATS-instruks 12, pkt. 9.3.3	Hvis dette opleves på en AFIS-frekvens og ikke en kontrolfrekvens, hvad er så proceduren? Burde ordet "Kontrolfrekvens" ikke erstattes af et mere dækkende begreb, f.eks. "Jord til luft-frekvens" eller "Flyveplads-frekvens"?	Enig. ATS-instruks 12, pkt. 9.3.3 ændres, i forhold til høringsversionen, som følger: 9.3.3 Blokeret frekvens 9.3.3.1 I tilfælde af at kontrolfrekvensen utilsigtet blokeres af en sender i luftfartøjet, bør følgende yderligere forholdsregler tages:

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		c) hvis der etableres kontakt med det pågældende luftfartøj, skal flyvebesætningen instrueres/anmodes om at træffe øjeblikkelige foranstaltninger for at stoppe utilsigtede transmissioner på den berørte kontrol frekvens.
ATS-instruks 12, pkt. 9.3.4	Samme som 9.3.3. AFIS videregiver også klareringer og hvis falske og/eller vildledende transmissioner opleves kan AFIS også korrigere dette. Således vil dette også stemme bedre overens med ATS-Instruks 14, pkt. 2.7.4	Enig. ATS-instruks 12, pkt. 9.3.4 ændres, i forhold til høringsversionen, som følger: 9.3.4 Uautoriseret brug af kontrolfrekvenser 9.3.4.1 Der kan lejlighedsvis forekomme tilfælde af falske og vildledende transmissioner på kontrolfrekvenser, som kan forringe flysikkerheden. I tilfælde af sådanne hændelser bør den pågældende flyvekontrolenhed lufttrafiktjenesteenhed: a) korrigere enhver falsk eller vildledende klarering eller flyvekontrolinstruktion, som er blevet transmitteret transmission, b) advisere alle luftfartøjer på de(n) berørte frekvens(er) om at falske eller vildledende klareringer bliver transmitteret transmissioner finder sted, c) instruere alle luftfartøjer på de(n) berørte frekvens(er) om at verificere klareringer og flyvekontrolinstruktioner, inden de udføres, d) hvis det er hensigtsmæssigt, instruere advisere luftfartøjet om at skifte til en anden frekvens, og

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
		e) hvis muligt, underrette alle berørte luftfartøjer, når de falske og/eller vildledende klareringer og flyvekontrollinstruktioner transmissioner ikke længere finder sted transmitteres .
ATS-instruks 14, pkt. 3.4 og 3.5	Jf. ATS-Instruks 3, pkt. 6.2.3.3 er ordet VIA slettet når SID/STAR er publiceret. I ændringerne til ATS-Instruks 14, pkt. 3.4 + 3.5 inkl. underpunkter fremgår det at fra-seologien VIA stadig skal benyttes. Hvad skal man tro på her? Tillæg A VIA igen	Spørgsmålet er noteret, men Trafikstyrelsen mener ikke at tolkningen er korrekt. Der er tale om to forskellige forhold, hvor ATS-instruks 3, pkt. 6.2.3 omhandler flyverute klareringer jf. ATM/ANS-forordningens pkt. ATS.TR.235(b)(3)(i) og GM1 ATS.TR.235(b)(3)(i), og ændringen må ikke læses sådan at udtrykket "VIA" ikke må indgå i andre sammenhænge. Det skal blot ikke indgå ifm. flyverute klareringer. ATS-instruks 14, afsnit 3.4 og 3.5 vedrører procedurer ifm. SID/STAR, hvor det umiddelbart efter flyvekontrollinstruktionen "CLIMB" eller "DESCEND" præciseres at luftfartøjet skal følge SID/STAR, hvilket udtrykkes "VIA SID" eller "VIA STAR", hvor det hér forudsættes at luftfartøjet tidligere har modtaget klare-ring til at følge SID eller STAR.
ATS-instruks 12, Trafikstyrelsens anmodning om specifik respons angående	Ad ATS-instruks/drift håndbog: For vores vedkommende forbliver den lokale ATS-instruks med tilhørende bilag mm. som et operativt dokument i den daglige drift.	Trafikstyrelsen takker for den specifikke respons. Som anført i svaret til Naviair om samme emne, ændres ATS-instruks 12. pkt. 1.6.1, i forhold til høringsversionen, til følgende: 1.6.1 Sådanne checklister, som kan tilpasses lokale forhold, skal være tilgængelige i "hard-copy"-format eller skal være en

Reference	Høringssvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
formuleringen "lokale driftshåndbøger".	Om hvorvidt TBST ønsker at indføre et drifthåndbogssystem, til de dokumenter der ikke er ATS-instrukser, har EKEB ikke nogen holdning til.	integreret del af elektroniske informationssystemer, og indholdet i checklisterne skal fremgå af lokale driftshåndbøger eller Lokal ATS-instruks .

Bilag 1

Høringsliste ifm. ATS-instruks ændringer pr. 1. maj 2025:

Myndigheder

Flyverkommandoen
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

ATS organisationer og enheder:

Isavia ANS
Naviair
Esbjerg – Tyra
Greenland Airports
Odense
Stauning
Sønderborg
Vamdrup

Organisationer og ATS skoler

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