

## **Notat**

Journalnr.: 2021-006167

Dato: 30-06-2021

### **Høringsnotat – ATS-instruks ændringer gældende for Danmark pr. 12. august 2021**

Trafikstyrelsen sendte den 25. maj 2021 udkast til ændringer af ATS-instruks 1, 2, 5, 7, 8, 13, 14 og 17, gældende for Danmark pr. 12. august 2021, i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter.

Høringsfristen udløb den 14. juni 2021.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Entry Point North,

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra: Naviair.

Udover ovennævnte ATS-instrukser ændres ATS-instruks 10 bla. med baggrund i de indkomne høringssvar.

I forbindelse med gennemførelsen af det globale rapporteringsformat (Global Reporting Format (GRF)) har det vist sig at konsekvensændringer i ICAO SARPs/EU-forordninger ikke er gennemført til fulde, herunder bestemmelserne for ATIS i ATS-instruks 8. ICAO/EU har eksempelvis ikke forholdt sig til udtrykket "braking action", de steder hvor det optræder. Trafikstyrelsen har på denne baggrund besluttet at ændre udtrykket "bremsevirkning" de steder hvor udtrykket ikke anvendes generisk, mens udtrykket i andre tilfælde er bibeholdt, idet Trafikstyrelsen har modtaget indikationer på, at ICAO-/EU-regelsættet på ATS-området ved først givne lejlighed vil blive ændret så det bliver konsistent med GRF-terminologien.

I fortsættelse heraf kan oplyses at EASA den 23. juni 2021 offentliggjorde EASA SIB No. 2021-12 vedrørende ATIS-udsendelser. SIB'en anbefaler ATS-organisationer at gennemgå deres procedurer vedrørende udsendelse af informationer om baners overfladeforhold med henblik på at sikre overensstemmelse med de relevante procedurer fastlagt af flyvepladsoperatøren.

I den sammenhæng henvises til ændringen i pkt. 2.3 i ATS-instruks 17, som angiver kravet til, i lokale ATS-instrukser, at afspejle relevante aftaler med den lokale flyvepladsoperatør, herunder forhold affødt af gennemførelsen af GRF.

I forbindelse med gennemførelsen af GRF vil Trafikstyrelsen, foruden ændringer til ATS-instrukser, udarbejde ændringer til BL 3-serien samt opdatere AIP'ernes indhold om Sneplan. Desuden skal der ske en opdatering af de enkelte flyvepladsers lokale sneplaner.

De modtagne høringssvar samt oplysninger om ændringen til ATS-instruks 10 er indarbejdet i skemaet nedenfor tilsammen med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

<b>Ændringer til ATS-instruks 1, 2, 5, 7, 8, 10, 13, 14 og 17</b>		
<b>Reference</b>	<b>Hørings svar</b>	<b>Trafikstyrelsens bemærkninger</b>
<b>Entry Point North:</b>		
Generelt	Tak for muligheden for at kommentere på de forventede ændringer, der indføres som en naturlig konsekvens af GRF. Også tak for det omfangsrige informationsmateriale.  Entry Point North har ingen bemærkninger til ændringerne.	Noteret.
<b>Naviair:</b>		
ATS Instruks 8	I ATS instruks 8 pkt. 5.1.h, 6.1.h og 7.1.h bør " <i>herunder eventuel bremsevirkning</i> " slettes.	Delvis enig.  Trafikstyrelsen vurderer det nødvendigt og i overensstemmelse med hensigten bag den nuværende formulering, som også angivet i EASA SIB No. 2021-12 <sup>1</sup> , at sidste del af sætningen henleder opmærksomheden på GRF-konceptet, hvorfor pkt. 5.1 h) og 6.1 h), som er enslydende, affattes som følger:  "betydningsfulde forhold vedrørende banernes overflade, herunder oplysninger i form af rapport om banens tilstand (RCR) eller SNOWTAM,"

---

<sup>1</sup> EASA SIB No. 2021-12 af 23. juni 2021, Use of Aeronautical Terminal Information Service by Air Traffic Services Units to Promulgate Information on Runway Surface Conditions – Global Reporting Format.

		<p>Af de samme årsager affattes pkt. 7.1 g) som følger:</p> <p>"betydningsfulde forhold vedrørende overfladen af bane(r) til brug for start, herunder oplysninger i form af rapport om banens tilstand (RCR) eller SNOWTAM,"</p> <p>Elementer der skal indgå i en ATIS-udsendelse ifm. RCR og rækkefølgen af disse fremgår af anmærkningen til ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3.</p> <p>En ATIS-udsendelse skal i øvrigt indeholde oplysninger i den rækkefølge der er angivet i ATS-instruks 8, kapitlerne 5, 6 og 7. Der gøres dog opmærksom på, at den i høringsbrevet omtalte ICAO leaflet om ATIS fejlagtigt indikerer at vejroplysninger skal afgives før oplysninger om banens overfladeforhold, hvilket også fremgår af den oven for omtalte EASA SIB.</p> <p>Den i høringsbrevet foreslåede anmærkning til litrapunkterne 5.1 h), 6.1 h) og 7.1 g) ændres derfor til en generel anmærkning, som affattes som følger:</p> <p><i>Anm.: Elementerne der skal indgå i en ATIS-udsendelse i forbindelse med rapport om banens tilstand (RCR) og rækkefølgen heraf, fremgår af anmærkningen til ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3.</i></p>
ATIS	Naviair synes, at beskrivelsen af hvordan RCR skal videregives på ATIS og/eller talekommunikation er ufyldstgørende.	<p>Enig.</p> <p>Anmærkningen til ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3 er derfor udbygget med oplysninger om elementer der skal indgå i en RCR, rækkefølgen af disse, og en oplysning om, at anmærkningen har relevans for såvel talekommunikation og ATIS.</p> <p>Desuden er eksemplerne anført i anmærkningen ændret således at de nu indeholder fraseologien på både engelsk og dansk og udbygget med flere eksempler, bla. relevante for sommerforhold. Forklaringerne anført i høringsbrevet er derfor fundet unødvendig.</p>

	<p>Der er ét eksempel på en ATIS (som endda kommer til at ligge under ATS instruks 13). Dette dækker langt fra alle de tilfælde, der skal beskrives.</p> <p>Hvordan ønsker de RWY DRY/RWYCC 6 rapporteret?</p>	<p>Bestemmelserne gældende for flyvepladsoperatører angiver at baneanvisningen i en RCR skal rapporteres af baneinspektøren som det lavere banedisignationsnummer, f.eks. "09" ifm. bane 09/27.</p> <p>Bestemmelsen i ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3 angiver at RCR skal rapporteres til luftfartøjet <i>i rækkefølge af banens landings- eller startretning</i>. Når bane i brug er den modsatte end baneanvisningen angivet i RCR, skal RCR-oplysningerne derfor af ATS 'vendes om'. Dette forhold fremgår nu af de udbyggede eksempler.</p> <p>Ændringerne til ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3, herunder anmærkningen dertil, foranlediget af høringssvaret fremgår i sin helhed af bilag 2.</p> <p>Noteret.</p> <p>Se bemærkningerne oven for.</p> <p>Eksemplerne fremgår af ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger, idet de vedrører meldinger omhandlende oplysninger om flyvepladsforhold, jf. instruksens kap. 7.6.</p> <p>ATS-instruksen er instruks-materiale, og er derfor ikke tiltænkt at skulle dække eksempler på alle de tilfælde der kan forekomme. Yderligere eksempler på ATIS/talekommunikation vil i nødvendigt omfang kunne udarbejdes af ATS-organisationen ifm. efteruddannelse.</p> <p>Noteret.</p> <p>Se bemærkningerne oven for samt bilag 2 med de udbyggede eksempler.</p>
ATS Instruks 13	<p>Dette (Det overstående) kunne ligeledes fremgå under deres eksempler i ATS 13, således der var</p>	<p>Noteret.</p> <p>Se bemærkningerne oven for samt bilag 2 med de udbyggede eksempler.</p>

	både en forklaring og en fraseologi.	
ATIS	<p>Trafikstyrelsen skal forholde sig til hvordan 'summer condition' skal rapporteres på ATIS. Meningen med GRF er, at det skal bruges året rundt. Men der er forvirring om, hvordan 'summer conditions' (RWY DRY, WET, SLIPPERY WET) skal præsenteres på ATIS?</p> <p>Skal det være i følgende format:</p> <p>RWYCC 5, 5, 5</p> <p>First part 100% wet</p> <p>Second part 100% wet</p> <p>Third part 100% wet</p> <p>jf. det præsenterede format, (også for en tør bane) eller er der andre holdninger?</p>	<p>Noteret, og enig i at GRF skal bruges henover hele året.</p> <p>Se bemærkningerne oven for samt bilag 2 med de udbyggede eksempler.</p> <p>Med henblik på at holde en ATIS-udsendelse og talekommunikationen så kort som mulig, har Trafikstyrelsen besluttet, at udtrykket "ALL PARTS" / "HELE BANEN" skal anvendes, forudsat at koden for banens tilstand (RWYCC), belægningsgrad, kontaminant-dybde og -type er ens hen over hele banen.</p>
	Nogle lufthavne arbejder fortsat med kun at præsentere "RWY wet"/"RWY dry"	<p>Noteret.</p> <p>De danske flyvepladser forventes alle pr. 12. august 2021 at rapportere RCR i overensstemmelse med de fastlagte krav.</p>
ATS-instruks 10, Anvendelse af ATS-overvågnings-systemer	<p>Som anført i indledningen, har Trafikstyrelsen, pba. indkomne høringsvar og manglende konsekvensrettelser af ICAO/EU-bestemmelser samt for at have konsistens ift. GRF-terminologien, besluttet også at ændre ATS-instruks 10, pkt. 14.10.1, litra b).</p> <p>Litra b) affattes som følger:</p>	

	<p>14.10.1 Det ATS-overvågningsadskillelsesminimum, der er anført i pkt. 14.9.2, kan, mellem efterfølgende luftfartøjer der er etableret på slutindflyvningskurs og inden for 10 NM fra tærsklen, nedsættes til 2,5 NM, forudsat at:</p> <p>...</p> <p>b) RWYCC er rapporteret som 5 eller højere for hele banen, og at den tid banen er optaget ikke påvirkes i uheldig retning af forekomsten af f.eks. snesjap, sne eller is;</p> <p>...</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Bilag 1

**ATS enheder:** Flyverkommandoen, Isavia ANS, Naviair, Esbjerg – Tyra, Odense, Sindal, Stauning, Sønderborg, Vamdrup, Lolland Falster Airport (ansøgende), Mittarfeqarfiit;

**ATS skoler:** Entry Point North, Gate Aviation Training;

**Organisation:** Dansk Flyvelederforening;

**ARO enheder:** Herning, Sydfyn-Tåsinge, Thisted, Tønder, Viborg, Ærø.



## Bilag 2

### **ATS-instruks 13, pkt. 7.6.3 affattes som følger:**

7.6.3: Oplysninger, i form af rapport om banens tilstand (RCR), skal være tilgængelige for lufttrafiktjenesteenheder og skal på anmodning afgives til luftfartøjer i rækkefølge af banens landings- eller startretning.

*Anm.: Nedenfor fremgår eksempler på rapporter om banens tilstand (RCR) med oplysninger om hvordan RCR, medmindre andet er aftalt, modtages fra baneinspektøren og hvordan RCR rapporteres fra lufttrafiktjenesten til luftfartøjschefen via talekommunikation på hhv. engelsk og dansk eller via ATIS.*

*Forhold om banens overfladeforhold (RCR-delen) skal via talekommunikation rapporteres iht. ATS-instrukserne 5 og 7, pkt. 3.6.2. I en ATIS-udsendelse skal RCR-delen indgå som angivet i ATS-instruks 8, kapitlerne 5, 6 og 7.*

*RCR indeholder en obligatorisk del (mandatory part) og, når relevant, en situationsbevidsthedsdel (situational awareness part). Indholdet af elementer i de to dele er generelt defineret af SNOWTAM-formatet.*

*RCR indeholder i den obligatoriske del følgende elementer i følgende rækkefølge:*

- bane (angivet ved det lavere banedesignationsnummer),*
- tidsangivelse (UTC),*
- RWYCC for hver tredjedel af banen, dvs. 3 tal, umiddelbart efterfulgt af udtrykket "UPGRADED" eller "DOWNGRADED", hvis angivet i RCR,*
- dækningsgrad af kontaminant i procent for hver tredjedel af banen,*
- kontaminant-dybde i millimeter for hver tredjedel af banen,*
- kontaminant-type for hver tredjedel af banen, og*
- bredden af banen, hvis mindre end publiceret.*

*Bemærk: Hvor alle tredjedele er ens ift. banetilstandskode, dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type, udtrykkes dette i såvel talekommunikation som i ATIS-udsendelser som "ALL PARTS" / "HELE BANEN" – se eksempel 3, 6 og 8.*

*Situationsbevidsthedsdelen indeholder supplerende oplysninger om øvrige forhold af betydning for piloten, for eksempel:*

- reduceret banelængde, hvis mindre end publiceret,*
- løst sand eller kemisk behandling af banen,*

- snevolde på bane eller rulleveje,
- tilstanden på rulleveje og forplads,
- yderligere oplysninger i klart sprog.

### **Eksempel 1 (bane i brug 09):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:  
1420 09 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 09 CONDITION REPORT AT 1420 RUNWAY CONDITION CODES 5, 2, 2 FIRST PART 100 PERCENT WET SECOND PART 50 PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH THIRD PART 75 PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH.*

*BANE 09 KLOKKEN 1420 TILSTANDSRAPPORT BANETILSTANDSKODER 5, 2, 2 FØRSTE DEL 100 PROCENT VÅD ANDEN DEL 50 PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP TREDJE DEL 75 PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP.*

### **Eksempel 2 (bane i brug 27):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 2050 09 3/2/1 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW.

(situationsbevidsthedsdel): RWY 09 ADJ SNOWBANKS. TWY A POOR. APRON POOR.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 27 CONDITION REPORT AT 2050 RUNWAY CONDITION CODES 1, 2, 3 FIRST PART 100 PERCENT 12 MILLIMETRES WET SNOW SECOND PART 100 PERCENT 12 MILLIMETRES WET SNOW THIRD PART 75 PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH.*

*RUNWAY 27 ADJACENT SNOWBANKS. TWY A POOR. APRON POOR.*

*BANE 27 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 2050 BANETILSTANDSKODER 1, 2, 3 FØRSTE DEL 100 PROCENT 12 MILLIMETER VÅD SNE ANDEN DEL 100 PROCENT 12 MILLIMETER VÅD SNE TREDJE DEL 75 PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP.*

*BANE 27 NÆRLIGGENDE SNEVOLDE. RULLEVEJ A DÅRLIG. FORPLADS DÅRLIG.*

**Eksempel 3 (bane i brug 27):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 0813 09 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR FROST/FROST/FROST.

(situationsbevidsthedsdel): RWY 09 SNOWBANK L12 FM CL. APRON POOR.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 27 CONDITION REPORT AT 0813 RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 5 ALL PARTS 100 PERCENT FROST.*

*SNOWBANK 12 METRES RIGHT FROM CENTRE LINE RUNWAY 27. APRON POOR.*

*BANE 27 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 0813 BANETILSTANDSKODER 5, 5, 5 HELE BANEN 100 PROCENT RIM.*

*SNEVOLD 12 METER TIL HØJRE FOR CENTERLINJEN BANE 27. FORPLADS DÅRLIG.*

**Eksempel 4 (bane i brug 04):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

(obligatorisk del): 2220 04 5/5/2 100/75/50 NR/NR/4 WET/WET/STANDING WATER.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 04 CONDITION REPORT AT 2220 RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 2 FIRST PART 100 PERCENT WET SECOND PART 75 PERCENT*

*WET THIRD PART 50 PERCENT 4 MILLIMETRES STANDING WATER.*

*BANE 04 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 2220 BANETILSTANDSKODER 5, 5, 2 FØRSTE DEL 100 PROCENT VÅD ANDEN DEL 75 PROCENT VÅD*

*TREDJE DEL 50 PROCENT 4 MILLIMETER STÅENDE VAND.*

**Eksempel 5 (bane i brug 22):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:

0610 04 5/3/5 50/50/75 NR/NR/NR WET/SLIPPERY WET/WET.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 22 CONDITION REPORT AT 0610 RUNWAY CONDITION CODES 5, 3, 5 FIRST PART 75 PERCENT WET SECEOND PART 50 PERCENT*

*SLIPPERY WET THIRD PART 50 PERCENT WET.*

*BANE 22 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 0610 BANETILSTANDSKODER 5, 3, 5 FØRSTE DEL 75 PROCENT VÅD ANDEN DEL 50 PROCENT GLAT*

*VÅD TREDJE DEL 50 PROCENT VÅD.*

**Eksempel 6 (bane i brug 29):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:  
(obligatorisk del): 1250 11 6/6/6 NR/NR/NR NR/NR/NR DRY/DRY/DRY.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:  
*RUNWAY 29 CONDITION REPORT AT 1250 RUNWAY CONDITION CODES 6, 6, 6 ALL PARTS DRY.*

*BANE 29 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN 1250 BANETILSTANDSKODER 6, 6, 6 HELE BANEN TØR.*

**Eksempel 7 – ATIS (bane i brug 24):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:  
(obligatorisk del): 0550 06 4/2/5 DOWNGRADED 50/50/100 3/4/NR SLUSH/SLUSH/WET RWY WIDTH 35 METRES.  
(situationsbevidsthedsdel): RWY 06 SNOWBANK L20 FM CL. TWY B POOR. APRON NORTH POOR.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:  
*RUNWAY 24 CONDITION REPORT AT 0550 RUNWAY CONDITION CODES 5, 2, 4 DOWNGRADED FIRST PART 100 PERCENT WET SECOND PART 50 PERCENT 4 MILLIMETRES SLUSH THIRD PART 50 PERCENT 3 MILLIMETRES SLUSH RUNWAY WIDTH 35 METRES.*  
*SNOWBANK 20 METRES RIGHT FROM CENTRE LINE RUNWAY 24. TAXIWAY B POOR. APRON NORTH POOR.*

**Eksempel 8 – ATIS (bane i brug 04):**

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:  
1230 04 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:  
*RUNWAY 04 CONDITION REPORT AT 1230 RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 5 ALL PARTS WET.*

- - -