

Notat

Journalnr.: 2021-018087

Dato: 05-01-2022

Høringsnotat – ATS-instruks ændringer pr. 27. januar 2022

Trafikstyrelsen sendte den 17. november 2021 udkast til ændringer af de fælles civile/militære ATS-instrukser 0, 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 12 og 17 pr. 27. januar 2022 i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter.

Høringsfristen udløb den 8. december 2021.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Flyverkommandoen, GATE Aviation Training, Politiets Efterretningstjeneste, Styrelsen for Patientsikkerhed og Sundhedsstyrelsen.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Rigspolitiet, Naviair, AFIS Stauning og AFIS Esbjerg.

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

Ændringer til ATS-instruks 0, 1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 12, 17 pr. 27. januar 2022

Reference	Høringsvar	Trafikstyrelsens bemærkninger
AFIS Stauning:		
ATS-instruks 7, pkt. 1.1.6	<p>ATS-instruks 7, 1.1.6; AFIS-enheden skal holde konstant lyttevagt</p> <p>Mange AFIS-enheder er en-mands betjente, og derfor kan det være svært at overholde en konstant lyttevagt, f.eks. i forbindelse med toiletbesøg m.v.. Tidligere havde men lov til at være tidvis fraværende.</p>	<p>Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>AFIS Staunings bemærkning vedrører et forhold, som ikke var adresseret i høringsbrevet af 17. november 2021.</p> <p>Bestemmelsen om at en AFIS-enhed, indenfor den publicerede tjenestetid, skal holde konstant lyttevagt på pågældende frekvens(er) og besvare ethvert opkald, har være uændret igennem årtier, og er fortsat gældende og relevant.</p> <p>AFIS-enheden kan i tilfælde af at skulle forlade AFIS-lokalet, i henhold til normal praksis, benytte den bærbare radio.</p>
ATS-instruks 7, pkt. 3.5.3	ATS-instruks 7, 3.5.3; oplysninger om inden for trafikinformationszonen, trafikinformationsrådet og flyveinformationszonen.	Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet.

	<p>Eftersom ATS-instrukserne formodes at træde i kraft samtidig med at TIZ og TIA afskaffes virker det besynderligt at de medtages i ATS-instruksen. Forklaringen er dog sandsynligvis at man har valgt IKKE at ændre TIZ/TIA til FIZ ved grønlandske og færøske enheder – det havde været opportunt at benytte denne lejlighed til gøre tingene mere enkle for indehavere af danske certifikater. (jeg er opmærksom på at i ATS-instruks 1 er TIZ og TIA forsynet med en anmærkning)</p>	<p>AFIS Staunings bemærkning vedrører et forhold, som ikke var adresseret i høringsbrevet af 17. november 2021.</p> <p>Trafikstyrelsen har i brev af 17. november 2021 til de danske AFIS-pladser uddybet baggrunden for ændringen fra TIZ/TIA til FIZ.</p> <p>Baggrunden for at (eksempelvis) pkt. 3.5.3 anfører alle tre betegnelser skyldes at ATS-instrukserne er gældende for hele Rigsfællesskabet – og for, i videst muligt omfang, at undgå separate bestemmelser for Færøerne og Grønland, som konsekvens af EU-reglerne.</p>
ATS-instruks 2	<p>ATS-instruks 2, lufttrafiktjeneste generelt.</p> <p>Overordnet set findes der ikke noget om et meldekontor for lufttrafiktjeneste i denne desuagtet at der under ATS-instruks 1, definitioner, side 25, fremgår at en sådan enhed også er omfattet af begrebet lufttrafiktjenesteenhed.</p>	<p>Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>AFIS Staunings bemærkning vedrører et forhold, som ikke var adresseret i høringsbrevet af 17. november 2021.</p> <p>En lufttrafiktjenesteenhed og et meldekontor for lufttrafiktjeneste (ARO) er defineret i ATS-instruks 1.</p> <p>Kravene til et meldekontor er anført i ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger</p>

		under afsnit 1.2 Meldekontorer (ARO), idet ATS-instruks 13, som helhed, omfatter krav i forbindelse med meldinger.
ATS-instruks 2, pkt. 21.4.1	ATS-instruks 2, lufttrafiktjeneste generelt. 21. tidsangivelse i lufttrafiktjenesten, 21.4.1, lufttrafiktjenesteenheder skal desuden oplyse nøjagtig aktuel tid, på anmodning fra et luftfartøj. Dette stemmer ikke med ATS-instruks 7, 3.1.2; f) hvor det står at man skal oplyse korrekt tid.	Ikke enig, og medfører ingen ændringer til instruksmaterialet. AFIS Staunings bemærkning vedrører et forhold, som ikke var adresseret i høringsbrevet af 17. november 2021. Kravet i ATS-instruks 2, pkt. 21.4.1, <u>sidste</u> sætning, er et <u>generelt</u> krav til ATS-enheder om, på anmodning fra et luftfartøj, at oplyse den nøjagtige tid. Kravet i ATS-instruks 2, pkt. 21.4.1, <u>første</u> sætning, samt kravet i ATS-instruks 7, pkt. 3.1.2, litra f) er et <u>specifikt</u> krav til enheden om at oplyse luftfartøjet om korrekt tid før udkørsel til start, medmindre det vides at luftfartøjet allerede har modtaget oplysningen.
AFIS Esbjerg:		
Suffiks "INFORMATION"	Det synes ved første gennemlæsning problematisk at en AFIS enhed, der yder flyvepladsflyveinformationstjeneste, benævnes "INFORMATION" lige som en flyveinformationscentral.	Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet.

	<p>Efterfølgende bliver klart, at forordning ikke tager tilstrækkelig stilling til, hvad der er flyveinformationstjeneste og hvad der er flyvepladsinformations-tjeneste; men tager alt informationstjeneste som samme tjeneste.</p> <p><u>Det er set fra Esbjerg AFIS' synspunkt meget problematisk at to forskellige tjenester har samme suffiks.</u></p>	<p>Baggrunden for suffiks-ændringen skyldes forordning (EU) 2020/469 der bl.a. ændrer forordning (EU) 2017/373 og som har virkning fra 27. januar 2022 – dvs. bestemmelser som er umiddelbart gældende i Danmark.</p> <p>Ændringen vedr. suffikset fra "AFIS" til "INFORMATION" var ikke adresseret i høringsbrevet af 17. november 2021, men indgik i Trafikstyrelsens brev af 17. november 2021 til de danske AFIS-pladser.</p> <p>Trafikstyrelsen har over for EASA tidligere argumenteret for at AFIS-tjenesten bibeholdt AFIS-suffikset, dog uden at dette blev imødekommet. Trafikstyrelsen vil dog bemærke, at tjenesten som udføres ifm. AFIS og FIS er samme tjeneste blot udført til luftfartøjer i forskellige faser af flyvningen.</p> <p>Udøvelse af flyveinformationstjeneste adskiller sig dog væsentligt fra udøvelse af flyvekontrolltjeneste– og det er givetvis det aspekt, som EU har ønsket at ensrette og tydeliggøre over for piloter.</p>
CVR-nummer ifm. alarmering	<u>Vedr. CVR nummer:</u>	Noteret, og medfører ændringer til instruksmaterialet.

	<p>Ved Esbjerg AFIS ringes 112 når der er akut behov for hjælp; at man nu skal have en virksomheds cvr nummer ved alarmering, er hinsides al logik.</p>	<p>Indledningsvis kan oplyses, at rapportering i henhold til ATS-instruks 12 til alarmnummer 112 sker på vegne af virksomheden og ikke den enkelte ansatte person. Derfor skal cvr-nummer i udgangspunktet, og på opfordring, anvendes i stedet for persons cpr-nummer.</p> <p>Trafikstyrelsen er efterfølgende blevet opmærksom på, at det i visse tilfælde, som eks. kommuner med flere arbejdssteder, kan være mere relevant, i stedet for CVR-nummeret, at oplyse stedets P-nummer, som er mere oplysende ift. lokationen hvorfra der alarmeres.</p> <p>Trafikstyrelsen har på den baggrund besluttet at ændre anmærkning 3 til pkt. 1.5 som følger (med rettelsermarkering):</p> <p><i>Anm. 3: Ved underretning af politiet eller ved en evt. efterfølgende opfølgning herpå, skal anmelderen på forespørgsel oplyse lufttrafiktjenesteenhedens P-nummer CVR-nummer og lokale adresse. Hvis lufttrafiktjenesteenheden ikke har et specifikt P-nummer oplyses lufthavnens CVR-nummer og lokale adresse. Disse oplysninger skal</i></p>
--	---	---

		<p><i>fremgå af Lokal ATS-instruks, jf. ATS-instruks 17, pkt. 2.4.</i></p> <p>Ovenstående ændring afspejles i ATS-instruks 17. pkt. 2.4.</p> <p>Til information - Ref. Erhvervsstyrelsen:</p> <p>"P-nummer: Hvis den juridiske enhed har aktiviteter på flere adresser, skal den have underliggende produktionsenheder med hvert sit p-nummer."</p>
Naviair:		
ATS-instruks 0, pkt. 1.4	<p>Generelt vedr. reference til FKO Bestemmelser:</p> <p>Betegnelsen VFKBST F.152-1 bør efter Naviairs mening ændres. Bestemmelsen er ændret og opdelt i flere nye dokumenter, som alle sammen starter med FKO BST 152.[-tal]</p> <p>Naviair vil gøre opmærksom på den uhensigtsmæssighed, der findes i at referere til et militært bestemmeskompleks, som ikke er tilgængeligt for de danske ATS enheder, som pålægges af efterleve dem jf. ATS instruksen. Såfremt Forsvaret og Trafikstyrelsen fortsat finder at disse referencer er nødvendige, skal vi anmode om at relevante</p>	<p>Enig, og medfører ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>Referencen tilrettes til "FKOBST F.152-1, Bestemmelser for flyvning: Håndbog for flyveoperationer".</p> <p>Af ATS-instruks 0, pkt. 1.5 fremgår at dokumenterne anført i pkt. 1.4 skal være tilgængelige for lufttrafiktjenestesteenhedens personale i det omfang udøvelsen af den pågældende tjeneste gør det relevant.</p>

	<p>bestemmelser indføres direkte i ATS instruksen. Alternativt ser Naviair gerne, at det aftales mellem myndighederne, hvor og hvordan alle ATS enheder får adgang til dem, således at det bliver muligt at overholde disse.</p>	<p>Trafikstyrelsen er af FLK blevet oplyst, at Naviair tilsendes FKO-bestemmelser og revisioner dertil.</p> <p>Generelt kan oplyses, at relevante dele af FKO-bestemmelser, er indeholdt i ATS-instrukserne. Eksempler herpå er bestemmelserne vedr. sikkerhedsafstande ifm. hydrazin-udslip, trekantflyvning, adskillelse ifm. formationsflyvninger.</p>
ATS-instruks 2 og 9	<p>Generelt: Søndrestrøm FIR skal erstattes med Nuuk FIR.</p>	<p>Enig, og medfører ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>Søndrestrøm FIR tilrettes til Nuuk FIR.</p>
ATS-instruks 5, pkt. 1.5, anmærkning 3	<p>Naviair vurderer, at reference til ATS-INSTRUKS 17. pkt. 2.3.3 skal være 2.3.2</p>	<p>Enig, og medfører ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>Punktreferencen tilrettes til pkt. 2.3.2.</p>
ATS-instruks 10 – Generel kommentar ang. EUROAT-reglerne anført i pkt. 6.2.1.1, Anm. 2.	<p>Naviair har en bekymring vedrørende EUROAT reglerne, der anføres i 6.2.1.1 Anm. 2 og de faktiske forhold /flyveprofiler, der anvendes i Flyvevåbnet.</p> <p>Vi er bekymret for, om vi kan komme ud i situationer, hvor der kan være tvivl om, hvorvidt en formation er en standard eller en non standard og dermed, hvilken adskillelse der skal anvendes.</p>	<p>Noteret, og medfører ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>FLK har oplyst, at bestemmelser om formationsflyvninger gældende for militære luftfartøjer, som har baggrund i EUROAT, vil fremgå af FKO-bestemmelser pr. 27. januar 2022.</p>

		<p>ATS-instruksens bestemmelser herom er udarbejdet i samarbejde med FLK.</p> <p>Trafikstyrelsen har bla. pba. høringsvaret fundet anledning til at præcisere ATC's beføjelser ifm. non-standard formationer i et separat punkt 6.2.1.2, som følger:</p> <p>6.2.1.2 Militære formationer, som ikke kan holde sig inden for rammerne af en standard formation, betegnes som non-standard formationer og det påhviler formationsføreren af en non-standard formation at koordinere flyvningen med flyvekontrolenheden i god tid inden flyvningen påbegyndes. Flyvekontrolenheden skal godkende eller afvise en non-standard formation, og eventuelt fastsætte særlige betingelser for udførelse af non-standard formationen.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer på denne baggrund, at de anførte bestemmelser med tilknyttede anmærkninger, som refererer til EUROAT, fremadrettet giver den fornødne klarhed over hvorvidt der er tale om en standard formation eller en non-standard formation.</p>
--	--	--

	<p>Naviair vil derfor opfordre til en dialog mellem de to myndigheder, gerne med Naviair som deltager med ekspertviden for at sikre, at det er muligt at efterleve reglerne fra EUROAT.</p>	<p>Trafikstyrelsen ser på ovenstående baggrund ikke umiddelbart behov for en yderligere dialog mellem myndighederne, men vil opfordre Naviair til at rette henvendelse til Trafikstyrelsen/FLK med konkrete eksempler på, hvornår Naviair oplever, at der kan være tvivl. Trafikstyrelsen finder bestemmelserne entydige og bistår gerne med afklaringer.</p>
<p>ATS-instruks 10, pkt. 6.2.1.1</p>	<p>Naviair har noteret, at den forøgede adskillelse til civile formationer og militære standardformationer, er reduceret fra 3 NM til 1 NM. Da ændring af adskillelsesminima altid skal godkendes af den relevante myndighed, skal Naviair anmode om at få adgang til den flyvesikkerhedsvurdering, der ligger til grund for at reducere adskillelsen. Dette behov skyldes, at Naviair ellers vil få svært ved at påvise, at ændringen ikke har en negativ effekt på flyvesikkerheden, når ændringen til det funktionelle system skal behandles i Naviair, da vi ikke kender forudsætninger eller begrundelser herfor.</p>	<p>Bestemmelsen fremgår af de fælles civile/militære ATS-instrukser, hvorved det pågældende adskillelsesminimum er myndighedsgodkendt til brug blandt tjenesteedøvere.</p> <p>Trafikstyrelsen kan oplyse at nedenstående rationale angående ændringen fra 3 til 1 NM indgik i godkendelsesprocessen.</p> <p>Ændringen fra 3 til 1 NM har baggrund i EUROAT, pkt. 3.4.2.3, som angiver:</p> <p><i>"To ensure that minimum horizontal separation is not infringed between all aircraft of the formation and other traffic, an ATCO should add 1 NM to the distance of the prescribed minimum separation between</i></p>

		<p><i>the squawking aircraft of the formation and other traffic."</i></p> <p>Iht. <u>gældende</u> ATS-instruks , pkt. 6.2.1.3 "må militære formationer, som flyver IFR under kontrol af en lufttrafiktjenesteenhed, maksimalt dække 2 x 2 NM medmindre andet er aftalt med lufttrafiktjenesteenheden".</p> <p>Afstanden fra "Lead" til "kassens hjørne" er ca. 2,8 NM, som derfor medførte at adskillelsesminima i gældende pkt. 6.2.1.1 blev fastsat til 3 NM.</p> <p>Forsvaret har oplyst, at de vil efterleve EUROAT-reglerne ang. formationsflyvninger, som vil fremgå af FKO-bestemmelserne, og som, ift. militære standard formationer, angiver at hvert luftfartøj/element i formationen holder sig inden for 1 NM og 100 fod fra formationsføreren, eller sagt på en anden måde, at formationen vil holde sig inden for en cirkel med en diameter på 2 NM.</p> <p>For så vidt angår civile formationer fremgår det af SERA-forordningens pkt. SERA.3135, Formationsflyvninger, at en</p>
--	--	--

		formation vil holde sig inden for en cirkel med en maksimal diameter på 1 NM, dvs. at afstanden fra "Lead" maksimalt kan afvige 0,5 NM.
ATS-instruks 10, pkt. 6.2.1.2	I Danmark kan der i visse luftrum (terminalområder) anvendes 3NM adskillelse, og derfor er det uhensigtsmæssigt og også vurderet værende i strid med punkt 6.2.1, at der nu altid kræves 5NM adskillelse til en non-standardformation. Naviair vil derfor foreslå, at ordlyden ændres til følgende: <i>"Lufttrafiktjenesteenheden skal, i forhold til militære non-standard formationer, sikre radaradskillelse som beskrevet i pkt. 6.2.1. og/eller 1000 fod fra ethvert luftfartøj i formationen"</i> . Såfremt det er et krav, at der nu ikke længere kan anvendes 3NM adskillelse til non-standardformationer, skal Naviair anmode om begrundelsen herfor.	Enig, og medfører ændringer til instruksmaterialet. Trafikstyrelsen er enig i at forholdet også skal gælde i luftrum hvor adskillelsesminimum er godkendt til mindre end de 5 NM. Da bestemmelsen indgår i ATS-instruks 10, som omhandler ATS-overvågningssystemer, ændres bestemmelsen som følger (med rettellesmarkeringer): 6.2.1.2 Lufttrafiktjenesteenheden skal, i forhold til militære non-standard formationer, sikre at der anvendes en minimums-adskillelse som beskrevet i pkt. 6.2.1-på 5 NM og/eller 1000 fod fra ethvert luftfartøj i formationen.
ATS-instruks 10, pkt. 6.2.1.3	Formationen kan ref. b) bestå af 8 luftfartøjer. Ref. 6.2.1.3 skal etableres en minimum længdeadskillelse på 0,25 NM indbyrdes i formationen. Det betyder, at formationen kan få en udbredelse på 2 NM fra det identificerede luftfartøj til det bageste luftfartøj.	Noteret, og medfører ændringer til instruksmaterialet. Litra d) i pkt. 6.2.1.3, jf. høringsmaterialet af 17. november 2021, dvs. at formationen forudsættes udført som en standard

	<p>6.2.1.3 d) anfører, at formationen udføres som en standard formation.</p> <p>Ref. 6.2.1.1 skal adskillelse øges med 1 NM til det identificerede luftfartøj i en standard formation.</p> <p>Det betyder, at afstanden mellem bageste luftfartøj og et bagved flyvende luftfartøj kan være mindst 1 NM mindre end det normale adskillelses-minima gældende for afstand imellem to individuelle luftfartøjer i luftrummet.</p> <p>Efter Naviairs vurdering, bør formationen udføres som en non-standard formation, hvor der sikres adskillelse til hvert enkelt luftfartøj.</p>	<p>formation, slettes. Der tilknyttes en anmærkning til punktet, som angiver at en formation udført iht. pkt. 6.2.1.3 kan udføres som enten en standard formation eller en non-standard formation.</p> <p>Hvis flyvningen - ifm. ud- og indflyvning, samt skygennemgang - ikke kan udføres inden for rammerne af en standard formation, finder bestemmelsen i pkt. 6.2.1.2.1 ang. non-standard formationer anvendelse.</p> <p>Trafikstyrelsen henleder i den forbindelse opmærksomheden på bestemmelsen i ATS-instruks 3, pkt. 1.7.3 om adskillelse i forhold til formationsflyvninger ifm. opsplitning af formationen.</p>
<p>ATS-instruks 10, pkt. 1.1.5 og 15.2.1</p>	<p>Da tårnkontrolltjeneste nu er undtaget fra bestemmelserne i punkt 1.1.5 er funktioner specificeret i punkt 15.2.1 i Naviairs optik mangelfulde.</p> <p>Som Naviair ser det, bør der som minimum tilføjes følgende punkter fra punkt 1.1.5 til punkt 15.2.1:</p> <p>c) yde kursdirigering til luftfartøjer for at løse potentielle konfliktsituationer,</p> <p>f) sikre adskillelse og opretholde normal trafikafvikling, hvis et luftfartøj kommer ud for en kritisk situation eller svigtende radioforbindelse indenfor</p>	<p>Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>Trafikstyrelsen har noteret sig Naviairs tolkning af gældende pkt. 1.1.5 og synspunktet om mangler ved det kommende pkt. 15.2.1.</p> <p>ATS-instruks 10 bringes, ift. nærværende ændring, i overensstemmelse med forordning (EU) 2017/373 med senere ændringer</p>

	<p>ATS-overvågningssystemets/systemernes dækningsområde, g) foretage overvågning af lufttrafik, Yderligere bør, i tillæg til 15.2.1 c) og d), tilføjes: opretholde adskillelse mellem afgående luftfartøjer og luftfartøjer på slutindflyvning.</p>	<p>(ATM/ANS-forordningen), som grundlæggende har baggrund i ICAO PANS-ATM.</p> <p>Kompetencen til regelfastsættelse på ATM/ANS-området ligger, ift. Danmark, hos EU, hvorfor Trafikstyrelsen ikke har mulighed for at tilføje punkter, som ikke er indeholdt ATM/ANS-forordningen.</p> <p>Trafikstyrelsen henviser endvidere til fremsendt email af 12. februar 2021 (TBST ref. TS31609-00038) angående kursdirigering ifm. tårnkontrolltjeneste.</p>
<p>ATS-instruks 12, pkt. 14.2.4</p>	<p>Bestemmelsen ændres til henholdsvis 150 og 50m. Jf. FKO BST 152-3 side 3-C-1 så skal der holdes 150 og 100m. Naviair vil anbefale, at der er overensstemmelse mellem FKO og ATS-instruksen.</p>	<p>Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>FLK har bekræftet de ændrede sikkerhedsafstande i ATS-instruks 12, og vil sikre overensstemmelse ift. FKOBST F.152-3, Bestemmelse for flyvesikkerhedsvirksomhed.</p>
<p>ATS-instruks 12, Generelt</p>	<p>ATS-instruks 12 er ikke medsendt, og det fremgår ikke om deres checklister bliver opdateret. Men alle ændringer bør også rettes i deres gule checklister.</p>	<p>Det fremgår af høringsbrevet, under ændringerne ang. ATS-instruks 12, at <i>instruksens Tillæg A er opdateret i overensstemmelse med ovenstående ændringer.</i></p> <p>ATS-instruks 12 vil pga. klassifikationen "til tjenestebud" blive fremsendt i separat brev</p>

		til ATS-organisationen med henblik på viderefremsendelse til de enkelte ATS-enheder.
ATS-instruks 17, pkt. 2.3.2	Daglig ledelse af en lufttrafiktjenesteenhed. Det forslås i det udsendte materiale, at en procedure for flyvning med ubemandede luftfartøjer i kontrolzoner også gøres gældende for TIZ'er i Grønland og Færøerne, eller at der laves en tilsvarende procedure for TIZ'er. BL 9-4 nævner kun et afstandskrav til banen på en flyveplads, og ikke hvilken type luftrum der flyves i. Naviair finder, at der bør være overensstemmelse.	Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet. I kontrolzoner ydes flyvekontrolltjeneste, hvor der kan sikres segregering mellem ubemandede luftfartøjer og andre luftfartøjer. For at sikre en tilsvarende segregering i ukontrolleret luftrum, herunder TIZ/FIZ, er det nødvendigt at etablere områder til brug for ubemandede luftfartøjer, som holder sådanne flyvninger segregeret fra anden lufttrafik, når der gives dispensation fra BL 9-4. Bestemmelserne angående midlertidige restriktioner i luftrummet fremgår af ATS-instruks 2, pkt. 20.2.
ATS-instruks 17, Tillæg C	Sidste afsnit. "Daglig leder er ansvarlig for, at aftaler med UAS-operatøren om flyvning med ubemandede luftfartøjer indarbejdes i Lokal ATS-instruks." Naviair skal anmode om, at punktet ændres til "...indarbejdes i samarbejdsaftaler eller lokale instrukser hvor relevant".	Enig, og medfører ændringer til instruksmaterialet. Hensigten er at relevante, operationelle dele af aftalen afspejles i LAI eller bekendtgøres for personalet på anden vis

	<p>Dette foreslår Naviair, eftersom vi finder det uhenigtsmæssigt at kræve hele aftalen indskrevet i Lokal ATS-instruks (LAI), som kun bør indeholde de konkrete og permanente operative procedureforhold. Øvrige aftaler hører hjemme i en samarbejdsaftale i lighed med aftaler, der findes med andre operatører, hvor de operative forhold i en sådan aftale enten indskrives i LAI eller udsendes til personalet i en midlertidig form, ref. Naviairs processer (kan være tillæg, ATM meddelelse o.lign.), men henset til at bestemmelsen gælder alle ATS enheder (og dermed også ikke-Naviair enheder) foreslås ovenstående formulering.</p>	<p>som en del af organisationens håndbogssystem.</p> <p>Baseret på høringssvaret, har Trafikstyrelsen besluttet at justere:</p> <p>a) instruksens pkt. 2.3.1, som følger (med rettellesmarkeringer):</p> <p>2.3.1 Relevante dele af samarbejdsaftaler Samarbejdsaftaler med andre lufttrafiktjenesteenheder skal indarbejdes reflekteres i lokal ATS-instruks.</p> <p>b) instruksens pkt. 2.3.2, som følger (med rettellesmarkeringer):</p> <p>"2.3.2 Relevante dele af lokale Lokale aftaler om håndtering af flyvning med... osv."</p> <p>c) sidste afsnit i instruksens Tillæg B og Tillæg C, som følger (med rettellesmarkering):</p> <p>"Daglig leder er ansvarlig for, at relevante dele af aftaler med UAS-operatøren om flyvning med ubemandede luftfartøjer indarbejdes i Lokal ATS-instruks.", og</p>
--	---	---

		<p>d) den indledende anmærkning 3 til såvel afsnit 1.4 som afsnit 1.5 i ATS-instruks 5, som følger (med rettelsesmarkering):</p> <p><i>"Anm. 3: Daglig leders ansvar for at indarbejde relevante dele af aftaler med UAS-operatøren... osv."</i></p>
Rigspolitiet:		
ATS-instruks 5 - Generelt ift. Færøernes Politi	<p>Færøernes Politi bemærker, at de antager, at Trafikstyrelsen eksplicit har involveret lufttrafiktjenesteenheden på Færøerne i de påtænkte ændringer.</p>	<p>Generelt i forhold til bemærkningerne fra Færøernes Politi kan oplyses, at bestemmelserne i afsnit 1.4 vedr. flyvning inden for kontrolzoner, gældende fra 27. januar 2022, ikke er relevante for Færøerne/Vagar Lufthavn. Der er omkring Vagar Lufthavn etableret en trafikinformationszone, som, til forskel fra en kontrolzone, er ukontrolleret luftrum.</p> <p>Trafikstyrelsen kan oplyse, at der udover høringsmaterialet ikke har været rettet henvendelse til AFIS Vagar angående de påtænkte ændringer, hvilket skyldes, at bestemmelserne i afsnit 1.4 ikke har relevans for Færøerne.</p>

Endvidere bemærker Færøernes Politi i relation til de forpligtigelser, der følger af ATS-instruks 5, pkt. 1.4 og Bilag B (gældende for Færøerne og Grønland), at politiet på Færøerne ikke har anskaffet sig droner.

Der er imidlertid en aftale om, at Landsforeningen af frivillige bjærgningsforeninger (LFB) assisterer Færøernes politi med LFB's drone i de tilfælde det vurderes nødvendigt. En flyvning gennemført af LFB for Færøernes politi vil blive udført med udgangspunkt i bekendtgørelse nr. 2274 af 29. december 2020 om politiets anvendelse af droner.

Færøernes Politi antager, at NAVIAR har kontaktet LFB med hensyn til forpligtigelser, der foreligger om flyvning med dronen på Færøerne.

Hvorvidt der i relation til ATS-instruks 17, tillæg B, er udarbejdet en lokal ATS-instruks på Færøerne, er Færøernes Politi ikke bekendt med.

Noteret.

Trafikstyrelsen har noteret sig LFB's mulighed for, hvor det vurderes nødvendigt, at flyve med ubemandede luftfartøjer med udgangspunkt i BEK 2274.

Som anført oven for har bestemmelserne i afsnit 1.4 ikke relevans for Færøerne.

Trafikstyrelsen kan oplyse at AFIS Vagar har udarbejdet en lokal ATS-instruks, og instruksen er alene gældende for personalet i AFIS Vagar.

Færøernes Politi antager, at Trafikstyrelsen også eksplicit har underrettet FAE/NAVIAIR om den dispensation, der er givet til Færøernes politi, som afviger fra bestemmelserne i BL 9-4, som følge af ATS-instruks 5, pkt. 1.4.4. Færøernes Politi bemærker, at bestemmelsen må omfatte dispensationen til Færøernes politi, men også eventuelle andre dispensationer som Trafikstyrelsen giver, når droneflyvningen på Færøerne afviger fra bestemmelserne fastlagt i BL 9-4.

Færøernes Politi forslår, at Trafikstyrelsen fremsender hele materialet til det færøske miljø- og erhvervsministerium, hvis ikke det allerede er sket.

Færøernes Politi er bekendt med, at ministeriet arbejder aktuelt på at udfærdige et færøsk regelsæt, der har til hensigt at tage højde for de lokale færøske forhold og gøre lovgrundlag m.v. mere nutidigt end BL 9-4.

På baggrund af høringssvaret, har Trafikstyrelsen i email af 13. december 2021 orienteret AFIS Vagar om dispensationen fra BL 9-4 givet til Færøernes Politi.

Med henvisning til Trafikstyrelsens bemærkninger til høringssvarene anbefaler Trafikstyrelsen at Færøernes Politi retter henvendelse til det færøske miljø- og erhvervsministerium for at afklare behovet for fremsendelse materiale.

Noteret.

Se også bemærkning oven for.

<p>Generelt ift. Grønlands Politi</p>	<p>Grønlands Politi har ikke bemærkninger til udkastene til ATS-instrukserne. Grønlands Politi bemærker, at de gerne vil involveres i implementeringen af GRF-reglerne.</p>	<p>Trafikstyrelsen antager at der må være tale om en misforståelse vedr. Grønlands Politis involvering i implementeringen af GRF-reglerne.</p> <p>GRF er en forkortelse af Global Reporting Format – det globale rapporteringsformat, som er regler og procedurer der er gældende for lufthavne og de tilknyttede lufttrafiktjenester, fsva. vurdering og rapportering af baners overfladetilstand, når de bla. er dækket af vand, is og sne.</p> <p>Såfremt Grønlands Politi fastholder ønsket om at blive involveret ifm. GRF-implementeringen, skal der ske en konkret henvendelse til Trafikstyrelsen.</p>
<p>ATS-instruks 2, pkt. 20.2, Anmærkningen</p>	<p>Rigspolitiets organisationsændringer medfører at de indledende ord i anmærkningen "Nationalt beredskabscenter under" skal slettes.</p>	<p>Noteret, og medfører ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>Rigspolitiets oplysninger medfører at pkt. 20.2 ændres til følgende ordlyd med virkning fra 27. januar 2022 (med rettelsesmarkering):</p> <p><i>"Anm.: Nationalt beredskabscenter under Rigspolitiet vil ved uvarslede situationer anmode ... osv."</i></p>

	I samme anmærkning - "bar" bør ændres til "har"	Enig, og medfører ændringer til instruksmaterialet. Stavefejlen er rettet.
ATS-instruks 2, pkt. 20.3, Anmærkningen	Rigspolitiet foreslår at følgende tekst i anmærkningen slettes: <i>"Politidirektøren i København og politimestre i øvrigt,"</i> .	Noteret, og medfører ændringer til instruksmaterialet. Den af Rigspolitiet foreslåede tekst slettes, og anmærkningen til pkt. 20.3 ændres til følgende ordlyd, i uddrag, med virkning fra 27. januar 2022 (med rettelsesmarkering): <i>"Anm.: Rigspolitiet, Politidirektøren i København og politimestre i øvrigt, vil ved varslede situationer anmode... osv."</i>
ATS-instruks 5, Afsnit 1.5	Selv om procedurerne ikke er endeligt aftalt endnu foreslår Rigspolitiet, at der tilføjes en anmærkning om, at der gælder særlige regler og procedurer for politiets anvendelse af ubemandede luftfartøjer, herunder at der må flyves over områder, samt over flyvehøjder eller tættere på end de afstands-krav, der er fastsat for civil anvendelse af droner.	Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet. Politiet kan iht. BEK nr. 2274 og i forbindelse med løsning af politimæssige opgaver, og forudsat at der mellem Rigspolitiet og Trafikstyrelsen er fastsat procedurer for sådanne flyvninger, foretage operative flyvninger over områder samt over flyvehøjder eller tættere på end de afstands-krav, der er fastsat i BEK nr. 2253.

		<p>Da der imidlertid endnu ikke er fastsat sådanne procedurer mellem Rigspolitiet og Trafikstyrelsen, skal sådanne operative flyvninger foregå i henhold til BEK nr. 2274, §5, stk. 2, som angiver, at Politiet på stedet kan aftale vilkår for den konkrete flyvning med relevante aktører.</p> <p>Trafikstyrelsen vil i den sammenhæng gøre opmærksom på, at Trafikstyrelsen er en relevant aktør, uanset hvor i Rigsfællesskabet Politiet skal flyve med ubemandede luftfartøjer til løsning af politimæssige opgaver.</p> <p>Henset til at en sådan potentiel anmærkning i instruksen om Politiets flyvning med ubemandede luftfartøjer ikke kan bibringe lufttrafiktjenestens operative personale eksakte oplysninger om en given flyvning, vælger Trafikstyrelsen at afvente fastsættelse af procedurer mellem Rigspolitiet og Trafikstyrelsen, jf. BEK 2274, §5, stk. 1.</p>
ATS-instruks 17, Tillæg C	Rigspolitiet foreslår, at der indsættes et afsnit om, at bekendtgørelsen for politiets anvendelse af droner indeholder særlige regler for politiet. Politiet må foretage operative flyvninger over områder, samt over flyvehøjder eller tættere på end de afstandskrav, der er fastsat for civil anvendelse af	<p>Noteret, men medfører ingen ændringer til instruksmaterialet.</p> <p>Se bemærkningen oven for.</p>

	ubemandede luftfartøjer. Politiets flyvninger skal ske i henhold til procedurer fastsat mellem Rigspolitiet og de kompetente myndigheder. Hvis der ikke er fastsat en procedure, kan politiet på stedet aftale vilkår for den konkrete flyvning med de relevante aktører.	
ATS-instruks 12	Rigspolitiet har ikke bemærkninger til de ændringer, som Trafikstyrelsen har oplyst om i høringsbrevet af 17. november 2021.	Noteret.
	Trafikstyrelsen nævner i høringsbrevet af 17. november 2021, at servicenummer 1-1-4 slettes i det indledende punkt 1.5. og i kapitlerne 15 og 16, samt i instruksens Tillæg A. Rigspolitiet bemærker, at servicenummeret ligeledes bør slettes i kapitel 13.2 Rapportering.	Noteret. Servicenummer 114 er slettet hen over hele instruksens, herunder også kap. 13.
	Rigspolitiet skal endvidere henlede opmærksomheden på, at kapitel 16 om formodet ulovlig tilstedeværelse af droner bør tilrettes til bekendtgørelse nr. 2253 af 29. december 2020 om supplerende bestemmelser til EU-forordning 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer og bekendtgørelse nr. 2274 af 29. december 2021 om politiets anvendelse af droner.	Noteret. De indledende anmærkninger 1, 2 og 3 til kap. 16 vedrørende lovgrundlaget er slettet, da Trafikstyrelsen anser anmærkningerne for irrelevante i ATS-instruks 12. Lovgrundlaget vedrørende flyvning med ubemandede luftfartøjer fremgår af de indledende anmærkninger til afsnit 1.4 og 1.5

		<p>i ATS-instruks 5, hvilket også fremgik af høringsbrevet.</p> <p>Fsva. Rigspolitiets bemærkning vedrørende BEK 2274, henvises til Trafikstyrelsens bemærkning ovenfor ift. ATS-instruks 5, afsnit 1.5 og ATS-instruks 17, Tillæg C.</p>
--	--	---

Bilag 1

- Myndigheder:** Flyverkommandoen, Rigspolitiet, Sundhedsstyrelsen, Styrelsen for Patientsikkerhed;
- ATS enheder:** Isavia ANS, Naviair, Esbjerg – Tyra, Mittarfeqarfiit, Odense, Sindal, Stauning, Sønderborg, Vamdrup, Lolland Falster Airport (ansøgende);
- ATS skoler:** Entry Point North, Gate Aviation Training;
- Organisation:** Dansk Flyvelederforening; DATSO, FISO-operatører;
- ARO enheder:** Herning, Sydfyn-Tåsinge, Thisted, Tønder, Viborg, Ærø.