

## **Ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. april 2026**

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 4. februar 2026 samt på baggrund af indkomne høringssvar, ændres de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 16. april 2026.

Høringssvar og Trafikstyrelsens bemærkninger dertil, herunder beslutning om ændringer i forhold til høringssversionerne, 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 5, Tårnkontrolltjeneste,
- ATS-instruks 12, Unormale situationer,
- ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger
- ATS-instruks 14, Kommunikation.

Ændringerne til instruksmaterialet vil pr. 16. april 2026 fremgå af Trafikstyrelsens hjemmeside under mappen "ATS-instruks ændringer pr. 16. april 2026" via linket

<https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/luftfart/lufttrafik-og-luftfartstjenester-atm/ans/liste-ats-instrukser>

Instrukserne vil, på ikrafttrædelsesdatoen den 16. april 2026, blive overført som gældende instrukser.

Ændringerne er primært foranlediget af:

- Den reviderede dronebekendtgørelse af maj 2025 – BEK nr. 1649/2023, som ændret ved BEK nr. 527/2025 – som trådte i kraft den 1. juli 2025,
- Gennemførelsen af konceptet centrale meldekontorer.

- Forsvarets ønske om, i de militære kontrolzoner, at kunne operere med:
  - militære VFR-flyvninger og udføre landingsøvelser med militære VFR-flyvninger uden anvendelse af wake turbulence adskillelse, og
  - militært opererede droner samtidig med anden militær luftfart.

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

### **ATS-instruks 0**

Udover redaktionelle ændringer til kapitel 3, Oversigt over gældende instrukser, er instruksens kapitel 2, Referencedokumenter, opdateret i forhold til den reviderede dronebekendtgørelse, BEK nr. 1649/2023, som ændret ved BEK nr. 527/2025.

### **ATS-instruks 1**

Definitionen af Meldekontor for lufttrafiktjeneste (ARO) er ændret i overensstemmelse med definitionerne i EU's bestemmelser/ICAO's regelsæt, som det også er afspejlet i gældende udgave af BL 7-21.

Ændringen betyder at udøvelse af alarmeringstjeneste er et anliggende for en lufttrafiktjeneste (ATC/FIS/AFIS), jf. forordning (EU) 2017/373, pkt. ATS.TR.110(a). Et meldekontor kan dermed ikke være etableret som en selvstændig enhed, uden tilknytning til en lufttrafiktjeneste.

Se også under ATS-instruks 13.

### **ATS-instruks 2**

Pkt. 3.2: Teksten er konsekvensrettet som følge af den ændrede overskrift i instruksens Bilag 1 – se nedenfor.

Kapitel 14, Gennemflyvning af restriktionsområder: Udtrykket "daglig skydeliste" er ikke længere tidssvarende, hvorfor teksten nu tydeliggør at oplysninger om aktivitet i et restriktionsområde skal være publiceret, via NOTAM, jf. BL 7-20, eller på anden måde.

Pkt. 14.1.1: Pba. gældende praksis er der indført bestemmelser om gennemflyvning af området ifm. oplyst pause eller ophør i aktiviteten.

Bilag 1:

Overskriften er ændret til "Lufttrafiktjenesteluftrum, klassifikation, i København FIR, Nuuk FIR, Rønne CTR/TMA og Vagar FIZ/RMZ".

I skemaet er luftrumsklasserne B og F slettet, da de pågældende to luftrumsklasser ikke anvendes i hverken København- eller Nuuk FIR.

For de gældende regler for B- og F-luftrum henvises til ICAO Annex 11 og SERA-forordningen.

Kolonnen vedr. SSR Mode A+C er i cellerne D/VFR, E/VFR og G/VFR tilknyttet en Note 5, for at tilkendegive at kravet kun er gældende i København FIR i luftrummet over FL 95, som er designeret TMZ.

Kolonnen vedr. Krav om Radio.Komm. er:

- i cellerne E/VFR og G/VFR tilknyttet en Note 4, som informerer om de specifikke krav ifm. tovejskommunikation i luftrum designeret som RMZ i hhv. København FIR og Nuuk FIR/Vagar FIZ/RMZ,
- i cellen G/IFR tilknyttet en Note 6, som informerer om de specifikke krav ifm. tovejskommunikation i hhv. København FIR og i Nuuk FIR/Vagar FIZ/RMZ.

### **ATS-instruks 5**

Pkt. 5.4.2.1: Ny bestemmelse vedrørende wake turbulence adskillelse, som kun finder anvendelse på de militære flyvestationer.

Punkterne 6.1.4; 6.1.4.1 og 6.1.4.2: Nye bestemmelser, som kun finder anvendelse på de militære flyvestationer, foranlediget af Forsvarets ønske om at kunne flyve med militære droner samtidig med anden militær luftfart inden for kontrolzonen.

Pkt. 6.1.2.1: Konsekvensrettelse som følge af det nye pkt. 6.1.4, som under visse betingelser tillader forsvaret beflyvning med militære droner samtidig med anden militær luftfart inden for de militære kontrolzoner.

Pkt. 6.1.4: Bestemmelse med krav om at der, forud for beflyvning med de militære droner i de militære kontrolzoner kan finde sted, er fastsat bestemmelser herom i Forsvarets operationelle bestemmelsessæt, FLKBST, og at der er udarbejdet særlige procedurer, som sikrer afstanden på 2,5 NM til kontrolzonens laterale grænse og, jf. pkt. 6.1.4.1, sikrer adskillelse til civil lufttrafik, som opererer uden for kontrolzonen.

Pkt. 6.1.4.1: Bestemmelse, som angiver at der skal sikres adskillelse mellem de militære droner i de militære kontrolzoner og kontrollerede, civile flyvninger, som opererer uden for kontrolzonen. Adskillelsen kan, indtil videre, kun ske ved segregering, og kan foregå efter samme principper, som hvis kontrolzonen havde været et restriktionsområde, dvs. den militære drone skal holde 2,5 NM/500 fod til grænsen af kontrolzonen.

Pkt. 6.1.4.2: Bestemmelse som angiver, at de lokale særlige procedurer, som er udarbejdet af den militære flyvekontrolenhed på baggrund af pkt. 6.1.4, skal fremgå af lokal ATS-instruks.

Bilag 1: Bilagets kapitel 1, relevante bestemmelser for flyvning med ubemandede luftfartøjer i Danmark, er opdateret iht. ændringerne som trådte i kraft den 1. juli 2025, jf. BEK nr. 1649/2023, som ændret ved BEK nr. 527/2025.

Bilagets kapitel 2 og 3 vedrørende hhv. Færøerne og Grønland er uændrede.

### **ATS-instruks 12**

Kapitel 14: Afsnit 14.1, Brændstofreserver, er ændret så teksten afspejler definitionsændringen pr. 1. maj 2025 af "Mindste brændstofmængde", og dermed det forhold, at en lav brændstofbeholdning, også kan omfatte et lavt energiniveau.

### **ATS-instruks 13**

Instruksen er opdateret redaktionelt i punkterne 1.1.4.1; 2.1.1; 4.1.1; 4.1.2; og 6.4.1, og henviser fremadrettet, udover henvisningerne til ICAO's regler, som har relevans for de færøske og grønlandske lufttrafiktjenestesteenheder, tillige til de tilsvarende bestemmelser i SERA-forordningen, som har relevans for de danske lufttrafiktjenestesteenheder.

Instruksen er fremadrettet opdelt i afsnit 1.2, Meldekontorer for lufttrafiktjeneste (ARO) og afsnit 1.3, Centrale meldekontorer for lufttrafiktjeneste, som en tilkendegivelse af gennemførelsen af konceptet Centrale Meldekontorer, jf. også BL 7-21, som dermed er fuldt ud gennemført i Rigsfællesskabet. DENMIL og AFIS Vagar er nu indeholdt i afsnit 1.3, qua deres respektive funktion som centrale meldekontorer for hhv. forsvarets flyvninger i København FIR og for flyvninger inden for Vagar FIZ/RMZ.

### **ATS-instruks 14**

Tillæg A, sektion 1.1.3, Minimum fuel, er ændret på baggrund af definitionsændringen af "Mindste brændstofmængde" nævnt under ATS-instruks 12, så det tydeliggøres at fraseologien "Minimum fuel", udover indikation af en lav brændstofbeholdning, også kan indikere et lavt energiniveau.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede via email [cagj@trafikstyrelsen.dk](mailto:cagj@trafikstyrelsen.dk)

Med venlig hilsen

Carsten Jensen