

## **Notat**

Journalnr.: 2025-242317

Dato: 13. marts 2026

### **Høringsnotat – ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 16. april 2026**

Nærværende høringsnotat er udarbejdet på baggrund af modtagne høringssvar foranlediget af Trafikstyrelsens email af 4. februar 2026 indeholdende brev om ændringer til ATS-instrukser 0, 1, 2, 5, 12, 13 og 14 med frist for afgivelse af bemærkninger den 26. februar.

Hørings-adressaterne fremgår af Bilag 1.

Trafikstyrelsen har modtaget høringssvar fra Kolding Lufthavn (AFIS Vamdrup), Esbjerg Lufthavn (AFIS Esbjerg), Naviair og Flyverkommandoen. De modtagne høringssvar er indarbejdet i skemaet nedenfor sammen med Trafikstyrelsens bemærkninger hertil.

Foranlediget af AFIS Vamdrups kommentar til ATS-instrukser 2, Bilag 1, har Trafikstyrelsen gennemgået Bilag 1 igen, og besluttet, udover en redaktionel ændring i bilagets overskrift, at supplere bilaget, i relevante celler, med et par nye noter, for at afspejle forskellen mellem lufttrafikreglerne der er gældende i EU (SERA) og i NAT-regionen (ICAO).

## Ændringer til ATS-instruks 0, 1, 2, 5, 12, 13 og 14 til ikrafttrædelse den 16. april 2026

| Reference  | Høringsvar | Trafikstyrelsens bemærkninger   |
|--|------------|---|
| <b>Trafikstyrelsen:</b>  |            |   |
| ATS-instruks 2, pkt. 3.2   |            | <p>ATS-instruks, pkt. 3.2 er konsekvensrettet som følge af den redaktionelle ændring i overskriften til Bilag 1, jf. nedenfor, og vil pr. 16. april 2026 fremstå som følger:</p> <p>”3.2 Kravene til flyvning og oplysning om hvilke tjenester der ydes indenfor de enkelte luftrumsklasser, som anvendes i hhv. København FIR, Nuuk FIR, Rønne CTR/TMA og Vagar FIZ/RMZ, fremgår af Bilag 1 til denne ATS-instruks.”</p>                                 |
| ATS-instruks 2, Bilag 1, Lufttrafiktjenesteluftrum, klassifikation |            | <p>Foranlediget af AFIS Vamdrups kommentar til ATS-instruks 2, Bilag 1, har Trafikstyrelsen igen set ind i Bilag 1 og, i forhold til høringsversionen, fundet anledning til en enkelt redaktionel ændring i overskriften, jf. ovenfor, hvorved behovet for en særskilt note forsvinder.</p> <p>Derudover er der, i forhold til høringsversionen, foretaget følgende justeringer vedrørende noterne, som henholder sig til regelsættet som er gældende</p> |

| Reference | Høringssvar | Trafikstyrelsens bemærkninger  |
|-----------|-------------|--|
|           |             | <p>for piloter i såvel København FIR (SERA) og NAT-luftrum (ICAO):</p> <p>a) Teksten i <b>Note 4, tilknyttet hhv. cellen E/VFR og G/VFR, ændres</b> som følger:</p> <p>i) I København FIR skal piloter opretholde uafbrudt lyttevagt og etablere tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på den relevante kommunikationskanal i RMZ.</p> <p>ii) I Nuuk FIR og Vagar FIZ/RMZ skal piloter etablere tovejskommunikation på den relevante kommunikationskanal i RMZ.</p> <p>b) <b>Ny Note 6 tilknyttes cellen G/IFR</b>, som følger:</p> <p>i) I København FIR skal luftfartøjer være udstyret med radio, og piloter skal opretholde uafbrudt lyttevagt og etablere tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på den relevante kommunikationskanal i RMZ.</p> |

| Reference   | Høringssvar   | Trafikstyrelsens bemærkninger  |
|---|---|--|
|   |   | ii) I Nuuk FIR og i Vagar FIZ/RMZ skal piloter etablere tovejskommunikation på den relevante kommunikationskanal.  |
| <b>Kolding Lufthavn/AFIS Vamdrup:</b>   |   |  |
| ATS-instruks 1, Definitionen af Meldekontor for lufttrafiktjeneste (ARO)        | Da der bl.a. i ATS-instruks 13, pkt. 1.2.2.1 står at meldekontoret skal videresende FPL, vil vi anbefale at ordlyden "modtage <u>og videregive</u> " fastholdes i ATS-instruks 1, 31. udgave, april 2026/side 13 under definitionen for "Meldekontor for lufttrafiktjeneste". | Ikke enig.<br><br>Trafikstyrelsen fastholder den reviderede definition af "Meldekontor for lufttrafiktjeneste", som er enslydende med definition nr. 34 i SERA-forordningen, som angiver:<br>34) »meldekontor for lufttrafiktjeneste«: en enhed oprettet med det formål at modtage meldinger vedrørende lufttrafiktjeneste og flyveplaner, som indgives inden afgang.<br><br>Det forhold at bestemmelsen i ATS-instruks 13, pkt. 1.2.2.1 i det pågældende tilfælde kræver at et meldekontor videresender en flyveplan skal, efter Trafikstyrelsens vurdering, ikke nødvendigvis være afspejlet i definitionen af et Meldekontor. |
| ATS-instruks 2, bilag 1, april 2026/side 1, angående luftrums-klasser G, note 4 | Vi finder ordvalget i note 4 uheldigt da "hvor det er nødvendigt" efterlader et indtryk af at PIC kan <u>vælge ikke at</u> "opretholde uafbrudt lyttevagt" og "etablere tovejskommunikation" i RMZ.<br>Formuleringen (den indskudte sætning) "hvor                            | Ikke enig.<br><br>Trafikstyrelsen deler ikke AFIS Vamdrups betragtning vedrørende ordvalget.   |

| Reference  | Hørings svar   | Trafikstyrelsens bemærkninger  |
|--|--|--|
|  | <p>det er nødvendigt" bør slettes, således at noten herefter hedder: "I København FIR skal piloter opretholde uafbrudt lyttevagt og etablere tovejskommunikation på den relevante kommunikationskanal i Obligatorisk radiozone (RMZ)".</p> | <p>Den i sætningen indskudte sætning, "hvor det er nødvendigt", fremgår af SERA-forordningens Appendix 4, jf. SERA.6005(a)(1), hvor den engelske udgave, i den indskudte sætning, anfører "..., as necessary,...".</p> <p>SERA.6005(a)(2) stiller krav til piloter om at foretage et indledende opkald før flyvning i en RMZ.</p> <p>SERA.6005(a)(1) stiller krav til VFR-flyvninger i dele af luftrumsklasse E, F eller G og IFR-flyvninger i dele af luftrumsklasse F eller G om at opretholde uafbrudt lyttevagt i en RMZ, og, hvor det er nødvendigt, at etablere tovejs radiokommunikation i RMZ'en.</p> <p>Med andre ord: Der er altså krav til de pågældende luftfartøjer om at kalde op inden indflyvning i en RMZ. Derefter skal piloten holde uafbrudt lyttevagt samt foretage/besvare de opkald, som flyvningen i RMZ'en giver anledning til.</p> |
| <p>ATS-instruks 13, 28. udg., april 2026/side 5, pkt 1.2.2.2</p> | <p>Kolding Lufthavn (EKVD AFIS/ARO) vil gerne fastholde nuværende procedure med at informere kontrolcentralen hvis meldekontoret lukker før den publicerede åbningstid via NOTAM, men blot EKSP APP telefonisk såfremt vi åbner</p>        | <p>Noteret.</p> <p>Instruksens gældende pkt. 1.2.7.1 er videreført i høringsversionens pkt. 1.2.2.2, hvor anmærkningens henvisning til ICAO Annex 15 er opdateret, og nu er</p>  |

| Reference  | Høringsvar  | Trafikstyrelsens bemærkninger   |
|--|---|---|
|  | <p>uden for publiceret åbningstid (f.eks. ved de sjældne åbninger der forekommer for trafik der kommer ind sent eller tidligt).</p> | <p>suppleret med det tilsvarende krav i EU's ADR-forordning.</p> <p>Trafikstyrelsen har noteret sig Kolding Lufthavns ønske om at fastholde den pågældende, nuværende procedure.</p> <p>Denne praksis ses dog ikke at være i fuld overensstemmelse med bestemmelsen, som anfører at kontrolcentralen skal notificeres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) når meldekontoret etableres udenfor flyvepladsens publicerede tjenestetid, og</li> <li>b) når tjenestetiden ophører uden for flyvepladsens publicerede tjenestetid.</li> </ul> |
| <p>ATS-instruks 14, Tillæg A, april 2026, side A6, punkt 1.1.3</p> | <p>Terminologien er ikke krydset af som noget der anvendes af FIS men I har alligevel anført en note der vedrører FIS?</p>          | <p>Noteret.</p> <p>Afkrydsningsfelterne ATC/FIS i højre kolonne i instruksens Tillæg A angiver om den pågældende fraseologi kan anvendes af ATC og/eller FIS.</p> <p>I dette tilfælde anvendes fraseologien kun af ATC, og Trafikstyrelsen vurderer, at noten, som den også fremstår i SERA-forordningen, tydeliggør at den pågældende fraseologi vedrørende forsinkelse ikke kan anvendes af FIS/AFIS.</p>   |

| Reference   | Høringsvar   | Trafikstyrelsens bemærkninger   |
|---|--|---|
| <b>Esbjerg Lufthavn / AFIS Esbjerg:</b>               |  |   |
| TS-brev ang. ATS-instruksændringer pr. 16. april 2026 | Esbjerg AFIS har ingen kommentarer til denne ændringssamling.  | Noteret.  |
| <b>Naviair</b>  |  |   |
| ATS-instruks 13, pkt. 1.3.1.4                         | <p>Det bemærkes, at den tidligere eksplicite angivelse af telefonisk videreformidling til flyvepladser uden elektronisk tilslutning ikke længere fremgår af instruksen.</p> <p>Kan det lægges til grund, at dette ikke indebærer en ændring i den praktiske håndtering, og at centrale meldekontorer fortsat sikrer rettidig videregivelse af ATS-meldinger til relevante enheder ved anvendelse af egnede kommunikationsmidler, herunder telefonisk, hvor elektronisk transmission ikke er mulig?</p> | <p>Noteret.</p> <p>Der vil ikke være en ændring til den praksis at centrale meldekontorer videreformidler ATS-meldinger til relevante enheder i det tilfælde at elektronisk transmission ikke er muligt.</p> <p>Den telefoniske videreformidling af ATS-meldinger til flyvepladser uden elektronisk tilslutning, var relateret specifikt til de resterende selvstændige meldekontorer hvor udvekslingen af meldinger foregik via fax og telefon. Denne praksis anvendes ikke længere, idet meldekontorer, jf. BL 7-21, ikke længere kan etableres som selvstændige ATS-enheder.</p> |
| <b>Flyverkommandoen</b>                               |  |   |
| ATS-instruks 5, pkt. 5.4.2.1                          | Flyverkommandoen ønsker teksten i ATS-instruks 5, pkt. 5.4.2.1 rettet til at være gældende i VFR dagperioden.  | <p>Noteret – og teksten ændres.</p> <p>ATS-instruks 5, pkt. 5.4.2.1 vil pr. 16. april 2026 fremstå som følger:</p>  |

| Reference | Hørings svar | Trafikstyrelsens bemærkninger  |
|-----------|--------------|--|
|           |              | <p>"5.4.2.1 I flyvestationers kontrolzoner modtager startende, militære VFR-flyvninger samt militære VFR-flyvninger, som udfører landingsøvelser med touch and go, ikke wake turbulence adskillelse til andre luftfartøjer i <a href="#">VFR dagperioden</a>. Der udstedes udelukkende advarsel om wake turbulence, indeholdende flytype, position og flyveretning, hvorefter fartøjschefen selv er ansvarlig for at planlægge sin start, herunder touch and go, under hensyntagen til risikoen for wake turbulence.</p> |

## Adressater for høringen:

### Myndigheder

Flyverkommandoen

### ATS organisationer og enheder:

Isavia ANS

Naviair

Esbjerg – Tyra

Greenland Airports - Mittarfeqarfiit

Odense

Stauning

Sønderborg

Vamdrup

### Organisationer og ATS skoler

Dansk Flyvelederforening

DATSO, FISO operatører

Entry Point North

Gate Aviation Training