KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2023/1772

af 12. september 2023

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 for så vidt angår driftsregler for anvendelse af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenestesystemer og -komponenter i det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1033/2006

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 31 og artikel 44, stk. 1, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 140, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139 skal gennemførelsesbestemmelser, der vedtages på grundlag af Europa-Parlamentets og Rådets ophævede forordning (EF) nr. 552/2004 ([2]), tilpasses bestemmelserne i forordning (EU) 2018/1139 senest den 12. september 2023.

(2) I Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2006 ([3]) fastsættes procedurekravene for flyveplaner i fasen før flyvning i det fælles europæiske luftrum.

(3) I Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 ([4]) fastsættes fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer.

(4) For at sikre sammenhæng i kravene til anvendelse af udstyr til lufttrafikstyring og luftfartstjenester (»ATM/ANS«) i det fælles europæiske luftrum, bør gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 ændres for at medtage de relevante krav til flyveplanlægning i forordning (EF) nr. 1033/2006, som ophæves ved denne forordning.

(5) Eftersom netadministratoren gives beføjelser til behandling af flyveplaner i fasen før flyvning, bør gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 også gælde for netadministratoren.

(6) Det er afgørende, at alle brugere overholder driftsmanualer, som er udviklet og vedligeholdt af netadministratoren, når de indsender flyveplaner.

(7) Standardflyveplaner anvendes ikke længere i EUR-regionen, så alle henvisninger til standardflyveplaner bør udgå.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (»interoperabilitetsforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26).

([3]) Kommissionens forordning (EF) nr. 1033/2006 af 4. juli 2006 om procedurekravene for flyveplaner i fasen før flyvning i det fælles europæiske luftrum (EUT L 186 af 7.7.2006, s. 46).

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1).

(8) Kravene vedrørende procedurerne for flyveplaner i fasen før flyvning i det fælles europæiske luftrum, som er fastsat i gennemførelsesforordning (EF) nr. 1033/2006, finder ikke længere anvendelse på tjenester, der udøves i det fælles europæiske luftrum uden for Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) europæiske region (EUR-regionen), som defineret i ICAO's EUR »air navigation plan«, bind I (dok 7754), på grund af deres lokale lave trafikvolumen og geografiske situation med luftrum, der kun grænser op til luftrum henhørende under et tredjelands ATM/ANS-udøveres ansvar, hvilket berettiger forskellige lokale koordineringsordninger med omkringliggende tredjelande.

(9) Forordning (EF) nr. 1033/2006 bør derfor ophæves, og gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 bør derfor ændres.

(10) Ved ændring af kravene i denne forordning er der taget behørigt hensyn til indholdet af masterplanen for lufttrafikstyring og dens afsnit om kommunikations-, navigations- og overvågningskapacitet.

(11) Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur foreslog i sin udtalelse nr. 1/2023 ([5]) foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b) og c), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

(12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012

I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 3, affattes således:

»3. Denne forordning gælder også for medlemsstaternes kompetente myndigheder, luftfartstjenesteudøvere, netadministratoren, flyvepladsoperatører og personale på jorden, der er beskæftiget med luftfartøjers operationer.«

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Følgende indsættes som nr. 19a):

»19a) »luftfartøjsidentifikation«: en gruppe bogstaver, tal eller en kombination heraf, som enten er identisk med eller er den tilsvarende kodebetegnelse for det flykaldesignal, der skal benyttes i luft til jord-kommunikation, og som benyttes til at identificere luftfartøjet i lufttrafiktjenesternes jord til jord-kommunikation«.

b) Følgende indsættes som nr. 69a):

»69a) »forventet afgangsdato«: den dato, på hvilken luftfartøjet forventes at sætte sig i bevægelse i forbindelse med afgangen«.

c) Følgende indsættes som nr. 89b):

»89b) »integreret system til behandling af oprindelige flyveplaner« (»Integrated Initial Flight Plan Processing System«, i det følgende benævnt »IFPS«): et system under det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet, gennem hvilket en centraliseret flyplanbehandlings- og distributionstjeneste, som håndterer modtagelse, validering og distribution af flyveplaner, leveres i det luftrum, hvor denne forordning finder anvendelse«.

d) Følgende indsættes som nr. 96a):

»96a) »netadministrator«: det organ, der varetager de opgaver, som er nødvendige for at udføre de funktioner, der er omhandlet i artikel 6 i forordning (EF) nr. 551/2004«.

e) Følgende indsættes som nr. 97a):

»97a) »NOTAM«: en oplysning, der formidles via telekommunikation og indeholder information vedrørende etablering, tilstand eller ændring ved enhver luftfartsfacilitet, tjeneste, procedure eller fare, hvorom betimelig viden er nødvendig for personale beskæftiget med flyveoperationer«.

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

f) Følgende indsættes som nr. 99a):

»99a) »afsender af en flyveplan«: en person eller organisation, der indgiver flyveplaner og opdateringsmeldinger hertil til det integrerede system til behandling af oprindelige flyveplaner (IFPS), herunder piloter, operatører og agenter, der handler på deres vegne, samt ATS-enheder«.

g) Følgende indsættes som nr. 100a):

»100a) »fasen før flyvning«: tidsrummet fra den første indgivelse af en flyveplan til den første klarering gives.«

3) Bilaget ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 1033/2006 ophæves.

Artikel 3

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. september 2023.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 foretages følgende ændringer:

1) Punkt SERA.2001 affattes således:

»**SERA.2001 Genstand**

Med forbehold af SERA.1001 gælder dette bilag for luftrumsbrugere og luftfartøjer, der

a) opererer ind i, inden for eller ud af Unionen

b) bærer nationalitets- og registreringsmærker fra en EU-medlemsstat, og som opererer i et hvilket som helst luftrum, i det omfang de ikke er i modstrid med de regler, som er udstedt i den stat, der har jurisdiktion over det område, som overflyves.«

2) I SERA.4001 foretages følgende ændringer:

a) Llitra c) og d) affattes således:

»c) En flyveplan skal

1) indgives før afgang:

i) direkte til netadministratoren eller via et meldekontor for lufttrafiktjenester i overensstemmelse med driftsmanualerne, som indeholder de nødvendige instrukser og oplysninger, der er udviklet og vedligeholdt af netadministratoren, hvis flyvningen forventes gennemført i overensstemmelse med IFR på en del af eller hele flyvningen i det fælles europæiske luftrum, eller

ii) til et meldekontor for lufttrafiktjenester i andre tilfælde.

2) under flyvningen indgives til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed eller radiostation for lufttrafiktjeneste.

d) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver en kortere frist for indenrigs VFR-flyvninger, skal der indgives en flyveplan for enhver flyvning, der er planlagt til at krydse internationale grænser, eller for hvilken der vil blive ydet flyvekontroltjeneste eller flyverådgivningstjeneste i overensstemmelse med følgende:

1) ikke flere end 120 timer før det forventede afgangstidspunkt

2) mindst 3 timer før det forventede afgangstidspunkt for flyvninger, som kan være underlagt lufttrafikreguleringsforanstaltninger

3) mindst 60 minutter før afgang for alle andre flyvninger, der ikke er omfattet af punkt 2, eller

4) hvis den indgives under flyvningen, på et tidspunkt som sikrer, at den modtages af den vedkommende ATS-enhed mindst 10 minutter, før luftfartøjet forventes at nå:

i) det påtænkte indflyvningspunkt i et kontrolområde eller rådgivningsområde eller

ii) punktet for krydsning af en luftvej eller rådgivningsrute.«

b) Følgende tilføjes som litra e) og f):

»e) For flyvninger, der gennemføres helt eller delvis i overensstemmelse med IFR med indflyvning i en lufttrafiktjenesteenheds ansvarsområde, for hvilke der ikke tidligere er modtaget nogen flyveplan fra netadministratoren, skal den pågældende enhed til netadministratoren transmittere luftfartøjsidentifikation, luftfartøjstype, stedet for indflyvning i dens ansvarsområde, tidspunktet herfor og flyveniveauet på det pågældende punkt, samt rute og bestemmelsesflyveplads for flyvningen.

f) De krav, som er fastsat i litra c), d) og e), finder ikke anvendelse i det fælles europæiske luftrum, som ikke er en del af ICAO's EUR-region.«

3) Punkt SERA.4005 affattes således:

»**SERA.4005 Indhold af en flyveplan**

a) En flyveplan skal indeholde alle oplysninger, som den kompetente myndighed anser for relevante for så vidt angår følgende:

1) luftfartøjsidentifikation

2) flyveregler og flyvningens art

3) antal luftfartøjer, luftfartøjstype(r) og wake turbulence-kategori

4) luftfartøjets udstyr og kapacitet

5) afgangsflyveplads eller -operationslokalitet

6) forventet afgangsdato og -tidspunkt

7) marchhastighed(er)

8) marchhøjde(r)

9) rute, der skal følges

10) bestemmelsesflyveplads eller -operationslokalitet og beregnet tidsforbrug

11) alternativ(e) flyveplads(er) eller operationslokalitet(er)

12) brændstofmængde udtrykt i flyvetid

13) samlet antal personer om bord

14) nød- og redningsudstyr, herunder et redningssystem med ballistisk faldskærm

15) andre oplysninger.

b) For flyveplaner indgivet under flyvning skal afgangsflyvepladsen eller -operationslokaliteten være den lokalitet, hvorfra supplerende oplysninger om flyvningen kan indhentes, hvis det er nødvendigt. Desuden erstattes oplysningen om forventet afgangstidspunkt af tidspunktet over det første punkt på den rute, hvortil flyveplanen refererer.«

4) Punkt SERA.4010 affattes således:

»**SERA.4010 Udfyldelse af en flyveplan**

a) En flyveplan skal efter behov indeholde oplysninger om de relevante emner, som er opført i punkt SERA.4005, litra a), nr. 1) til 11), for hele ruten eller den del deraf, for hvilken flyveplanen indgives.

b) Luftfartøjsoperatører, afsendere af flyveplaner og lufttrafiktjenesteenheder, der følger de nødvendige instrukser, som er opført i punkt SERA.4001, litra c), nr. 1), nr. i), skal overholde følgende:

1) instrukserne til udfyldelse af flyveplansformularen i tillæg 6

2) eventuelle begrænsninger identificeret i relevante luftfartsinformationspublikationer (AIP'er).

c) Luftfarttøjsoperatører eller agenter, der handler på deres vegne, hvis flyvning på en del af elle hele ruten forventes gennemført i det fælles europæiske luftrum i overensstemmelse med IFR, skal indsætte den egnede indikator for det luftfartøjsudstyr, der er tilgængeligt om bord, og dets kapacitet i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1770 (*) under det relevant punkt i flyveplanen, jf. punkt SERA.4005, litra a), nr. 4).

d) Luftfartøjsoperatører, der ikke er udstyret i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2023/1770, som forventer at gennemføre flyvninger inden for det fælles europæiske luftrum skal indsætte den egnede indikator for det luftfartfartøjsudstyr, der er tilgængeligt om bord, og dets kapacitet samt eventuelle undtagelser i de relevante punkter i flyveplanen, jf. henholdsvis punkt SERA.4005, litra a), nr. 4) og nr. 15). Flyveplanen skal desuden indeholde oplysninger efter behov om alle andre emner, når dette er fastsat af den kompetente myndighed, eller når det på anden måde anses for nødvendigt af den person, der indgiver flyveplanen.

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1770 af 12. september 2023 om luftfartøjsudstyr, der kræves ved udnyttelse af det fælles europæiske luftrum, og om driftsregler for udnyttelsen af det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af forordning (EF) nr. 29/2009 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 1206/2011, (EU) nr. 1207/2011 og (EU) nr. 1079/2012 (EUT L 228 af XX.9.2023, s. 39).«

5) Følgende indsættes som punkt SERA.4013:

»**SERA.4013 Godkendelse af en flyveplan**

a) Netadministratoren for den del af ruten, der gennemføres i overensstemmelse med IFR, og meldekontoret for lufttrafiktjenester skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at når en flyveplan modtages, eller når der ændres i den, er oplysningerne:

1) i overensstemmelse med de gældende format- og datakrav

2) fuldstændige og, så vidt muligt, nøjagtige

3) om nødvendigt, tilpasset så de kan godkendes af lufttrafiktjenesteenheden, og

4) godkendt, eller også er ændringerne af dem godkendt, og det meddeles til afsenderen af flyveplanen.

b) ATC-enheder skal for så vidt angår flyveplaner og dertil knyttede opdateringsmeldinger, som de tidligere har modtaget fra netadministratoren, meddele netadministratoren alle nødvendige ændringer af en flyveplan, der berører emner vedrørende flyveruten eller flyveniveauet som opført i punkt SERA.4005, litra a), nr. 1)-10), som kan påvirke sikkerheden i forbindelse med en flyvning. ATC-enheden må ikke foretage andre ændringer af eller annullere en flyveplan i fasen før flyvning uden forudgående samråd med luftfartøjsoperatøren.

c) Netadministratoren skal meddele alle berørte ATS-enheder den godkendte flyveplan og eventuelle godkendte ændringer vedrørende emnerne i punkt SERA.4005, litra a), nr. 1)-10), i flyveplanen, som er foretaget i fasen før flyvning, og dertil knyttede opdateringsmeldinger.

d) Netadministratoren skal for så vidt angår flyveplaner og dertil knyttede opdateringsmeldinger, som er modtaget tidligere, meddele luftfartøjsoperatøren eventuelle nødvendige ændringer af flyveplanen, der er foretaget i fasen før flyvning, som påvirker emnerne i punkt SERA.4005, litra a), nr. 1)-10), vedrørende flyveruten eller flyveniveauet, og som kan påvirke sikkerheden i forbindelse med en flyvning.

e) Afsenderen af en flyveplan skal, når denne ikke er luftfartøjsoperatøren eller piloten, sikre, at betingelserne for godkendelse af en flyveplan og eventuelle nødvendige ændringer af disse betingelser, som meddeles af netadministratoren for den del af flyvningen, der gennemføres i overensstemmelse med IFR, eller af meldekontoret for lufttrafiktjenester, meddeles den luftfartøjsoperatør eller pilot, som har indgivet flyveplanen.

f) Luftfartøjsoperatøren skal sikre, at betingelserne for godkendelse af en flyveplan og eventuelle nødvendige ændringer heraf som meddelt af netadministratoren eller af meldekontoret for lufttrafiktjenester til afsenderen af flyveplanen, indarbejdes i den planlagte flyveoperation og meddeles piloten.

g) Luftfartøjsoperatøren sikrer forud for flyveoperationen, at indholdet af flyveplanen på korrekt vis afspejler driftsplanerne.

h) Netadministratoren skal behandle og videreformidle oplysninger om mulighed for kanaladskillelse på 8,33 kHz, der er modtaget i flyveplanen.

i) De krav, som er fastsat i litra a)-h), finder ikke anvendelse i det fælles europæiske luftrum, som ikke er en del af ICAO's EUR-region.«

6) Punkt SERA.4015 affattes således:

»**SERA.4015 Ændringer til en flyveplan**

a) Alle ændringer til en flyveplan, som er indgivet for en IFR-flyvning eller for en VFR-flyvning, der foregår som kontrolleret flyvning, skal rapporteres:

1) under fasen før flyvning til netadministratoren for flyvninger, som forventes gennemført i overensstemmelse med IFR på en del af eller hele ruten, og til meldekontorerne for lufttrafiktjenester snarest muligt

2) under flyvningen, med forbehold af bestemmelserne i punkt SERA.8020, litra b), til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed.

For andre VFR-flyvninger skal væsentlige ændringer til en flyveplan snarest muligt rapporteres til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed.

b) I tilfælde af, at en forsinkelse overstiger 30 minutter i forhold til det forventede afgangstidspunkt for en kontrolleret flyvning eller 1 time for en ukontrolleret flyvning, for hvilken en flyveplan er indgivet, skal flyveplanen ændres, eller der skal indgives en ny flyveplan, og den gamle flyveplan annulleres, afhængig af hvad der er tilfældet. For enhver flyvning, der gennemføres i overensstemmelse med IFR, skal forsinkelser på mere end 15 minutter meddeles til netadministratoren.

c) I tilfælde af en ændring i udstyret til luftfartøjet og dets kapacitetsstatus for en flyvning, skal luftfartøjsoperatøren eller agenter, der handler på dennes vegne, sende en ændringsmeddelelse til netadministratoren eller til meldekontorerne for lufttrafiktjenester med en egnet indikator indsat under det relevante felt i flyveplansformularen.

d) Oplysninger, der er indgivet før afgang, om brændstofmængde udtrykt i flyvetid eller samlet antal personer om bord udgør, hvis de er urigtige på afgangstidspunktet, en væsentlig ændring af flyveplanen og skal som sådan rapporteres.

e) De krav, som er fastsat i litra a)-d), finder ikke anvendelse i det fælles europæiske luftrum, som ikke er en del af ICAO's EUR-region.«

7) Følgende indsættes som afdeling 15:

»*AFDELING 15*

Procedurer for datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot (CPDLC)

SERA.15001 Datalink-initiering og datalink-initieringssvigt

a) Den logon-adresse, som er associeret med en lufttrafiktjenesteenhed, skal offentliggøres i de nationale luftfartsinformationspublikationer (AIP'er).

b) Efter modtagelse af en gyldig anmodning om datalink-initiering fra et luftfartøj, der nærmer sig, eller er inden for datalink-tjenesteområdet, skal lufttrafiktjenesteenheden acceptere anmodningen og, hvis den er i stand til at korrelere den med en flyveplan, etablere en forbindelse til luftfartøjet.

c) Lufttrafiktjenesteudøveren skal fastlægge procedurer til hurtigst muligt at afhjælpe datalink-initieringssvigt.

d) Luftfartsoperatøren skal fastlægge procedurer til hurtigst muligt at afhjælpe datalink-initieringssvigt.

SERA-15005 Etablering af CPDLC

a) CDPLC skal etableres i tilstrækkelig god tid i forvejen til at sikre, at luftfartøjet kommunikerer med den relevante flyvekontrolenhed.

b) Oplysninger om hvornår og, hvis det er relevant, hvor luft- eller jordsystemer bør etablere CPDLC, skal offentliggøres i aeronautical information circulars eller luftfartsinformationspublikationer.

c) Piloten skal til enhver tid kunne identificere den flyvekontrolenheden, som leverer flyvekontroltjenesten, mens tjenesten udøves.

SERA.15010 Overdragelse af CPDLC

a) Når CPDLC overdrages, skal overdragelse af talekommunikation og CDPLC begynde sideløbende.

b) Når et luftfartøj overdrages fra en flyvekontrolenhed, hvor CPDLC er tilgængelig, til en flyvekontrolenhed, hvor CPDLC ikke er tilgængelig, skal afbrydelsen af CPDLC finde sted sideløbende med overdragelsen af talekommunikationen.

c) Flyvelederen skal informeres, når det forsøges at overdrage CDPLC som følge af en ændring i datamyndigheden, hvis der findes datalink-meldinger, for hvilke der ikke er modtaget noget svar om lukning. Når flyvelederen beslutter at overdrage luftfartøjet uden at modtage svar fra piloten på en eller flere udestående uplink-meldinger, skal flyvelederen normalt gå tilbage til talekommunikation med henblik på at afklare eventuelle tvetydigheder i tilknytning til den eller de udestående uplink-meldinger.

SERA.15015 Opbygning af CPDLC-meddelelser

a) Teksten i CPDLC-meddelelser skal anføres i et standardmeddelelsesformat, i almindeligt sprog eller i forkortelser og koder. Almindeligt sprog skal undgås, når teksten kan forkortes ved brug af egnede forkortelser og koder. Ikkevæsentlige ord og sætninger, som f.eks. høflighedsfraser, skal ikke bruges.

b) Flyvelederen og piloten skal opbygge CPDLC-meddelelser ved hjælp af standardmeddelelseselementer, fritekstmeddelelseselementer eller en kombination heraf. Flyvelederes og piloters brug af fritekstmeddelelseselementer skal undgås.

c) Når det indførte sæt CPDLC-meddelelser ikke omfatter specifikke omstændigheder, kan den kompetente myndighed i samråd med operatører og andre lufttrafiktjenesteudøvere beslutte, at det er acceptabelt at bruge fritekstmeddelelseselementer. I disse tilfælde skal den relevante kompetente myndighed fastsætte visningsformatet, den tilsigtede brug og attributterne for hvert fritekstmeddelelseselement.

d) Sammensætningen af en CPDLC-meddelelse må ikke overstige fem meddelelseselementer, hvoraf kun to må indeholde ruteklareringsvariablen.

e) Opbygning af CPDLC-meddelelser med flere elementer:

1) Når en CPDLC-meddelelse med flere elementer kræver et svar, gælder svaret alle meddelelseselementer.

2) Når klarering af et enkelt meddelelseselement eller en del af en klarering med flere meddelelseselementer ikke kan følges, skal piloten sende et »UNABLE«-svar for hele meldingen.

3) Flyvelederen skal svare med en »UNABLE«-meddelelse, som gælder alle elementer i anmodningen, når ingen elementer i en klareringsanmodning med en eller flere elementer kan godkendes. Den eller de pågældende klareringer skal ikke gentages.

4) Når en anmodning om klarering med flere elementer kun delvis kan imødekommes, skal flyvelederen svare med en »UNABLE«-meddelelse, som gælder for alle meddelelseselementer i anmodningen, og, hvis det er relevant, en årsag og/eller oplysning om, hvornår klareringen kan forventes.

5) Når alle elementer i en klareringsanmodning med et eller flere elementer kan efterkommes, skal flyvelederen svare med klareringer for hvert element i anmodningen. Dette svar skal gives i en enkelt uplink-melding.

6) Når en CPDLC-meddelelse indeholder mere end ét meddelelseselement og svarattributten til meddelelsen er »Y«, skal svaret med den enkelte meddelelse, når det bruges, indeholde det tilsvarende antal svar i samme rækkefølge.

SERA.15020 Besvarelse af CPDLC-meddelelser

a) Medmindre andet er fastlagt af den kompetente myndighed, er der ikke krav om tilbagelæsning af CPDLC-meddelelser.

b) Bortset fra når der er behov for at sende en rettelse af en CPDLC-meddelelse, skal svaret, når en flyveleder og en pilot kommunikerer via CPDLC, normalt gives via CPDLC. Når en flyveleder eller en pilot kommunikerer ved hjælp af tale, skal svaret normalt gives via tale.

SERA.15025 Rettelser af CPDLC-meddelelser

a) Når det vurderes, at der er behov for en rettelse af en CPDLC-meddelelse, eller når der er behov for, at indholdet af en sådan meddelelse præciseres, skal flyvelederen og piloten bruge det mest passende tilgængelige middel til at udsende de korrekte oplysninger eller til at foretage den nødvendige præcisering.

b) Når talekommunikation bruges til at rette en CPDLC-meddelelse, som der endnu ikke er modtaget noget operationelt svar på, skal flyvelederens eller pilotens taletransmission indledes af sætningen: »DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK« — efterfulgt af den korrekte klarering, instruktion, oplysning eller anmodning.

c) Ved henvisning til og identifikation af den CPDLC-meddelelse, som der skal ses bort fra, skal der udvises forsigtighed ved formuleringen, så eventuelle tvetydigheder ved udsendelse af rettelsen til klareringen, instruktionen, oplysningen eller anmodningen.

d) Hvis en CPDLC-meddelelse, som kræver et operationelt svar, efterfølgende forhandles via tale, skal et passende svar om lukning af CPDLC-meddelelsen sendes for at sikre korrekt synkronisering af CPDLC-dialogen. Dette kan enten opnås ved udtrykkeligt via tale at give modtageren af meddelelsen instruks om at lukke dialogen eller ved at lade systemet lukke dialogen automatisk.

SERA.15030 Procedurer for flyvelederes datalink-kommunikation ved nødsituationer, faresituationer og CPDLC-udstyrssvigt

a) Når en flyveleder eller en pilot oplyses om, at en enkelt datalink-meddelelse mellem flyveleder og pilot er slået fejl, skal flyvelederen eller piloten udføre en af følgende handlinger, alt efter hvad der er mest hensigtsmæssigt:

   1) via tale bekræfte de handlinger, som skal udføres for så vidt angår den tilknyttede dialog, og oplysningen indledes med sætningen: »CPDLC MESSAGE FAILURE«

   2) via datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot gentage den datalink-meddelelse mellem flyveleder og pilot, der slog fejl.

b) Flyvelederе, som skal transmittere oplysninger vedrørende et fuldstændigt svigt i jordsystemet for datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot til alle stationer, som med sandsynlighed kan intercepte dem, skal indlede en sådan transmission med det generelle opkald: »ALL STATIONS CPDLC FAILURE« — efterfulgt af den opkaldende stations identifikation.

c) Når datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot svigter, og der gås tilbage til talekommunikation, skal alle udestående CPDLC-meddelelser betragtes som uleverede, og hele dialogen vedrørende de udestående meddelelser skal påbegyndes på ny via tale.

d) Når datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot svigter, men genskabes inden der opstår behov for at gå tilbage til talekommunikation, skal alle udestående meddelelser betragtes som uleverede, og hele dialogen vedrørende de udestående meddelelser skal påbegyndes på ny via CPDLC.

SERA.15035 Overlagt nedlukning af CPDLC-system

a) Når der er planlagt en systemnedlukning af kommunikationsnettet eller CPDLC-grundsystemet, skal der offentliggøres en NOTAM for at informere alle de parter, der er berørt af nedlukningsperioden, og, om nødvendigt, om detaljerne om de talekommunikationsfrekvenser, der skal bruges.

b) Luftfartøjer, der kommunikerer med ATC-enheder, skal informeres via tale eller CPDLC om ethvert umiddelbart forestående tab af CPDLC-tjenesten.

SERA.15040 Ophør af brug af CPDLC-anmodninger

a) Når en flyveleder har behov for, at alle stationer eller en specifik flyvning undlader at sende CPDLC-anmodninger i en begrænset periode, skal følgende sætning anvendes: ((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)].

b) Genoptagelsen af normal brug af CPDLC skal meddeles ved hjælp af følgende sætning: ((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 Brug af CPDLC i tilfælde af svigt i luft til jord-talekommunikation

Forekomsten af en CPDLC-forbindelse mellem en lufttrafiktjenesteenhed og et luftfartøj, bør ikke forhindre piloten og den pågældende flyveleder i at initiere og gennemføre alle de krævede handlinger i tilfælde af svigt i luft til jord-talekommunikationen.

SERA.15050 Afprøvning af CPDLC

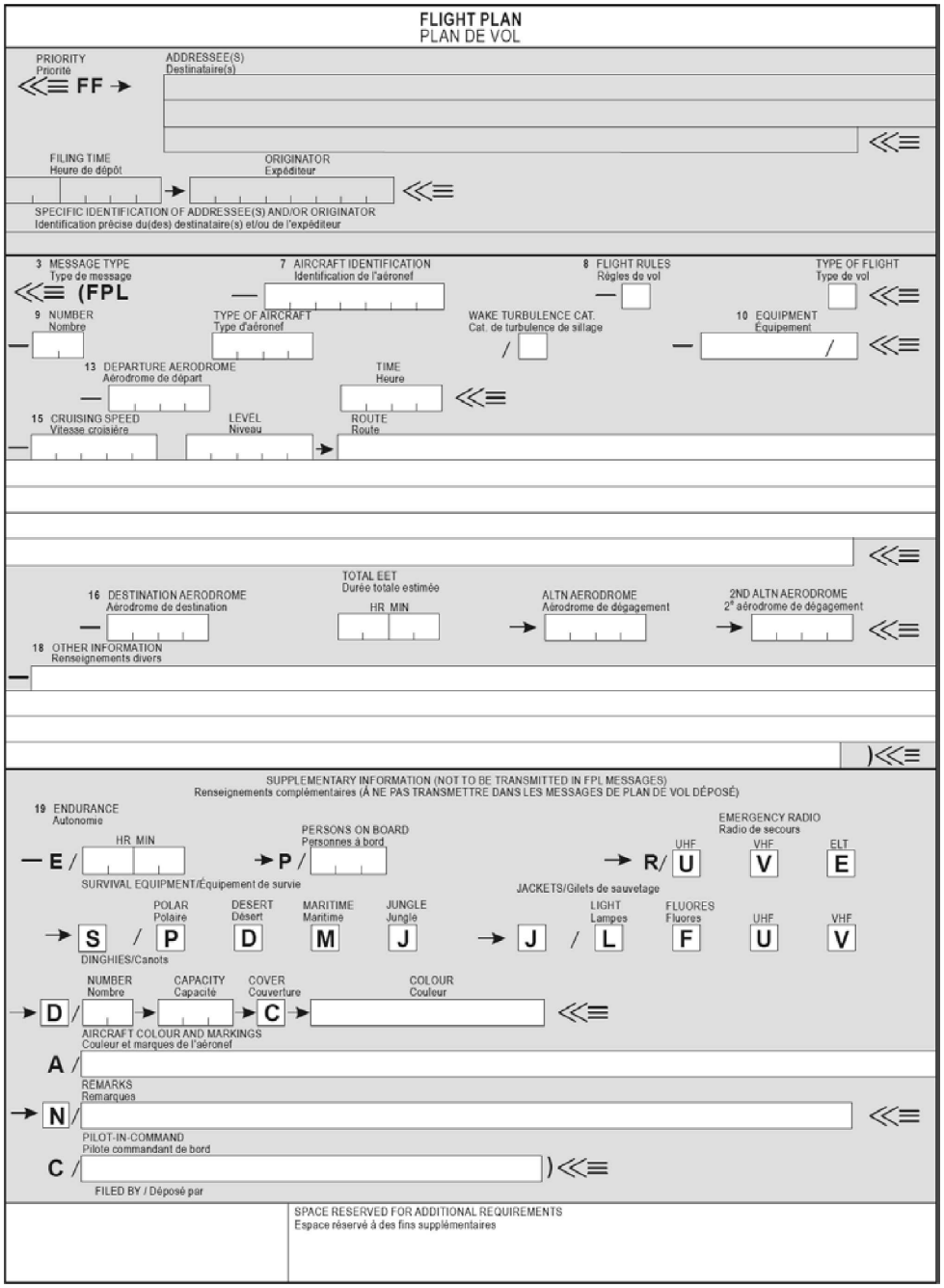
Hvis afprøvning af CPDLC med et luftfartøj kan påvirke de lufttrafiktjenester, der leveres til luftfartøjet, skal der foretages en koordinering forud for en sådan afprøvning.«

8) Følgende indsættes som tillæg 6:

»*Tillæg 6*

UDFYLDELSE AF EN FLYVEPLAN

1. **ICAO-model for en flyveplansformular**



2. **Instrukser til udfyldelse af flyveplansformularen**

2.1. Generelt

Følg nøje de foreskrevne formater og metoder til angivelsen af data.

Begynd med at indsætte data i det første ledige felt. Hvis der er overskydende pladser, skal de forblive tomme.

Indsæt alle klokkeslæt med 4 cifre i UTC-tid.

Indsæt alle beregnede tidsforbrug med 4 cifre (timer og minutter).

Det skraverede område forud for felt 3 — skal udfyldes af ATS- og COM-tjenester, medmindre ansvaret for afsendelse af flyveplansmeddelelser er blevet videredelegeret.

2.2. Instrukser til indsættelse af ATS-data

Udfyld emne 7-18 og, når den kompetente myndighed kræver det eller det i øvrigt anses for nødvendigt, emne 19 som angivet herunder.

INDSÆT én af følgende luftfartøjsidentifikationer, som ikke overstiger 7 alfanumeriske tegn, og uden bindestreger eller symboler:

a) ICAO-designationskoden for luftfartøjsoperatøren efterfulgt af fly-identifikationsnummeret (f.eks. KLM511, NGA213, JTR25), når kaldesignalet, der skal bruges af luftfartøjet i radiotelefoni, består af operatørens ICAO-telefonidesignationskode efterfulgt af fly-identifikationsnummeret (f.eks. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25), eller

b) luftfartøjets nationalitet eller dets fælles mærke og registreringsmærke (f.eks. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), når:

1) det kaldesignal, der skal bruges af luftfartøjet i radiotelefoni, alene består af denne identifikation (f. eks. CGAJS), eller ICAO-telefonidesignationskoden for luftfartøjsoperatøren er angivet forinden (f.eks. BLIZZARD CGAJS)

2) luftfartøjet ikke er udstyret med radio.

Flyveregler

INDSÆT ét af følgende bogstaver for at angive den kategori i flyvereglerne, som piloten har til hensigt at efterleve:

I – hvis hensigten er, at hele flyvningen udføres under IFR, eller

V – hvis hensigten er, at hele flyvningen udføres under VFR, eller

Y – hvis flyvningen indledningsvis udføres under IFR efterfulgt af en eller flere efterfølgende ændringer af flyvereglerne, eller

Z – hvis flyvningen indledningsvis udføres under VFR efterfulgt af en eller flere efterfølgende ændringer af flyvereglerne.

Angiv i emne 15 det eller de punkter, hvor der er planlagt en ændring af flyvereglerne.

Flyvningstype

INDSÆT ét af følgende bogstaver for at angive flyvningstypen, når den kompetente myndighed kræver det:

S – hvis der er tale om ruteflyvning

N – hvis der er tale om charterflyvning

G – hvis der er tale om almenflyvning

M – hvis der er tale om militærflyvning

X – hvis der er tale om andet end de ovenfor angivne kategorier.

Angiv status for en flyvning efter indikatoren STS i emne 18, eller angiv årsagen efter indikatoren RMK i emne 18, når det er nødvendigt for at angive andre årsager til særlig ATS-håndtering.

Antal luftfartøjer (1 eller 2 tegn)

INDSÆT antal luftfartøjer, hvis flere end et.

Luftfartøjstype (2-4 tegn)

INDSÆT den relevante designationskode som angivet i dok. 8643, typekoder for luftfartøjer, ELLER, hvis der ikke er blevet tildelt nogen designationskode, eller hvis der er tale om formationsflyvninger bestående af mere end én type, INDSÆT ZZZZ, og ANGIV i emne 18 (antal og) typen/-erne af luftfartøjer efter indikatoren »TYP/

Wake turbulence-kategori (1 tegn)

INDSÆT en skråstreg efterfulgt af ét af følgende bogstaver for at angive luftfartøjets wake turbulence-kategori:

J – SUPER, for at angive en luftfartøjstype specificeret som sådan i ICAO dok. 8643, typekoder for luftfartøjer, seneste udgave

H – HEAVY, for at angive en luftfartøjstype med en maksimal certificeret startmasse på 136 000 kg eller derover med undtagelse af luftfartøjstyper opført i ICAO dok. 8643 i kategorien SUPER (J)

M – MEDIUM, for at angive en luftfartøjstype med en maksimal certificeret startmasse på mindre end 136 000 kg, men mere end 7 000 kg

L – LIGHT, for at angive en luftfartøjstype med en maksimal certificeret startmasse på 7 000 kg eller derunder.

Kapaciteter omfatter følgende elementer:

a) tilstedeværelsen af relevant fungerende udstyr om bord på luftfartøjet

b) udstyr og kapaciteter, der svarer til flyvebesætningens kvalifikationer, og

c) hvor det er relevant, tilladelse fra den relevante myndighed.

Radiokommunikations-, navigations- og indflyvningshjælpemidler og -kapacitet

INDSÆT ét af følgende bogstaver:

N – hvis der ikke medbringes nogen COM/NAV/indflyvningshjælpemidler på den rute, som skal beflyves, eller dette udstyr ikke fungerer, eller

S – hvis der medbringes standard-COM/NAV/indflyvningshjælpemidler på den rute, som skal beflyves, og disse fungerer, og/eller

INDSÆT ét eller flere af følgende bogstaver for at angive fungerende tilgængelige COM/NAV/indflyvningshjælpemidler og -kapacitet:

A	GBAS-landingssystem	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV med SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. Hvis en del af flyvningen er planlagt gennemført som IFR-flyvning, henviser den til GNSS-modtagere, der overholder ICAO-bilag 10, bind I.
H	HF RTF
I	Inertinavigation
J1	CPDLC ATN VDL tilstand 2
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL tilstand A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL tilstand 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC RCP 400
P2	CPDLC RCP240
P3	SATVOICE RCP 400
P4-P9	Reserveret til RCP
R	PBN-godkendt
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM-godkendt
X	MNPS-godkendt
Y	VHF med en kanaladskillelse på 8,33 kHz
Z	Andre midler om bord eller anden kapacitet

Alle alfanumeriske tegn, der ikke er angivet ovenfor, er reserveret.

Overvågningsudstyr og -kapacitet

INDSÆT **N**, hvis der ikke medbringes noget overvågningsudstyr på den rute, som skal beflyves, eller udstyret ikke fungerer

ELLER

INDSÆT én eller flere af følgende deskriptorer, højst 20 tegn, til beskrivelse af fungerende overvågningsudstyr og/eller -kapacitet om bord:

SSR-tilstand A og C

A – Transponder — A-tilstand (4 tegn – 4 096 koder)

C – Transponder — A-tilstand (4 tegn – 4 096 koder) og C-tilstand

SSR-tilstand S

E – Transponder — S-tilstand, inklusive luftfartøjsidentifikation, trykhøjde og extended squitter-kapacitet (ADS-B)

H – Transponder — S-tilstand, inklusive luftfartøjsidentifikation, trykhøjde og øget overvågningskapacitet

I – Transponder — S-tilstand, inklusive luftfartøjsidentifikation, men ingen trykhøjdekapacitet

L – Transponder — S-tilstand, inklusive luftfartøjsidentifikation, trykhøjde, extended squitter- (ADS-B) og øget overvågningskapacitet

P – Transponder — S-tilstand, inklusive trykhøjde, men ingen luftfartøjsidentifikationskapacitet

S – Transponder — S-tilstand, inklusive både trykhøjde og luftfartøjsidentifikationskapacitet

X – Transponder — S-tilstand med hverken luftfartøjsidentifikation eller trykhøjdekapacitet

ADS-B

B1 – ADS-B med dedikeret 1 090 MHz ADS-B »out«-kapacitet

B2 – ADS-B med dedikeret 1 090 MHz ADS-B »out« og »in«-kapacitet

U1 – ADS-B »out«-kapacitet ved hjælp af UAT

U2 – ADS-B »out« og »in«-kapacitet ved hjælp af UAT

V1 – ADS-B »out«-kapacitet ved hjælp af VDL Mode 4

V2 – ADS-B »out« og »in«-kapacitet ved hjælp af VDL Mode 4

ADS-C

D1 – ADS-C med FANS 1/A-kapacitet

G1 – ADS-C med ATN-kapacitet

Alfanumeriske tegn, der ikke er angivet ovenfor, er reserveret.

INDSÆT ICAO-flyvepladsbetegnelsen på 4 bogstaver for afgangsflyvepladsen som angivet i dok. 7910, *Flyvepladsbetegnelser*

ELLER, hvis der ikke er tildelt nogen flyvepladsbetegnelse,

INDSÆT ZZZZ og ANGIV i emne 18:

— flyvepladsens navn og position efter indikatoren DEP/, eller

— det første punkt på ruten eller markeringsradiofyret efter indikatoren DEP/, hvis luftfartøjet ikke letter fra en flyveplads,

ELLER, – hvis flyveplanen modtages fra et luftfartøj under flyvning,

INDSÆT AFIL, og ANGIV i emne 18, ICAO-flyvepladsbetegnelsen på 4 bogstaver for den ATS-enhed, hvorfra supplerende flyveplansoplysninger kan indhentes, efter indikatoren DEP/.

DEREFTER UDEN MELLEMRUM

INDSÆTTES for en flyveplan, der er indgivet før afgang, det forventede afgangstidspunkt, eller for en flyveplan, der modtages fra et luftfartøj under flyvning, det faktiske eller forventede tidspunkt over første punkt på den rute, som flyveplanen gælder for.

INDSÆT den *første marchhastighed* som beskrevet under a) og den *første marchhøjde* som beskrevet under b), uden mellemrum mellem de to angivelser.

DERNÆST, efter pilen, INDSÆTTES rutebeskrivelsen som beskrevet under c).

a) *Marchhastighed (højst 5 tegn)*

INDSÆT *egenfart* for første del af eller hele marchdelen af flyvningen, angivet i:

kilometer i timen, udtrykt som K efterfulgt af 4 cifre (f.eks. K0830), eller

knob, udtrykt som N efterfulgt af 4 cifre (f.eks. N0485), eller

eget Machtal, når dette foreskrives af den kompetente myndighed, til nærmeste hundrededel af en Machenhed udtrykt som M efterfulgt af 3 cifre (f.eks. M082).

b) *Marchhøjde (højst 5 tegn)*

INDSÆT den planlagte marchøjde for første del af eller hele den rute, der skal beflyves, angivet i:

flyveniveau, udtrykt som F efterfulgt af 3 cifre (f.eks. F085, F330), *eller*

standardmålehøjde *i 10-metersintervaller,* når dette foreskrives af den kompetente myndighed udtrykt som S efterfulgt af 4 cifre (f.eks. S1130), *eller*

højde i hundredefodsintervaller udtrykt som A efterfulgt af 3 cifre (f.eks. A045, A100), eller

højde i 10-metersintervaller udtrykt som M efterfulgt af 4 cifre (f.eks. M0840),

for ukontrollerede VFR-flyvninger, bogstaverne VFR.

c) *Rute (herunder ændringer i hastighedsniveau og/eller flyveregler)*

Flyvninger langs udpegede ATS-ruter

IND-SÆT,	hvis afgangsflyvepladsen er beliggende på eller forbundet med ATS-ruten, designationskoden for den første ATS-rute
ELLER,	hvis afgangsflyvepladsen ikke er på eller forbundet med ATS-ruten, bogstaverne DCT efterfulgt af punktet for forbindelse til den første ATS-rute, efterfulgt af designationskoden for ATS-ruten.

DEREFTER

IND-SÆTTES	hvert punkt, hvor enten en ændring af hastighed og/eller flyvehøjde planlægges påbegyndt, eller en ændring af ATS-ruten, og/eller en ændring af flyvereglerne planlægges,

I HVERT ENKELT TILFÆLDE EFTERFULGT

	af designationskoden for det næste ATS-rutesegment, også selv om det er det samme som det foregående,
ELLER	af DCT, hvis flyvningen til det næste punkt ligger uden for en angivet rute, medmindre begge punkter er defineret ved geografiske koordinater.

Flyvninger uden for udpegede ATS-ruter

INDSÆT	punkter, der normalt ikke er adskilt af mere end 30 minutters flyvetid eller en afstand på 370 km (200 NM), herunder hvert punkt, hvor der planlægges en ændring af hastighed eller flyvehøjde, en ændring af beholden kurs eller en ændring af flyvereglerne,
ELLER,	når det kræves af de(n) kompetente myndighed(er),
DEFI-NÉR	den beholdne kurs for flyvninger, der overvejende udføres i øst-vestlig retning mellem 70°N og 70°S, angivet med betydningsfulde punkter, der udgøres af skæringspunkterne mellem halve eller hele breddegrader og meridianer med intervaller på 10 længdegrader. For flyvninger, der udføres i områder uden for disse breddegrader, defineres den beholdne kurs ved betydningsfulde punkter, der udgøres af skæringspunktet mellem breddegrader og meridianer, normalt med intervaller på 20 længdegrader. Afstanden mellem betydningsfulde punkter må så vidt muligt ikke overstige 1 times flyvetid. Der fastsættes yderligere væsentlige punkter, i det omfang det skønnes nødvendigt. For flyvninger, der overvejende udføres i nord-sydlig retning, defineres den beholdne kurs med betydningsfulde punkter, der udgøres af skæringspunktet mellem hele længdegrader og specificerede breddegrader med intervaller på 5 grader.
INDSÆT	DCT mellem flere på hinanden følgende punkter, medmindre begge punkter er defineret ved geografiske koordinater eller ved pejling og afstand.

ANVEND KUN de konventioner, der er anført i punkt (1) til (5) nedenfor, og ADSKIL hvert delemne med mellemrum.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Den designationskode, der er tildelt ruten eller rutesegmentet, herunder efter omstændighederne designationskoden for standardafgangs- eller ankomstruten (f.eks. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Den designationskode (2-5 tegn), der er tildelt punktet (f.eks. LN, MAY, HADDY),

eller, hvis der ikke er tildelt en designationskode, en af følgende måder:

— Kun grader (7 tegn):

2 cifre, der beskriver breddegrad i grader, efterfulgt af »N« (nord) eller »S« (syd), efterfulgt af 3 cifre, der beskriver længdegrad i grader, efterfulgt af »E« (øst) eller »W« (vest). Om nødvendigt udfyldes det korrekte antal tegn ved at indsætte nuller, f.eks. 46N078W.

— Grader og minutter (11 tegn):

4 cifre, der beskriver den geografiske bredde i grader og minutter, efterfulgt af »N« (nord) eller »S« (syd) efterfulgt af 5 cifre, der beskriver den geografiske længde i grader og minutter, efterfulgt af »E« (øst) eller »W« (vest). Om nødvendigt udfyldes det korrekte antal tegn ved at indsætte nuller, f.eks. 4620N07805W.

— Pejling og afstand fra et referencepunkt:

Identifikation af referencepunktet efterfulgt af pejlingen fra punktet i form af 3 cifre udtrykt i grader misvisende, efterfulgt af afstanden fra punktet i form af 3 cifre udtrykt i sømil. I områder med høje breddegrader, hvor det af den kompetente myndighed bestemmes, at det ikke er praktisk muligt at henvise til grader misvisende, kan der anvendes grader retvisende. Om nødvendigt udfyldes det korrekte antal tegn ved at indsætte nuller — f.eks. bør et punkt 180° misvisende i en afstand af 40 NM fra VOR »DUB« udtrykkes som DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Det punkt, hvor en hastighedsændring (5 % TAS eller 0,01 Mach eller derover) eller en ændring af flyvehøjde planlægges påbegyndt, udtrykt præcis som angivet i punkt (2) ovenfor, efterfulgt af en skråstreg og både marchhastigheden og marchhøjden, udtrykt præcis som angivet i litra a) og b) ovenfor, uden mellemrum mellem dem, selv hvis kun én af disse vil blive ændret.

Eksempler: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Det punkt, hvor der er planlagt en ændring af flyvereglerne, udtrykt præcis som angivet i punkt (2) eller (3) ovenfor, alt efter hvad der er relevant, efterfulgt af et mellemrum og én af følgende:

VFR, hvis fra IFR til VFR

IFR hvis fra VFR til IFR

Eksempler: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Bogstavet C efterfulgt af en skråstreg; DEREFTER det punkt, hvor marchstigningen planlægges påbegyndt, udtrykt præcis som angivet i punkt (2) ovenfor, efterfulgt af en skråstreg; DEREFTER den hastighed, der skal opretholdes under marchstigningen, udtrykt præcis som angivet i litra a) ovenfor, efterfulgt af de to niveauer, som marchstigningen skal foregå imellem, idet hvert niveau angives præcis som angivet i litra b) ovenfor, eller det niveau, over hvilket marchstigningen er planlagt, efterfulgt af bogstaverne PLUS uden mellemrum mellem dem.

Eksempler: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Bestemmelsesflyveplads og beregnet tidsforbrug (8 tegn)

INDSÆT ICAO-flyvepladsbetegnelsen på 4 bogstaver for bestemmelsesflyvepladsen som angivet i dok. 7910, Flyvepladsbetegnelser

ELLER, hvis der ikke er tildelt nogen flyvepladsbetegnelse,

INDSÆT ZZZZ og ANGIV i emne 18 flyvepladsens navn og beliggenhed efter indikatoren DEST/.

DEREFTER, UDEN MELLEMRUM,

INDSÆTTES det beregnede tidsforbrug.

Ankomstalternativ flyveplads

INDSÆT ICAO-flyvepladsbetegnelsen/-erne på 4 bogstaver for højst to ankomstalternative flyvepladser som angivet i dok. 7910, Flyvepladsbetegnelser, adskilt med mellemrum,

ELLER, hvis der ikke er tildelt en flyvepladsbetegnelse til den eller de ankomstalternative flyvepladser,

INDSÆT ZZZZ og ANGIV i emne 18 den eller de ankomstalternative flyvepladsers navn og beliggenhed efter indikatoren ALTN/.

Binde- eller skråstreger bør kun anvendes som foreskrevet nedenfor.

INDSÆT **0** (nul), hvis der ikke foreligger andre oplysninger,

ELLER, eventuelle andre nødvendige oplysninger i den rækkefølge, der er vist nedenfor, i form af den relevante indikator valgt blandt dem, der er defineret nedenfor, efterfulgt af en skråstreg og de oplysninger, der skal registreres:

STS/ Årsag til særlig ATS-håndtering, f.eks. en eftersøgnings- og redningsmission, som følger:

- **ALTRV**: en flyvning, der udføres i overensstemmelse med en højdereservation
- **ATFMX**: en flyvning, som den kompetente myndighed har godkendt til undtagelse fra ATFM-foranstaltninger
- **FFR**: brandbekæmpelse
- **FLTCK**: flyvekontrol med henblik på kalibrering af navigationshjælpemidler
- **HAZMAT**: en flyvning transporterende farligt materiale
- **HEAD**: en flyvning med et statsoverhoved om bord
- **HOSP**: en medicinsk flyvning, der er anmeldt af sundhedsvæsenet
- **HUM**: en flyvning, der udføres i forbindelse med en humanitær mission

MARSA: en flyvning, for hvilken en militær enhed påtager sig ansvaret for adskillelsen af militære luftfartøjer

MEDEVAC: en flyvning i forbindelse med livskritisk medicinsk nødevakuering

NONRVSM: en flyvning, der ikke er RVSM-kompatibel, og som har til hensigt at operere i RVSM-luftrum

SAR: en flyvning, der deltager i en eftersøgnings- og redningsmission og

STATE: en flyvning i militær-, told- eller politiøjemed.

Andre årsager til særlig ATS-håndtering angives med designationskoden »RMK/«.

PBN/ Angivelse af RNAV og/eller RNP-kapacitet. Angiv så mange af nedenstående deskriptorer, som gælder for flyvningen, dog højst 8, dvs. i alt højst 16 tegn.

RNAV-SPECIFIKATIONER

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 alle tilladte sensorer
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 alle tilladte sensorer	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 alle tilladte sensorer
B5	RNAV 5 INS eller IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

RNP-specifikationer:

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH med BARO-VNAV
O1	Basic RNP 1 alle tilladte sensorer		
O2	Basic RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH med RF (særlig tilladelse påkrævet)
O3	Basic RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH uden RF (særlig tilladelse påkrævet)
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU		

Kombinationer af alfanumeriske tegn, der ikke er angivet ovenfor, er reserveret.

NAV/ Væsentlige data vedrørende navigationsudstyr, som ikke er angivet under PBN/, og som kræves af den kompetente myndighed.

Angiv GNSS-forstærkning under denne indikator med et mellemrum mellem to eller flere forstærkningsmetoder, f.eks. NAV/GBAS SBAS.

Angiv EURPRNAV, hvis luftfartøjets godkendte P-RNAV udelukkende anvender VOR/DME til positionsbestemmelse.

COM/ Angiv kommunikationsudstyr og -kapacitet, der ikke er specificeret i emne 10 a).

DAT/ Angiv datakommunikationsudstyr og -kapacitet, der ikke er specificeret i emne 10 a), eller »CPDLCX«, for at angive godkendt undtagelse fra kravet om at være udstyret med CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Angiv overvågningsudstyr og -kapacitet, der ikke er specificeret i emne 10 b). Angiv alle de RSP-specifikationer, der gælder for flyvningen, ved hjælp af (en) designationskode(r) uden mellemrum. Hvis der angives flere RSP-specifikationer, skal de adskilles med mellemrum. Eksempel: RSP180 RSP400.

Indsæt EUADSBX, EUEHSX, EUELSX eller en kombination heraf for at angive godkendte undtagelser fra kravet om at være udstyret med SSR-transpondere i S-tilstand eller ADS-B-sendere.

DEP/ Afgangsflyvepladsens navn og beliggenhed, hvis der i emne 13 indsættes ZZZZ, eller den ATS-enhed, hvorfra supplerende flyveplansoplysninger kan indhentes, hvis der i emne 13 indsættes AFIL. For flyvepladser, der ikke er opført i den relevante luftfartsinformationspublikation, angives beliggenheden på følgende måde:

Med 4 cifre, der beskriver den geografiske bredde i grader og minutter efterfulgt af »N« (nord) eller »S« (syd), efterfulgt af 5 cifre, der beskriver den geografiske længde i grader og minutter, efterfulgt af »E« (øst) eller »W« (vest). Om nødvendigt udfyldes det korrekte antal cifre ved at indsætte nuller, f. eks. 4620N07805W (11 tegn).

ELLER, Pejling og afstand fra det nærmeste betydningsfulde punkt som følger:

Identifikation af det betydningsfulde punkt efterfulgt af pejlingen fra dette punkt i form af 3 cifre, der udtrykker grader misvisende, efterfulgt af afstanden fra punktet i form af 3 cifre, der udtrykker NM. I områder med høje breddegrader, hvor det af den kompetente myndighed bestemmes, at det ikke er praktisk muligt at henvise til grader misvisende, kan der anvendes grader retvisende. Om nødvendigt udfyldes det korrekte antal cifre ved at indsætte nuller; f.eks. bør et punkt på 180° misvisende i en afstand af 40 NM fra VOR »DUB« udtrykkes som DUB180040.

ELLER, det første punkt på ruten (navn eller LAT/LONG) eller markeringsradiofyret, hvis luftfartøjet ikke er lettet fra en flyveplads.

DEST/ Bestemmelsesflyvepladsens navn og beliggenhed, hvis der i emne 16 indsættes ZZZZ. For flyvepladser, der ikke er opført i den relevante luftfartsinformationspublikation, angives beliggenheden i LAT/LONG eller pejling og afstand til det nærmeste betydningsfulde punkt som beskrevet for DEP/ovenfor.

DOF/ Afgangsdatoen i et 6-cifret format (ÅÅMMDD, hvor ÅÅ er lig med året, MM er lig med måneden, og DD er lig med dagen).

REG/ Luftfartøjets nationalitet eller dets fælles mærke og registreringsmærke, hvis dette er forskelligt fra luftfartøjsidentifikationen i emne 7.

EET/ Betydningsfulde punkter eller designationskoder for FIR-grænser og akkumuleret beregnet tidsforbrug fra start til disse punkter eller FIR-grænser, hvis dette er foreskrevet i henhold til regionale luftfartsaftaler eller af den kompetente myndighed.

Eksempler: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ SELCAL-kode for luftfartøjer, der er udstyret med SELCAL.

TYP/ Luftfartøjstype(r), om nødvendigt med forudgående angivelse uden mellemrum af antallet af luftfartøjer, adskilt med ét mellemrum, hvis der i emne 9 er indsat ZZZZ.

Eksempel: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Luftfartøjsadresse (udtrykt i form af en alfanumerisk kode på 6 hexadecimaltegn), når den kompetente myndighed kræver det. Eksempel: »F00001« er den laveste luftfartøjsadresse i den specifikke blok, der administreres af ICAO.

DLE/ Forsinkelse eller ventetid undervejs på ruten; indsæt de(t) betydningsfulde punkt(er) på ruten, hvor der planlægges en forsinkelse, efterfulgt af forsinkelsens varighed angivet i timer og minutter ved hjælp af 4 cifre (hhmm).

Eksempel: DLE/MDG0030

OPR/ ICAO-designationskoden for eller navnet på luftfartøjsoperatøren, hvis dette er forskelligt fra luftfartøjsidentifikationen i emne 7.

ORGN/ Afsenderens AFTN-adresse på 8 bogstaver eller andre relevante kontaktoplysninger, i tilfælde hvor afsenderen af flyveplanen ikke umiddelbart kan identificeres, som krævet af den kompetente myndighed.

PER/ Data om luftfartøjets performance, anført med et enkelt bogstav som fastlagt i Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (PANS-OPS, dok. 8168), bind I — Flight Procedures, hvis dette foreskrives af den kompetente myndighed.

ALTN/ Navn på ankomstalternativ flyveplads, hvis der i emne 16 indsættes ZZZZ. For flyvepladser, der ikke er opført i den relevante luftfartsinformationspublikation, angives beliggenheden i LAT/LONG eller pejling og afstand til det nærmeste betydningsfulde punkt som beskrevet for DEP/ovenfor.

RALT/ ICAO-indikatoren på 4 bogstaver for (en) rutealternativ(e) flyveplads(er) som specificeret i dok. 7910, Flyvepladsbetegnelser eller navn(e) på (en) rutealternativ(e) flyveplads(er), hvis der ikke er tildelt en indikator. For flyvepladser, der ikke er opført i den relevante luftfartsinformationspublikation, angives beliggenheden i LAT/LONG eller pejling og afstand til det nærmeste betydningsfulde punkt som beskrevet for DEP/ovenfor.

TALT/ ICAO-indikatoren på 4 bogstaver for (en) startalternativ(e) flyveplads(er) som specificeret i dok. 7910, Flyvepladsbetegnelser eller navn på den startalternative flyveplads, hvis der ikke er tildelt en indikator. For flyvepladser, der ikke er opført i den relevante luftfartsinformationspublikation, angives beliggenheden i LAT/LONG eller pejling og afstand til det nærmeste betydningsfulde punkt som beskrevet for DEP/ovenfor.

RIF/ Ruteoplysninger til den nye bestemmelsesflyveplads efterfulgt af ICAO-flyvepladsbetegnelsen på 4 bogstaver for den pågældende flyveplads. Den nye rute skal klareres på ny under flyvningen.

Eksempler: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Minimumskrav til banesynsvidde for flyvningen udtrykt i 3 cifre.

RFP/ Angivelse af antallet af erstatningsflyveplaner indgivet i formatet »Q« efterfulgt af ét ciffer, der angiver erstatningens iteration.

Eksempler: RFP/Q2.

RMK/ Eventuelle andre bemærkninger på almindeligt sprog, når den kompetente myndighed kræver det, eller hvis det skønnes nødvendigt.

Flyvetid

Efter E/ INDSÆT en 4-cifret gruppering, der angiver brændstofmængden i flyvetid udtrykt i timer og minutter.

Antal personer om bord

Efter P/ INDSÆT det samlede antal personer (passagerer og besætning) om bord, når den kompetente myndighed kræver det. INDSÆT TBN (»to be notified« — skal meddeles), hvis det samlede antal personer ikke er kendt på tidspunktet for indgivelse af flyveplanen.

Nød- og redningsudstyr

R/	(RADIO) OVERSTREG U, hvis der ikke kan anvendes UHF på frekvensen 243,0 MHz. OVERSTREG V, hvis der ikke kan anvendes VHF på frekvensen 121,5 MHz. OVERSTREG E, hvis der ikke kan anvendes nogen nødlokaliseringssender (ELT).
S/(REDNINGSUDSTYR)	OVERSTREG alle indikatorer, hvis der ikke medbringes redningsudstyr. OVERSTREG P, hvis der ikke medbringes redningsudstyr til polarområder. OVERSTREG D, hvis der ikke medbringes redningsudstyr til ørkenområder. OVERSTREG M, hvis der ikke medbringes maritimt redningsudstyr. OVERSTREG J, hvis der ikke medbringes redningsudstyr til jungleområder.
J/(REDNINGSVESTE)	OVERSTREG alle indikatorer, hvis der ikke medbringes redningsveste. OVERSTREG L, hvis redningsvestene ikke er udstyret med lys. OVERSTREG F, hvis redningsvestene ikke er udstyret med fluorescein. OVERSTREG U eller V eller begge som for R/ovenfor for at angive, om redningsvestene besidder radiokapacitet.
D/(REDNINGSFLÅDER) (ANTAL)	OVERSTREG D og C, hvis der ikke medbringes nogen redningsflåder, eller INDSÆT antal medbragte redningsflåder, og (KAPACITET) — INDSÆT den samlede kapacitet, målt i personer, af alle medbragte redningsflåder, og (OVERDÆKNING) — OVERSTREG indikator C, hvis redningsflåderne ikke har nogen overdækning, og (FARVE) — INDSÆT farven på de(n) medbragte redningsflåde(r).
A/(LUFTFARTØJETS FARVE OG MARKERINGER)	INDSÆT luftfartøjets farve og betydningsfulde markeringer.
N/(BEMÆRKNINGER)	OVERSTREG indikator N, hvis der ikke er nogen bemærkninger, eller ANGIV alt andet medbragt redningsudstyr og eventuelle andre bemærkninger vedrørende redningsudstyr.
C/(PILOT)	INDSÆT luftfartøjschefens navn.

2.3 Indleveret af

INDSÆT navnet på den enhed, det agentur eller den person, der indleverer flyveplanen.«