KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2023/1772

av den 12 september 2023

om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 vad gäller de operativa reglerna för användningen av system och komponenter för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av förordning (EG) nr 1033/2006

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]), särskilt artikel 31 och artikel 44.1 a och

av följande skäl:

(1) I enlighet med artikel 140.2 i förordning (EU) 2018/1139 ska de tillämpningsföreskrifter som antagits på grundval av Europaparlamentets och rådets upphävda förordning (EG) nr 552/2004 ([2]) senast den 12 september 2023 anpassas till bestämmelserna i förordning (EU) 2018/1139.

(2) I Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 ([3]) fastställs krav på förfaranden för färdplaner under fasen före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet

(3) I kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ([4]) fastställs gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken.

(4) För att säkerställa kontinuiteten i kraven för användning av utrustning för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i det gemensamma europeiska luftrummet bör genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ändras så att den omfattar de relevanta kraven på färdplanering i förordning (EG) nr 1033/2006, som upphävs genom den här förordningen.

(5) Eftersom nätverksförvaltaren anförtros hantering av färdplaner under fasen före flygning bör genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 också tillämpas på nätverksförvaltaren.

(6) Det är nödvändigt att alla användare följer de drifthandböcker som utarbetats och underhålls av nätverksförvaltaren när de lämnar in färdplaner.

(7) Repeterfärdplaner (RPL) är inte längre tillämpliga i EUR-regionen, och därför bör alla hänvisningar till RPL tas bort.

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

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordning om driftskompatibilitet) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 26).

([3]) Kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 186, 7.7.2006, s. 46).

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).

(8) De krav avseende förfaranden för färdplaner under fasen före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet som fastställs i förordning (EG) nr 1033/2006 är inte tillämpliga på tjänster som tillhandahålls i det gemensamma europeiska luftrummet utanför Internationella civila luftfartsorganisationens (*Icao*) europeiska region (*EUR*) enligt definitionen i Icaos *European (EUR) Air Navigation Plan Volume I* (Doc 7754) på grund av dess lokala låga trafikvolym och geografiska läge med luftrumsgränser endast till luftrum som står under ansvar av ett tredjelands ATM/ANS-leverantörer, vilket motiverar olika lokala samordningsarrangemang med omgivande stater utanför EU.

(9) Förordning (EG) nr 1033/2006 bör därför upphävas och genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 bör därför ändras i enlighet med detta.

(10) I arbetet med de ändrade krav som fastställs i denna förordning har vederbörlig hänsyn tagits till innehållet i generalplanen för flygledningstjänst och den kommunikations-, navigerings- och övervakningskapacitet som beskrivs där.

(11) Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har föreslagit åtgärder i sitt yttrande nr 01/2023 ([5]) i enlighet med artikel 75.2 b och c och artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

(12) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 127 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012

Genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 ska punkt 3 ersättas med följande:

"3. Denna förordning ska också gälla behöriga myndigheter i medlemsstaterna, leverantörer av flygtrafiktjänst, nätverksförvaltaren, flygplatsoperatörer och markpersonal i verksamhet med luftfartyg."

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas som punkt 19a:

"19a. *luftfartygsidentitet (aircraft identification)*: en serie bokstäver eller siffror eller en kombination av dessa som antingen är identisk med, eller den kodade motsvarigheten till, den anropssignal till luftfartyget som ska användas i kommunikation mellan luftfartyg och mark och som används för att identifiera luftfartyget i markkommunikation mellan flygtrafikledningar."

b) Följande punkt ska införas som punkt 69a:

"69a. *beräknat avgångsblockdatum (off-block date)*: det beräknade datum då ett luftfartyg kommer att påbörja uttaxning för avgång."

c) Följande punkt ska införas som punkt 89b:

"89b *Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS)*: ett system inom ramen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst genom vilket en centraliserad tjänst för bearbetning och distribution av färdplandata – där man hanterar mottagande, godkännande och distribution av färdplaner – tillhandahålls inom det luftrum som omfattas av denna förordning."

d) Följande punkt ska införas som punkt 96a:

"96a. *nätverksförvaltare (Network Manager)*: det organ som har anförtrotts uppgifter som är nödvändiga för verkställandet av de funktioner som avses i artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004."

e) Följande punkt ska införas som punkt 97a:

"97a. *NOTAM*: meddelande som distribueras via telekommunikation och innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, procedurer eller riskkällor, om vilket kännedom i rätt tid är av väsentlig betydelse för flygtrafiken."

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

f) Följande punkt ska införas som punkt 99a:

"99a. *avsändare av en färdplan (originator of a flight plan)*: en person eller organisation som lämnar in färdplaner och tillhörande uppdateringar till IFPS, inbegripet piloter, operatörer och deras ombud och ATS-enheter."

g) Följande punkt ska införas som punkt 100a:

"100a. *fas före flygning (pre-flight phase)*: perioden från det att en färdplan först lämnas in till dess att första klarering lämnas."

3. Bilagan ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Upphävande

Förordning (EG) nr 1033/2006 ska upphöra att gälla.

Artikel 3

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 12 september 2023.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

Bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt SERA.2001 ska ersättas med följande:

"**SERA.2001 Syfte**

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt SERA.1001 är denna bilaga tillämplig på luftrummets användare och luftfartyg

a) i trafik till, inom eller från unionen,

b) som har nationalitets- och registreringsbeteckning för en medlemsstat i unionen, och som flyger i alla luftrum i den mån det inte strider mot de bestämmelser som offentliggjorts av den stat som är behörig beträffande det territorium som överflygs."

2. Punkt SERA.4001 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna c och d ska ersättas med följande:

"c) En färdplan ska

1. lämnas in före avgång

i) till nätverksförvaltaren direkt eller via en ATS-rapportplats i enlighet med de drifthandböcker som innehåller nödvändiga instruktioner och information som tagits fram och underhålls av nätverksförvaltaren, om avsikten är att flygningen ska genomföras i enlighet med IFR, för hela flygvägen eller en del av den, inom det gemensamma europeiska luftrummet, eller

ii) till en ATS-rapportplats i andra fall,

2. överföras under flygning till vederbörande flygtrafikledningsenhet eller markstation för luft–mark-kommunikation.

d) Såvida inte en kortare tidsperiod har fastställts av den behöriga myndigheten för inrikes VFR-flygningar, ska en färdplan för flygning som planeras passera gränsen till en stats territorium eller för vilken flygkontrolltjänst eller flygrådgivningstjänst utövas, lämnas in enligt följande:

1. Högst 120 timmar före den beräknade avgångsblocktiden.

2. Minst 3 timmar före den beräknade avgångsblocktiden för flygningar som kan omfattas av flödesplanering.

3. Minst 60 minuter före avgång för alla andra flygningar som inte omfattas av punkt 2.

4. Om den lämnas in under flygning, i tillräckligt god tid för att den ska kunna tas emot av den berörda ATS-enheten senast 10 minuter innan luftfartyget beräknas nå

i) en avsedd inpasseringspunkt i kontroll- eller rådgivningsområde, eller

ii) en plats för korsning av luftled eller rådgivningsrutt."

b) Följande led ska läggas till som leden e och f:

"e) För flygningar som helt eller delvis utförs i enlighet med IFR och som flyger in i ansvarsområdet för en flygtrafikledningsenhet, för vilka ingen färdplan tidigare har mottagits från nätverksförvaltaren, ska den berörda enheten till nätverksförvaltaren överföra luftfartygsidentitet, luftfartygstyp, inpasseringspunkt till dess ansvarsområde, tid och flygnivå vid den punkten, flygvägen och destinationsflygplatsen för flygningen.

f) De krav som fastställs i leden c, d och e ska inte tillämpas i det gemensamma europeiska luftrummet som inte ingår i Icaos EUR-region."

3. Punkt SERA.4005 ska ersättas med följande:

"**SERA.4005 Färdplanens innehåll**

a) En färdplan ska omfatta all information som den behöriga myndigheten anser vara relevant vad gäller följande:

1. Luftfartygsidentitet.

2. Flygregler och typ av flygning.

3. Antal och typ(er) av luftfartyg, samt turbulenskategori.

4. Luftfartygets utrustning och kapacitet.

5. Avgångsflygplats eller utelandningsplats.

6. Beräknat avgångsblockdatum och beräknad avgångsblocktid.

7. Marschhastighet(er).

8. Marschhöjd(er).

9. Flygväg.

10. Destinationsflygplats eller utelandningsplats och total beräknad flygtid.

11. Alternativflygplats(er) eller alternativ(a) utelandningsplats(er).

12. Aktionstid.

13. Antal personer ombord.

14. Nöd- och överlevnadsutrustning, inklusive räddningssystem med ballistisk fallskärm.

15. Annan information.

b) För färdplaner som lämnats under flygning ska avgångsflygplatsen eller utelandningsplatsen vara den plats från vilken kompletterande information om flygningen kan erhållas, om detta krävs. Den information som ska lämnas i stället för beräknad avgångsblocktid ska vara tiden över den första punkten på den flygväg som färdplanen avser."

4. Punkt SERA.4010 ska ersättas med följande:

"**SERA.4010 Ifyllande av färdplan**

a) En färdplan ska, i tillämpliga fall, innehålla information om relevanta fält som förtecknas i punkt SERA.4005 a.1 till 11 för hela flygvägen eller den del av denna för vilken färdplanen lämnas in.

b) Luftfartygsoperatörer, avsändare av färdplaner och flygtrafikledningsenheter som följer de nödvändiga instruktioner som avses i punkt SERA.4001 c.1 i ska respektera följande:

1. Instruktioner för ifyllande av färdplansformuläret i tillägg 6.

2. Eventuella begränsningar som anges i relevanta luftfartspublikationer (AIP).

c) Luftfartygsoperatörer, eller ombud som agerar på deras vägnar, som avser att utföra flygningar inom det gemensamma europeiska luftrummet för en del av eller hela flygvägen i enlighet med IFR ska ange en lämplig indikator för tillgänglig luftfartygsutrustning ombord och dess kapacitet i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1770 (*) i det relevanta fältet i färdplanen enligt kravet i punkt SERA.4005 a.4.

d) Luftfartygsoperatörer vars luftfartyg inte är utrustade i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2023/1770 som avser att utföra flygningar inom det gemensamma europeiska luftrummet ska ange en lämplig indikator för tillgänglig luftfartygsutrustning ombord och dess kapacitet samt eventuella undantag i de relevanta fälten i färdplanen i enlighet med punkt SERA.4005 a.4 respektive SERA.4005 a.15. Färdplanen ska dessutom innehålla information, i tillämpliga fall, i alla andra fält när detta föreskrivs av den behöriga myndigheten eller detta bedöms vara nödvändigt av den person som har lämnat in färdplanen.

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1770 av den 12 september 2023 om fastställande av bestämmelser om luftfartygsutrustning som krävs för användning av det gemensamma europeiska luftrummet och operativa regler för användningen av det gemensamma europeiska luftrummet samt om upphävande av förordning (EG) nr 29/2009 och genomförandeförordningarna (EU) nr 1206/2011, (EU) nr 1207/2011 och (EU) nr 1079/2012 (EUT L 228, XX.9.2023, s. 39)."

5. Följande punkt ska läggas till som punkt SERA.4013:

"**SERA.4013 Godtagande av färdplan**

a) Nätverksförvaltaren, vad gäller den del av flygvägen som trafikeras i enlighet med IFR, och ATS-rapportplatsen ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att en färdplan, när den tas emot eller när den ändras

1. följer de tillämpliga format- och datakonventionerna,

2. är komplett och, i görligaste mån, korrekt,

3. vid behov görs godtagbar för flygtrafikledningen, och

4. godtas, eller att de ändringar som gjorts av den också godtas, och att detta förmedlas till färdplanens avsändare.

b) ATC-enheter ska förse nätverksförvaltaren med alla nödvändiga ändringar av en färdplan som påverkar fälten avseende flygväg eller flygnivå enligt förteckningen i punkt SERA.4005 a.1 till 10 och som skulle kunna påverka ett säkert genomförande av en flygning, för färdplaner och tillhörande uppdateringar som de tidigare mottagit från nätverksförvaltaren. En färdplan får inte ändras i några andra hänseenden eller annulleras av en ATC-enhet under fasen före flygning utan samordning med luftfartygsoperatören.

c) Nätverksförvaltaren ska meddela alla berörda ATS-enheter den godtagna färdplanen och alla godtagna ändringar som görs under fasen före flygning av de fält som förtecknas i punkt SERA.4005 a.1 till 10, för färdplaner och tillhörande uppdateringar.

d) Nätverksförvaltaren ska meddela luftfartygsoperatören alla nödvändiga ändringar som gjorts av färdplanen under fasen före flygning och som påverkar de fält som förtecknas i punkt SERA.4005 a.1 till 10 avseende flygväg eller flygnivå och som skulle kunna påverka ett säkert genomförande av en flygning, för färdplaner och tillhörande uppdateringar som tidigare mottagits.

e) Avsändaren ska, om det inte rör sig om luftfartygsoperatören eller piloten, se till att villkoren för godtagande av en färdplan och eventuella nödvändiga ändringar av dessa villkor som har meddelats av nätverksförvaltaren, för den del av flygvägen som flygs i enlighet med IFR, eller av ATS-rapportplatserna görs tillgängliga för den luftfartygsoperatör eller pilot som har lämnat in färdplanen.

f) Luftfartygsoperatören ska se till att villkoren för godtagande av en färdplan och eventuella nödvändiga ändringar i denna som nätverksförvaltaren eller ATS-rapportplatsen har meddelat färdplanens avsändare införlivas med den planerade flygningen och meddelas piloten.

g) Luftfartygsoperatören ska före flygningen se till att innehållet i färdplanen avspeglar de operativa avsikterna korrekt.

h) Nätverksförvaltaren ska behandla och distribuera den information om kanalseparation på 8,33 kHz som mottagits i färdplanerna.

i) De krav som fastställs i leden a till h ska inte tillämpas i det gemensamma europeiska luftrummet som inte ingår i Icaos EUR-region."

6. Punkt SERA.4015 ska ersättas med följande:

"**SERA.4015 Ändring av färdplan**

a) Alla ändringar av en färdplan som lämnas in för en IFR-flygning eller en kontrollerad VFR-flygning ska meddelas

1. under fasen före flygning till nätverksförvaltaren, för flygningar som är avsedda att genomföras i enlighet med IFR för en del av eller hela flygvägen, och till ATS-rapportplatsen, så snart det är praktiskt möjligt,

2. under flygningen, med förbehåll för bestämmelserna i punkt SERA.8020 b, till lämplig flygtrafikledningsenhet.

För andra VFR-flygningar ska betydande ändringar av en färdplan snarast möjligt meddelas vederbörande flygtrafikledningsenhet.

b) Vid en försening på 30 minuter utöver den beräknade avgångsblocktiden för en kontrollerad flygning eller en försening på 1 timme för en okontrollerad flygning för vilken en färdplan har lämnats in, ska färdplanen ändras, eller ska en ny färdplan lämnas in, och den gamla färdplanen annulleras, beroende på vad som är tillämpligt. För alla flygningar som utförs i enlighet med IFR ska förseningar på mer än 15 minuter meddelas nätverksförvaltaren.

c) Vid en ändring av luftfartygets utrustning och dess kapacitetsstatus för en flygning ska luftfartygsoperatörer, eller de ombud som agerar på deras vägnar, sända ett ändringsmeddelande till nätverksförvaltaren eller ATS-rapportplatserna med lämplig indikator angiven i de relevanta fälten i färdplansformuläret.

d) Information som lämnats före avgång beträffande aktionstid eller totalt antal personer ombord och som är felaktiga vid avgångstiden innebär en betydande ändring av färdplanen och ska meddelas.

e) De krav som fastställs i leden a till d ska inte tillämpas i det gemensamma europeiska luftrummet som inte ingår i Icaos EUR-region."

7. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitt 15:

"AVSNITT 15

Förfaranden för datalänkförbindelse mellan flygledare och pilot (CPDLC)

SERA.15001 Datalänkinitiering och fel i datalänkinitiering

a) Inloggningsadressen för en flygtrafikledningsenhet ska offentliggöras i de nationella luftfartspublikationerna (AIP).

b) Vid mottagande av en giltig begäran om initiering av datalänk från ett luftfartyg som närmar sig, eller befinner sig inom, området för datalänktjänsten ska flygtrafikledningsenheten godta begäran och, om den kan korrelera begäran med en färdplan, upprätta en förbindelse med luftfartyget.

c) Leverantören av flygtrafikledningstjänster ska fastställa förfaranden för att så snart som det är praktiskt möjligt åtgärda fel i datalänkinitiering.

d) Luftfartygsoperatören ska fastställa förfaranden för att så snart som det är praktiskt möjligt åtgärda fel i datalänkinitiering.

SERA.15005 Upprättande av CPDLC

a) CPDLC ska upprättas i tillräckligt god tid i förväg för att säkerställa att luftfartyget kommunicerar med lämplig flygkontrollenhet.

b) Information om när och, i tillämpliga fall, var luft- eller marksystemen bör upprätta CPDLC ska offentliggöras i cirkulär för luftfartsinformation eller i luftfartspublikationer.

c) Piloten ska kunna identifiera den flygkontrollenhet som tillhandahåller flygkontrolltjänsten när som helst medan tjänsten tillhandahålls.

SERA.15010 Överföring av CPDLC

a) När CPDLC överförs ska överföringen av röstkommunikation och CPDLC initieras samtidigt.

b) När ett luftfartyg överlämnas från en flygkontrollenhet där CPDLC är tillgängligt till en flygkontrollenhet där CPDLC inte är tillgängligt, ska avslutandet av CPDLC initieras parallellt med överföringen av röstkommunikation.

c) Flygledaren ska informeras om försök till överföring av CPDLC som leder till en ändring av datamyndighet (flygkontrollenhet) om det finns datalänkmeddelanden för vilka ett svar om stängning inte har mottagits. När flygledaren beslutar att överlämna luftfartyget utan att få svar från piloten på de utestående upplänksmeddelandena ska flygledaren normalt återgå till röstkommunikation för att klargöra eventuella tvetydigheter i samband med utestående upplänksmeddelanden.

SERA.15015 Sammansättning av CPDLC-meddelanden

a) Texten till CPDLC-meddelanden ska sammanställas i ett standardiserat meddelandeformat, i klartext, eller i förkortningar och koder. Klartext ska undvikas när textens längd kan minskas med hjälp av lämpliga förkortningar och koder. Icke väsentliga ord och fraser, såsom artiga uttryck, får inte användas.

b) Flygledaren och piloten ska sammansätta CPDLC-meddelanden med hjälp av standardiserade meddelandeelement, meddelandeelement för fritext eller en kombination av båda. Flygledares och piloters användning av meddelandeelement för fritext ska undvikas.

c) När den införda uppsättningen av standardelement för CPDLC-meddelanden inte räcker till under särskilda omständigheter får den behöriga myndigheten, i samråd med operatörer och andra leverantörer av flygtrafikledningstjänster, fastställa att det är godtagbart att använda meddelandeelement för fritext. I sådana fall ska den berörda behöriga myndigheten definiera visningsformat, avsedd användning och attribut för varje meddelandeelement för fritext.

d) Sammansättningen av ett CPDLC-meddelande får inte överstiga fem meddelandeelement, varav endast två får innehålla variabeln för klarering av flygväg.

e) Sammansättning av CPDLC-meddelanden med flera element:

1. När ett CPDLC-meddelande med flera element kräver ett svar ska svaret gälla för alla meddelandeelement.

2. När instruktionerna i ett klareringsmeddelande med ett enda element, eller i något element i ett klareringsmeddelande med flera element, inte kan följas ska piloten sända ett 'UNABLE'-svar för hela meddelandet.

3. Flygledaren ska svara med ett 'UNABLE'-meddelande som gäller för alla element i begäran när en klareringsbegäran med ett enda element eller ett eller flera element i en klareringsbegäran med flera element inte kan godkännas. Den eller de aktuella klareringarna ska inte upprepas.

4. När en klareringsbegäran med flera element endast delvis kan tillgodoses ska flygledaren svara med ett 'UNABLE'-meddelande som gäller för alla meddelandeelement i begäran och, om så är lämpligt, inkludera en orsak och/eller information om när klarering kan förväntas.

5. När alla element i en klareringsbegäran med en eller flera element kan tillgodoses ska flygledaren svara med klareringar som motsvarar varje element i begäran. Detta svar ska vara ett enda upplänksmeddelande.

6. När ett CPDLC-meddelande innehåller mer än ett meddelandeelement och svarsattributet för meddelandet är 'Y', när det används, ska det enda svarsmeddelandet innehålla motsvarande antal svar i samma ordning.

SERA.15020 Svar på CPDLC-meddelanden

a) Muntlig motläsning av CPDLC-meddelanden ska inte krävas, såvida inte den behöriga myndigheten anger något annat.

b) När en flygledare eller en pilot kommunicerar via CPDLC ska svar normalt överföras via CPDLC, förutom när det överförda CPDLC-meddelandet behöver korrigeras. När en flygledare eller pilot kommunicerar via röstkommunikation ska svaret normalt överföras via röstkommunikation.

SERA.15025 Korrigering av CPDLC-meddelanden

a) När en korrigering av ett CPDLC-meddelande anses nödvändig eller när innehållet i ett sådant meddelande behöver klargöras, ska flygledaren och piloten använda de lämpligaste medel som står till buds för att utfärda korrekta uppgifter eller tillhandahålla nödvändiga förtydliganden.

b) När röstkommunikation används för att korrigera ett CPDLC-meddelande för vilket inget operativt svar ännu har mottagits, ska flygledarens eller pilotens röstöverföring föregås av följande fras: 'DISREGARD CPDLC (meddelandetyp) MESSAGE, BREAK' – följt av korrekt klarering, instruktion, information eller begäran.

c) Vid hänvisning till och identifiering av det CPDLC-meddelande som ska lämnas utan beaktande ska försiktighet iakttas i formuleringen för att undvika all tvetydighet vid utfärdandet av korrigeringen av klarering, instruktion, information eller begäran.

d) Om ett CPDLC-meddelande som kräver ett operativt svar därefter diskuteras via röstkommunikation ska ett lämpligt svar om stängning i form av ett CPDLC-meddelande skickas för att säkerställa en korrekt synkronisering av CPDLC-dialogen. Detta kan åstadkommas antingen genom att uttryckligen via röstkommunikation instruera mottagaren av meddelandet att avsluta dialogen eller genom att låta systemet automatiskt avsluta dialogen.

SERA.15030 Förfaranden för flygledares datalänkförbindelse i nödsituationer, i risksituationer och vid fel i CPDLC-utrustning

a) När en flygledare eller pilot uppmärksammas på att kommunikationen av ett enskilt datalänkmeddelande flygledare–pilot har misslyckats, ska flygledaren eller piloten vidta någon av följande åtgärder, beroende på vad som är lämpligt:

1. Via röstkommunikation bekräfta de åtgärder som kommer att vidtas med avseende på den berörda dialogen, varvid informationen ska föregås med följande fras: 'CPDLC MESSAGE FAILURE'.

2. Via datalänkkommunikation flygledare–pilot på nytt utfärda det misslyckade datalänkmeddelandet flygledare–pilot.

b) Flygledare som är skyldiga att överföra information om ett fel som sätter ett marksystem för datalänkkommunikation mellan flygledare och pilot helt ur funktion till alla stationer som sannolikt kan ingripa bör inleda en sådan överföring genom det allmänna anropet: 'ALL STATIONS CPDLC FAILURE' – följt av identifiering av den anropande stationen.

c) När datalänkkommunikation flygledare–pilot misslyckas och kommunikationen återgår till röstkommunikation ska alla utestående CPDLC-meddelanden anses vara icke levererade och hela dialogen med de utestående meddelandena ska återupptas via röstkommunikation.

d) När datalänkkommunikation flygledare–pilot misslyckas men återupprättas innan det finns ett behov att återgå till röstkommunikation ska alla utestående meddelanden anses vara icke levererade och hela dialogen med de utestående meddelandena ska återupptas via CPDLC.

SERA.15035 Avsiktlig nedstängning av CPDLC-systemet

a) När en systemavstängning planeras för kommunikationsnätet eller CPDLC-marksystemet ska ett NOTAM offentliggöras för att informera alla berörda parter om nedstängningstiden och, vid behov, närmare uppgifter om de röstkommunikationsfrekvenser som ska användas.

b) Luftfartyg i kommunikation med ATC-enheterna ska informeras via röstkommunikation eller CPDLC om varje nära förestående nedstängning av CPDLC-tjänsten.

SERA.15040 Avbrytande av användningen av CPDLC-begäranden

a) När en flygledare kräver att alla stationer eller en viss flygning undviker att skicka CPDLC-begäranden under en begränsad tid ska följande fras användas: ((anropssignal) eller ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(skäl)].

b) Vid återupptagande av den normala användningen av CPDLC ska följande fras användas: ((anropssignal) eller ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 Användning av CPDLC vid fel på röstkommunikation mellan luftfartyg och mark

Förekomsten av en CPDLC-förbindelse mellan en flygtrafikledningsenhet och ett luftfartyg bör inte hindra piloten och den berörda flygledaren från att initiera och utföra alla nödvändiga åtgärder i händelse av fel i röstkommunikationen mellan luftfartyg och mark.

SERA.15050 Provning av CPDLC

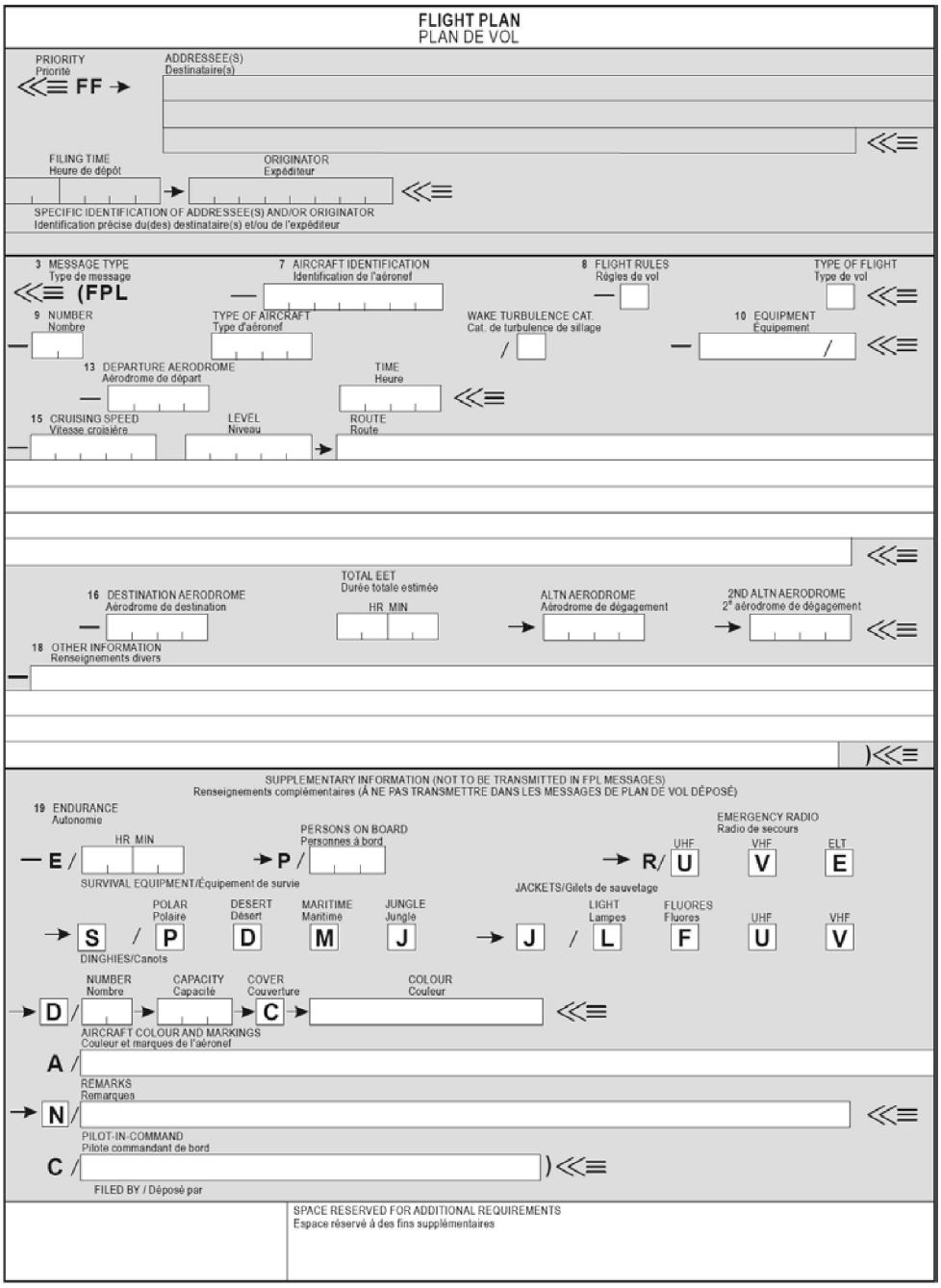
Om provning av CPDLC med ett luftfartyg skulle kunna påverka de flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls luftfartyget ska samordning ske före en sådan provning."

8. Följande tillägg ska läggas till som tillägg 6:

”Tillägg 6

IFYLLANDE AV FÄRDPLAN

1. **Formulär för Icao-färdplan**



2. **Instruktioner för ifyllande av färdplansformuläret**

2.1 Allmänt

Var noggrann med att följa de föreskrivna formaten och sättet att ange uppgifter.

Börja fylla i uppgifter i den första positionen. Om det finns fler positioner än vad som behövs så lämna outnyttjade positioner tomma.

Ange alla klocktider i UTC-format med fyra siffror.

Ange alla beräknade flygtider med fyra siffror (timmar och minuter).

Det skuggade området före fält 3 ska fyllas i av ATS- och COM-tjänster, såvida inte ansvaret för att utfärda färdplansmeddelanden har delegerats.

2.2 Instruktioner för angivande av ATS-uppgifter

Fyll i fält 7–18 och, när så krävs av den behöriga myndigheten eller på annat sätt anses nödvändigt, fält 19 enligt nedan.

ANGE en av följande luftfartygsidentiteter på högst 7 alfanumeriska tecken och utan bindestreck eller symboler:

a) Icao-beteckningen för luftfartygsoperatören följd av flygnumret (t.ex. KLM511, NGA213, JTR25) om den anropssignal som ska användas av luftfartyget i radiotelefoni består av Icaos telefonibeteckning för luftfartygsoperatören följd av flygbeteckningen (t.ex. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25), eller

b) luftfartygets nationalitets- eller gemenskapsbeteckning och registreringsbeteckning (t.ex. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), om

1. den anropssignal som ska användas av luftfartyget i radiotelefoni enbart består av denna beteckning (t.ex. CGAJS), eller föregås av Icaos radiotelefonibeteckning för luftfartygsoperatören (t.ex. BLIZZARD CGAJS),

2. luftfartyget inte är utrustat med radio.

Flygregler (FLIGHT RULES)

ANGE en av följande bokstäver för den kategori av flygregler som piloten avser att följa:

I – om avsikten är att hela flygningen ska genomföras enligt IFR, eller

V – om avsikten är att hela flygningen ska genomföras enligt VFR, eller

Y – om flygningen inleds enligt IFR, följt av en eller flera efterföljande ändringar av flygreglerna, eller

Z – om flygningen inleds enligt VFR, följt av en eller flera efterföljande ändringar av flygreglerna.

Ange i fält 15 den eller de punkter där en ändring av flygreglerna planeras.

Typ av flygning (TYPE OF FLIGHT)

ANGE en av följande bokstäver för typen av flygning när den behöriga myndigheten kräver detta:

S – för reguljär lufttransport,

N – för icke-reguljär lufttransport,

G – för allmänflyg,

M – för militär,

X – för annan än de angivna kategorierna ovan.

Ange status för en flygning i fält 18 efter indikatorn 'STS', ange skäl för att särskilda åtgärder behövs från ATS i fält18 efter indikatorn 'RMK'

Antal luftfartyg (NUMBER) (1 eller 2 tecken)

ANGE antalet luftfartyg om det är mer än ett.

Typ av luftfartyg (TYPE OF AIRCTAFT) (2–4 tecken)

ANGE lämplig beteckning som anges i Doc 8643, *Aircraft Type Designators*, LLER, om ingen sådan beteckning har tilldelats, eller vid formationsflygningar som omfattar mer än en typ, NGE ZZZZ och SPECIFICERA i fält 18 (antal och) typ(er) av luftfartyg efter indikatorn TYP/.

Turbulenskategori (WAKE TURBULENCE CAT) (1 tecken)

LÄGG IN ett snedstreck följt av en av följande bokstäver för att ange luftfartygets turbulenskategori:

J – SUPER, för att ange en luftfartygstyp som anges som sådan i Icao Doc 8643, *Aircraft Type Designators*, senaste utgåvan.

H – HEAVY, för att ange en luftfartygstyp med en maximal certifierad startmassa på minst 136 000 kg, med undantag för luftfartygstyper som förtecknas i Icao Doc 8643 som kategori SUPER (J).

M – MEDIUM, för att ange en luftfartygstyp med en maximal certifierad startmassa på mindre än 136 000 kg men mer än 7 000 kg.

L – LIGHT, för att ange en luftfartygstyp med en maximal certifierad startmassa på högst 7 000 kg.

Begreppet ’kapacitet’ omfattar

a) förekomst av relevant funktionsduglig utrustning ombord på luftfartyget,

b) utrustning och kapacitet som motsvarar flygbesättningens kvalifikationer, och

c) i tillämpliga fall, tillstånd från lämplig myndighet.

Utrustning och kapacitet för radiokommunikation och navigations- och inflygningshjälpmedel

ANGE en av följande bokstäver:

N – om ingen COM-/NAV-/inflygningsutrustning finns ombord för den flygväg som ska flygas, eller om utrustningen inte är funktionsduglig, eller

S – om standardiserad COM-/NAV-/inflygningsutrustning är funktionsduglig och finns ombord för den flygväg som ska flygas, och/eller

ANGE en eller flera av följande bokstäver för att ange vilken funktionsduglig utrustning och kapacitet för COM-/NAV-/inflygningshjälpmedel som finns tillgänglig:

A	GBAS-landningssystem	**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 Om någon del av flygningen är planerad att genomföras enligt IFR avses GNSS-mottagare som uppfyller Icaos bilaga 10 volym I
H	HF RTF
I	Tröghetsnavigering
J1	CPDLC ATN VDL Mod 2
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mod A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mod 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	Reserverad för RCP
R	PBN-godkänd
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM-godkänd
X	MNPS-godkänd
Y	VHF med möjlighet till kanalseparation på 8,33 kHz
Z	Annan utrustning ombord eller annan kapacitet

Alla alfanumeriska tecken som inte anges ovan är reserverade.

Övervakningsutrustning och -kapacitet

ANGE **N** om ingen övervakningsutrustning finns ombord för den flygväg som ska flygas, eller om utrustningen inte är funktionsduglig,

ELLER

ANGE en eller flera av följande beteckningar, med högst 20 tecken, för att beskriva den funktionsdugliga övervakningsutrustningen och/eller -kapaciteten ombord:

SSR-mod A och C

A – Transponder – Mod A (4 siffror – 4 096 koder)

C – Transponder – Mod A (4 siffror – 4 096 koder) och Mod C

SSR Mod S

E – Transponder – Mod S inbegripet kapacitet för luftfartygsidentitet, tryckhöjd och utökad squitter (ADS-B)

H – Transponder – Mod S inbegripet kapacitet för luftfartygsidentitet, tryckhöjd och utökad övervakning

I – Transponder – Mod S inbegripet kapacitet för luftfartygsidentitet men utan tryckhöjd

L – Transponder – Mod S inbegripet kapacitet för luftfartygsidentitet, tryckhöjd, utökad squitter (ADS-B) och utökad övervakning

P – Transponder – Mod S, inbegripet kapacitet för tryckhöjd men inte luftfartygsidentitet

S – Transponder – Mod S, inbegripet både kapacitet för tryckhöjd och luftfartygsidentitet

X – Transponder – Mod S, med varken kapacitet för luftfartygsidentitet eller tryckhöjd

ADS-B

B1 – ADS-B med särskild 1 090 MHz ADS-B Out-kapacitet

B2 – ADS-B med särskild 1 090 MHz ADS-B Out- och In-kapacitet

U1 – ADS-B Out-kapacitet med hjälp av UAT

U2 – ADS-B Out- och In-kapacitet vid användning av UAT

V1 – ADS-B Out-kapacitet vid användning av VDL Mod 4

V2 – ADS-B Out och In-kapacitet vid användning av VDL Mod 4

ADS-C

D1 – ADS-C med FANS 1/A-kapacitet

G1 – ADS-C med ATN-kapacitet

Alla alfanumeriska tecken som inte anges ovan är reserverade.

ANGE Icaos platsindikator (4 bokstäver) för avgångsflygplatsen i enlighet med informationen i Doc 7910, *Location Indicators*

ELLER, om ingen sådan platsindikator har tilldelats,

ANGE ZZZZ och ANGE i fält 18

— namn och plats för flygplatsen efter indikatorn DEP/, eller

— den första punkten på flygvägen eller markören för radiofyren efter indikatorn DEP/..., om luftfartyget inte har startat från en flygplats,

ELLER, om färdplanen tas emot från ett luftfartyg i luften,
— –

ANGE AFIL och ANGE i fält 18 beteckningen DEP/ och därefter Icaos platsindikator (4 bokstäver) för platsen för den ATS-enhet från vilken kompletterande uppgifter om färdplanen kan hämtas.

ANGE SEDAN UTAN MELLANRUM för en färdplan som lämnas in före avgång, den beräknade avgångsblocktiden, eller för en färdplan som tas emot från ett luftfartyg i luften den verkliga eller beräknade tiden över den första punkten på den flygväg färdplanen avser.

ANGE den *första marschhastigheten* som i punkt a och *första marschhöjden* som i punkt b utan något mellanrum mellan dem.

ANGE SEDAN efter pilen beskrivningen av flygvägen i enlighet med punkt c.

a) *Marschhastighet (CRUISING SPEED) (högst 5 tecken)*

ANGE kurshastighet för flygningens hela marschfas eller dess första marschfas, angiven i

kilometer per timme (km/tim), uttryckt som K följt av 4 siffror, (t.ex. K0830), eller

knop (kt), uttryckt som N följt av 4 siffror, t.ex. (N0485), eller,

Mach-tal, när detta föreskrivs av den behöriga myndigheten, angivet i närmaste hundradel av enheten Mach och uttryckt som M följt av 3 siffror, (t.ex. M082).

b) *Marschhöjd (CRUISING LEVEL) (högst 5 tecken)*

ANGE planerad marschhöjd för hela flygvägen eller för dess första del, angivet som

flygnivå, uttryckt som F följt av 3 siffror, (t.ex.F085, F330), *eller*

enligt meterstandard *i tiotals meter*, när detta föreskrivs av den behöriga myndigheten, uttryckt som S följt av 4 siffror, (t. ex. S1130), *eller*

höjd över havet i hundratals fot, uttryckt som A följt av 3 siffror, (t.ex. A045 A100), eller

höjd över havet i tiotals meter, uttryckt som M följt av 4 siffror, (t.ex. M0840) eller

bokstäverna VFR, för okontrollerade VFR-flygningar.

c) *Flygväg (ROUTE) (innefattande ändringar av hastighet, flyghöjd och/eller flygregler)*

Flygning längs anvisade ATS-flygvägar

ANGE,	om avgångsflygplatsen är belägen på eller i anslutning till ATS-flygvägen, beteckningen på den första ATS-flygvägen,
ELLER,	om avgångsflygplatsen inte är belägen på eller i anslutning till den första ATS-flygvägen, bokstäverna DCT, följt av den punkt där flygningen ansluter till den första ATS-flygvägen och därefter beteckningen på denna ATS-flygväg.

ANGE SEDAN

varje punkt där en ändring av hastighet, flyghöjd, ATS-flygväg och/eller flygregler planeras.

OCH DÄREFTER

beteckningen för nästa avsnitt av ATS-flygvägen, även om den är samma som den föregående,

ELLER	DCT om flygningen till nästa punkt kommer att gå utanför en anvisad flygväg, om inte båda punkterna är definierade med geografiska koordinater.

Flygning utanför anvisade ATS-flygvägar

ANGE	punkter med inbördes avstånd som normalt motsvarar högst 30 minuters flygtid eller 370 km (200 NM), inbegripet varje punkt där en ändring av hastighet, flyghöjd, färdlinje och/eller flygregler planeras,
ELLER,	när detta krävs av behöriga myndigheter,
DEFINIERA	färdlinjen för flygning som i huvudsak ska gå i öst-västlig riktning mellan 70°N och 70°S med hänvisning till signifikanta punkter som bildas av skärningen mellan latitudparalleller, uttryckta i hela eller halva grader, och meridianer med intervall på 10 grader longitud. För flygningar i områden utanför dessa latituder ska färdlinjerna definieras genom signifikanta punkter som bildas av skärningen mellan latitudparalleller och meridianer, normalt med intervall på 20 grader longitud. Avståndet mellan signifikanta punkter ska om möjligt inte överskrida 1 timmes flygtid. Ytterligare signifikanta punkter ska fastställas när så bedöms nödvändigt. Definiera färdlinjer för flygningar som i huvudsak ska gå i nord-sydlig riktning med hänvisning till signifikanta punkter som bildas av skärningen mellan longituder, uttryckta i hela grader, och specificerade latitudparalleller med 5 graders intervall.
ANGE	DCT mellan på varandra följande punkter, om inte båda punkterna är definierade med geografiska koordinater eller som bäring och avstånd.

ANVÄND ENBART de konventioner som anges i punkterna 1–5 nedan och SEPARERA varje uppgift med ett mellanrum.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Den kodbeteckning som tilldelats flygvägen eller ett avsnitt av denna, i förekommande fall även kodbeteckningen som tilldelats standardflygväg för avgående eller ankommande trafik (t.ex. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Den kodbeteckning (2–5 tecken) som tilldelats punkten (t.ex. LN, MAY, HADDY),

eller, om ingen kodbeteckning har tilldelats punkten, punktens plats uttryckt på ett av följande sätt:

— Endast grader (7 tecken):

2 siffror som anger latituden i grader, följt av N (nord) eller S (syd), därefter 3 siffror som anger longituden i grader, följt av E (öst) eller W (väst). Ange vid behov nollor för att få rätt antal siffror, t.ex. 46N078W.

— Grader och minuter (11 tecken):

4 siffror som anger latituden i grader och minuter följt av N (nord) eller S (syd) och därefter 5 siffror som anger longituden i grader och minuter följt av E (öst) eller W (väst). Ange vid behov nollor för att få rätt antal siffror, t.ex. 4620N07805W.

— Bäring och avstånd från en referenspunkt:

Ange referenspunktens beteckning följt av bäring från referenspunkten i form av 3 siffror som anger magnetiska grader följt av avståndet i nautiska mil från referenspunkten angiven med 3 siffror. I områden med hög latitud där lämplig myndighet fastställer att magnetiska grader är opraktiskt att använda kan rättvisande kurs användas. Ange vid behov nollor för att få rätt antal siffror – t.ex. ska en punkt med bäring 180 magnetiska grader på ett avstånd av 40 nautiska mil från VOR DUB uttryckas som DUB180040.

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

Den punkt där en ändring av hastigheten (5 % kurshastighet eller 0,01 Mach eller mer) eller en ändring av flyghöjden är planerad, uttryckt exakt som i punkt 2 ovan och sedan ett snedstreck och både marschhastighet och marschhöjd, uttryckta exakt så som anges i led a och b ovan och utan mellanrum, även om bara den ena parametern kommer att ändras.

Exempel: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

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

Den punkt där ändring av flygreglerna är planerad, uttryckt exakt så som anges i punkt 2 eller 3 ovan beroende på vad som är lämpligt, följt av ett mellanrum och en av följande beteckningar:

VFR om reglerna ändras från IFR till VFR.

IFR om reglerna ändras från VFR till IFR.

Exempel: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

Bokstaven C, följd av ett snedstreck, DÄREFTER den punkt där stigningen till marschhöjd är planerad att påbörjas, uttryckt exakt så som anges i punkt 2 ovan, följd av ett snedstreck, SEDAN den hastighet som ska hållas under stigningen till marschhöjd, uttryckt exakt så som anges i led a ovan, följd av de två flyghöjder mellan vilka marschstigningen kommer att äga rum, varvid vardera flyghöjden ska uttryckas exakt så som anges i led b ovan, eller den flyghöjd ovanför vilken stigningen till marschhöjd är planerad, följd av bokstäverna PLUS, utan mellanrum.

Exempel: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Destinationsflygplats och total flygtid (8 tecken)

ANGE Icaos platsindikator (4 bokstäver) för destinationsflygplatsen i enlighet med informationen i Doc 7910, *Location Indicators*

ELLER, om ingen sådan platsindikator har tilldelats,

ANGE ZZZZ och ANGE namn och plats för flygplatsen i fält 18 efter indikatorn DEST/.

UTAN MELLANRUM

ANGE SEDAN den totala beräknade flygtiden.

Alternativ destinationsflygplats

ANGE Icaos platsindikator (4 bokstäver) för högst två alternativa destinationsflygplatser i enlighet med informationen i Doc 7910, *Location Indicators*, separerade av ett mellanrum

ELLER, om ingen platsindikator har tilldelats de alternativa destinationsflygplatserna,

ANGE ZZZZ och namn och plats för de alternativa destinationsflygplatserna i fält 18 efter indikatorn ALTN/.

Bindestreck eller snedstreck bör endast användas på det sätt som föreskrivs nedan.

ANGE **0** (noll) om det inte finns någon annan information,

ELLER, all annan nödvändig information i den sekvens som visas nedan, i form av en lämplig indikator som valts bland dem som anges nedan följt av ett snedstreck och den information som ska registreras:

STS/ Skäl till att särskilda åtgärder behövs från ATS, t.ex. ett sök- och räddningsuppdrag, enligt följande:

- **ALTRV**: Flygning som utförs i enlighet med en given höjdreservation.
- **ATFMX**: Flygning som är godkänd att undantas från ATFM av den behöriga myndigheten.
- **FFR**: Brandbekämpning.
- **FLTCK**: Flygmätning för kalibrering av navigationshjälpmedel.
- **HAZMAT**: Flygning med farligt gods ombord.
- **HEAD**: Flygning med statschef ombord.
- **HOSP**: Sjuktransport som av medicinsk myndighet förklarats ha denna status.
- **HUM**: Flygning för humanitärt ändamål.

MARSA: Flygning för vilken en militär enhet tar på sig ansvaret för att upprätthålla separering av militära luftfartyg.

MEDEVAC: Flygning som innebär medicinsk evakuering för att rädda liv.

NONRVSM: Flygning som saknar RVSM-kapacitet men är planerad att utföras i RVSM-luftrum.

SAR: Flygning i samband med ett sök- och räddningsuppdrag.

STATE: Flygning som utförs för militär-, tull- eller polistjänster.

Övriga skäl när särskilda åtgärder behövs från ATS ska anges med indikatorn RMK.

PBN/ Möjlig RNAV- och/eller PBN-kapacitet. Inkludera det antal indikatorer nedan som är aktuella för flygningen, max 8 stycken, dvs. inte mer än totalt 16 tecken.

RNAV-SPECIFIKATIONER

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 med samtliga tillåtna sensorer
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 med samtliga tillåtna 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 med samtliga tillåtna 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 med samtliga tillåtna sensorer		
O2	Basic RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH med RF (speciellt tillstånd krävs)
O3	Basic RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH utan RF (speciellt tillstånd krävs)
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU		

Kombinationer av alfanumeriska tecken som inte anges ovan är reserverade.

NAV/ Viktiga uppgifter om navigeringsutrustningen som inte angivits med PBN/ och som krävs av behöriga myndigheter.

Ange GNSS-förstärkning med denna indikator, med ett mellanrum mellan två eller flera metoder för förstärkning, t.ex. NAV/GBAS SBAS.

Ange EURPRNAV om luftfartygets godkända P-RNAV endast förlitar sig på VOR/DME för fastställande av position.

COM/ Ange kommunikationsutrustning och kommunikationskapacitet som inte anges i fält 10 a.

DAT/ Ange utrustning och kapacitet för datakommunikation som inte anges i fält 10 a eller CPDLCX för att ange undantag som beviljats från kravet att utrustas med CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Ange övervakningsutrustning och övervakningskapacitet som inte anges i fält10 b. Ange alla RSP-specifikationer som är tillämpliga på flygningen med hjälp av indikatorer utan mellanrum. Om det finns flera RSP-specifikationer separeras de av ett mellanrum. Exempel: RSP180 RSP400.

Ange EUADSBX, EUEHSX, EUELSX, eller en kombination av dessa, för att ange undantag som beviljats från kravet att utrustas med SSR Mod S-transpondrar eller ADS-B-sändare.

DEP/ Om ZZZZ anges i fält 13 ska namn och plats för avgångsflygplatsen anges och om AFIL har angivits i fält 13 ska den ATS-enhet där kompletterande färdplansuppgifter kan inhämtas anges. För flygplatser som inte är publicerade i relevant AIP ska plats anges på något av följande sätt:

4 siffror som anger latituden i grader och minuter följt av N (nord) eller S (syd) och därefter 5 siffror som anger longituden i grader och minuter följt av E (öst) eller W (väst). Ange vid behov nollor för att få rätt antal siffror, t.ex. 4620N07805W (11 tecken).

Bäring och avstånd från närmaste signifikanta punkt enligt följande:

Beteckning för den signifikanta punkten följt av bäring från punkten i form av 3 siffror som anger magnetiska grader följt av avståndet i nautiska mil från punkten angiven med 3 siffror. I områden där lämplig myndighet anger att magnetiska grader är opraktiskt att använda kan rättvisande kurs användas. Ange vid behov nollor för att få rätt antal siffror, t.ex. ska en punkt med bäring 180 magnetiska grader på ett avstånd av 40 nautiska mil från VOR DUB uttryckas som DUB180040.

Den första punkten på flygvägen (namn eller LAT/LONG) eller markören för radiofyren om luftfartyget inte har startat från en flygplats.

DEST/ Om ZZZZ har angivits i fält 16 ska namn och plats för destinationsflygplatsen anges. För flygplatser som inte är publicerade i relevant AIP, ange plats med LAT/LONG eller bäring och avstånd från den närmaste signifikanta punkten enligt beskrivningen för DEP/ ovan.

DOF/ Datum för avgång med 6 siffror (ÅÅMMDD, där ÅÅ är året, MM är månaden och DD är dagen).

REG/ Luftfartygets nationalitets- eller gemenskapsbeteckning och registreringsbeteckning, om dessa avviker från luftfartygsidentiteten i fält 7.

EET/ Beteckningar för signifikanta punkter eller FIR-gränser och ackumulerad beräknad flygtid från start till dessa punkter eller FIR-gränser, när detta föreskrivs på grundval av regionala luftfartsavtal, eller av den behöriga myndigheten.

Exempel: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ SELCAL-kod, för luftfartyg som är utrustade med detta.

TYP/ Om ZZZZ har angivits i fält 9 ska typ av luftfartyg (en eller flera, separerade av mellanrum) anges, om nödvändigt ska detta föregås, utan mellanrum, av antalet luftfartyg.

Exempel: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Elektronisk adress (uttryckt som en alfanumerisk kod med 6 hexadecimala tecken) när detta krävs av den behöriga myndigheten. Exempel: F00001 är den lägsta elektroniska adressen i det specifika block som administreras av Icao.

DLE/ Undervägsförsening eller väntläge anges med signifikant(a) punkt(er) på flygvägen där förseningen är planerad att inträffa, följt av tiden för förseningen uttryckt med fyra siffror i timmar och minuter (hhmm).

Exempel: DLE/MDG0030

OPR/ Icao-beteckning eller namn på luftfartygsoperatören om det inte framgår av luftfartygsidentiteten i fält 7.

ORGN/ Avsändarens AFTN-adress med 8 bokstäver eller andra lämpliga kontaktuppgifter när färdplanens avsändare inte med säkerhet kan identifieras enligt vad som krävs av den behöriga myndigheten.

PER/ Uppgift om luftfartygets prestanda indikerad med en enda bokstav i enlighet med *Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I – Flight Procedures*, om detta föreskrivs av den behöriga myndigheten.

ALTN/ Om ZZZZ har angivits i fält 16 ska den alternativa destinationsflygplatsen (en eller flera) anges. För flygplatser som inte är publicerade i relevant AIP, ange plats med LAT/LONG eller bäring och avstånd från den närmaste signifikanta punkten enligt beskrivningen för DEP/ovan.

RALT/ Icaos platsindikator på fyra bokstäver för den eller de flygplatser som är alternativflygplatser för undervägsdelen av flygningen i enlighet med informationen i Doc 7910, Location Indicators eller namnet på alternativflygplatser för undervägsdelen av flygningen om ingen indikator har tilldelats. För flygplatser som inte är publicerade i relevant AIP, ange plats med LAT/LONG eller bäring och avstånd från den närmaste signifikanta punkten enligt beskrivningen för DEP/ovan.

TALT/ Icaos platsindikator på fyra bokstäver för den eller de flygplatser som är alternativflygplatser för start i enlighet med informationen i Doc 7910, Location Indicators eller namnet på alternativflygplatser för start om ingen indikator har tilldelats. För flygplatser som inte är publicerade i relevant AIP, ange plats med LAT/LONG eller bäring och avstånd från den närmaste signifikanta punkten enligt beskrivningen för DEP/ovan.

RIF/ Flygvägsdetaljer till ändrad destinationsflygplats, följt av Icaos platsindikator (4 bokstäver) för denna flygplats. Flygvägsändringen förutsätter omklarering under flygning.

Exempel: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Krav på minsta bansynvidd för flygningen uttryckt med 3 siffror.

RFP/ Anger hur många ersättningsfärdplaner som har lämnats in. RFP/ ska utan mellanrum följas av Q och en siffra som anger vilken iteration det är.

Exempel: RFP/Q2.

RMK/ Här anges alla ytterligare upplysningar i klartext när detta krävs av den behöriga myndigheten eller när de bedöms som nödvändiga.

Aktionstid

Efter E/ ANGE aktionstiden med hjälp av fyra siffror som beskriver aktionstid i timmar och minuter.

Personer ombord

Efter P/ ANGE det totala antalet personer ombord (passagerare och besättning) när detta krävs av den behöriga myndigheten. ANGE bokstäverna TBN (meddelas senare) om det totala antalet personer ombord inte är känt när färdplanen fylls i.

Nöd- och överlevnadsutrustning

R/	(RADIO) STRYK U om UHF på frekvensen 243,0 MHz inte är tillgänglig. STRYK V om VHF på frekvensen 121,5 MHz inte är tillgänglig. STRYK E om automatisk nödsändare (ELT) inte är tillgänglig.
S/ (ÖVERLEVNADSUTRUST-NING)	STRYK alla indikatorer om ingen överlevnadsutrustning medförs ombord. STRYK P om överlevnadsutrustning för polarområden inte medförs ombord. STRYK D om överlevnadsutrustning för ökenområden inte medförs ombord. STRYK M om överlevnadsutrustning för marina områden inte medförs ombord. STRYK J om överlevnadsutrustning för djungelområden inte medförs ombord.
J/ (FLYTVÄSTAR)	STRYK alla indikatorer om inga flytvästar medförs ombord. STRYK L om flytvästarna saknar ljus. STRYK F om flytvästarna inte är fluorescerande. STRYK U eller V, eller båda, som för R/ ovan, för att ange flytvästarnas radiokapacitet, om sådan finns.
D/ (LIVBÅTAR) (ANTAL)	STRYK D och C om inga livbåtar medförs ombord, eller ANGE antal livbåtar som medförs ombord, och KAPACITET (CAPACITY) – ANGE antalet personer som de medförda livbåtarna sammanlagt har kapacitet för, och TAK (COVER) – STRYK C om livbåtarna inte har tak, och FÄRG (COLOUR) – ANGE färgen på livbåtarna som medförs ombord.
A/ LUFTFARTYGETS FÄRG OCH MARKERINGAR (AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS)	ANGE luftfartygets färg och dess framträdande markeringar.
N/ANMÄRKNINGAR (REMARKS)	STRYK N om det inte finns några anmärkningar, eller ANGE ytterligare medförd överlevnadsutrustning samt eventuella andra upplysningar om överlevnadsutrustningen.
C/BEFÄLHAVARE (PILOT)	ANGE befälhavarens namn.

2.3 Färdplanen inlämnad av

ANGE namnet på den enhet, organisation eller person som lämnar in färdplanen.”