Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►B **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 (EF) 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

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►M1	Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015	L 63	1	6.3.2015
►M2	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1185 af 20. juli 2016	L 196	3	21.7.2016
►M3	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/835 af 12. maj 2017	L 124	35	17.5.2017
►M4	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 af 14. februar 2020	L 104	1	3.4.2020
►M5	ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1177 af 7. august 2020	L 259	12	10.8.2020
►M6	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/886 af 26. juni 2020	L 205	14	29.6.2020

Berigtiget ved:

►C1 Berigtigelse, EUT L 145 af 31.5.2013, s. 38 (923/2012)
►C2 Berigtigelse, EUT L 264 af 13.10.2017, s. 25 (2016/1185)
►C3 Berigtigelse, EUT L 75 af 19.3.2018, s. 41 (923/2012)
►C4 Berigtigelse, EUT L 410 af 18.11.2021, s. 201 (923/2012)

▼B

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 (EF) 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

(EØS-relevant tekst)

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Formålet med denne forordning er at etablere fælles lufttrafikregler og operationelle bestemmelser med hensyn til luftfartstjenester og -procedurer, som skal gælde for den almene lufttrafik inden for anvendelsesområdet af forordning (EF) nr. 551/2004.

2. Denne forordning gælder især for luftrumsbrugere og for luftfartøjer inden for den almene lufttrafik, som

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 det land, der har jurisdiktion over det område, som overflyves.

▼M2

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

4. Denne forordning finder ikke anvendelse på modelluftfartøjer og legetøjsluftfartøjer. Medlemsstaterne skal dog sørge for, at der fastsættes nationale regler for at sikre, at modelluftfartøjer og legetøjsluftfartøjer benyttes på en sådan måde, at de udgør mindst mulig fare for civil luftfartssikkerhed for personer, ejendom eller andre luftfartøjer.

▼B

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »nøjagtighed«: en grad af overensstemmelse mellem den skønnede eller målte værdi og den sande værdi

▼M2

_____

▼B

3) »rådgivningsluftrum«: et nærmere angivet luftrum, eller en angivet rute, hvor flyverådgivningstjenesten er tilgængelig

▼B

4) »rådgivningsrute«: en angivet rute, hvor flyverådgivningstjenesten er tilgængelig

5) »kunstflyvning«: bevidste manøvrer, der udføres med et luftfartøj for at opnå en brat ændring af luftfartøjets flyvestilling, en unormal flyvestilling eller en unormal ændring af hastigheden, som ikke er nødvendig ved en normal flyvning eller ved instruktion i forbindelse med certifikater eller rettigheder ud over rettigheden til kunstflyvning

6) »flyveplads«: et bestemt område (omfattende bygninger, installationer og udstyr) på land eller vand eller på en fast, fast offshore eller flydende struktur beregnet til anvendelse helt eller delvist ved landing, start og manøvrering af luftfartøjer

7) »tårnkontroltjeneste«: flyvekontroltjeneste for flyvepladstrafik

8) »kontroltårn«: en enhed, der yder flyvekontroltjeneste for flyvepladstrafik

9) »flyvepladstrafik«: al trafik på en flyveplads' manøvreområde og alle luftfartøjer i luften i nærheden af en flyveplads. Luftfartøjer, der opererer i nærheden af en flyveplads, omfatter, men er ikke begrænset til, luftfartøjer, der flyver ind i eller forlader flyvepladsens trafikrunde

10) »trafikrunde«: den angivne ►C1 flyvevej ◄, som luftfartøjer følger under flyvning i nærheden af en flyveplads

11) »trafikzone«: et nærmere afgrænset luftrum, som er oprettet omkring en flyveplads til beskyttelse af flyvepladstrafikken

12) »arbejdsflyvning«: en flyvning, hvor et luftfartøj anvendes til særlige tjenester i tilknytning til f.eks. landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, landmåling, overvågning og patruljering, eftersøgnings- og redningsarbejde, reklameflyvning mv.

13) »luftfartsinformationspublikation (AIP)«: en publikation, der er udgivet af en stat eller efter bemyndigelse fra en stat, som indeholder luftfartsinformation af varig natur, og som er af væsentlig betydning for luftfarten

14) »luftfartens mobile tjeneste«: en mobiltjeneste mellem luftfartsstationer og luftfartøjer, eller mellem luftfartøjer indbyrdes og mellem luftfartøjer og redningsfartøjer. Automatiske nødradiopejlesendere indgår i denne tjeneste på angivne nødfrekvenser

15) »luftfartsstation«: en jordstation i luftfartens mobile tjeneste. En luftfartsstation kan være placeret om bord på et skib eller på en platform på havet

▼B

16) »flyvemaskine«: et kraftdrevet luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning hovedsagelig bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på flader, der forbliver faste, så længe flyvebetingelserne ikke ændres

▼C1

17) »ACAS« (Airborne Collision Avoidance System): et i luftfartøjet installeret system, som baseret på signaler fra SSR-transponder (sekundær overvågningsradar), der opererer uafhængigt af jordudstyr, forsyner piloten med råd i forhold til potentielt konfliktende luftfartøjer, som er udstyret med SSR-transponder

▼B

18) »luftfartøj«: enhver maskine, der i atmosfæren kan oppebæres af andre af luftens reaktioner end luftens reaktioner mod jordoverfladen

19) »luftfartøjsadresse«: en entydig kombination af 24 bit, som tildeles et luftfartøj med henblik på luft til jord-kommunikation, navigation og overvågning.

20) »observation fra luftfartøj«: evaluering af et eller flere meteorologiske elementer foretaget fra et luftfartøj under flyvning

21) »AIRMET-oplysninger«: oplysninger udstedt af et meteorologisk overvågningskontor om forekomst eller forventet forekomst af nærmere angivne en route-vejrfænomener, som kan have sikkerhedsmæssig indflydelse på flyvning i lav højde, og som ikke allerede er indeholdt i den udstedte vejrudsigt for flyvninger i lav højde i den pågældende flyveinformationsregion eller en del deraf

22) »luft til jord-kommunikation«: tovejskommunikation mellem luftfartøjer og stationer eller lokaliteter på jordens overflade

23) »radiostation for lufttrafiktjeneste«: en luftfartstelekommunikationsstation, der primært har ansvaret for ekspedition af meldinger vedrørende drift af og kontrol med luftfartøjer i et bestemt område

24) »luftrapport«: en rapport fra et luftfartøj under flyvning udarbejdet i overensstemmelse med kravene om position samt operationel og/eller meteorologisk rapportering

▼M2

25) »air-taxiing«: en helikopters eller et VTOL-flys (et lodret startende og landende flys) bevægelse normalt under jordeffekt over en flyveplads' område, og med en fart på mindre end 37 km/t (20 kt)

▼B

26) »lufttrafik«: al trafik med luftfartøjer under flyvning eller under manøvrering på en flyveplads' manøvreområde

▼M2

27) »flyverådgivningstjeneste«: en tjeneste, som udøves i et rådgivningsluftrum for at sikre adskillelse, hvor dette er muligt, mellem luftfartøjer, der opererer på flyveplaner i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR)

▼M2

28) »klarering (flyvekontroltjeneste — ATC)«: et luftfartøjs tilladelse til at udføre lufttrafik i overensstemmelse med de nærmere betingelser, der er angivet af en flyvekontrolenhed

▼B

29) »ATC-instruktion«: anvisninger udstedt af flyvekontroltjenesten med henblik på at få en pilot til at foretage en bestemt handling

30) »flyvekontroltjeneste«: en tjeneste, som har til opgave:

a) at forebygge sammenstød:

1) mellem luftfartøjer og

2) mellem luftfartøjer og hindringer på manøvreområdet

b) at fremme og opretholde en velordnet regulering af lufttrafikken

31) »flyvekontrolenhed«: en fællesbetegnelse for kontrolcentral, indflyvningskontrolenhed og kontroltårn

32) »lufttrafiktjeneste«: en fællesbetegnelse for flyveinformationstjeneste, alarmeringstjeneste, flyverådgivningstjeneste, flyvekontroltjeneste (område-, indflyvnings- eller tårnkontroltjeneste)

▼M2

33) »lufttrafiktjenesteluftrum (ATS-luftrum)«: afgrænsede luftrum, benævnt med et bogstav, inden for hvilke det er angivet, hvilke typer flyvning der må forekomme, hvilke krav der er foreskrevet, og hvilken lufttrafiktjeneste der udøves

34) »meldekontor for lufttrafiktjeneste (ARO)«: en enhed oprettet med det formål at modtage meldinger vedrørende lufttrafiktjeneste og flyveplaner, som indgives inden afgang

34a) »overvågningstjeneste for lufttrafiktjenester (ATS-overvågningstjeneste)«: en tjeneste, som udøves direkte ved hjælp af et ATS-overvågningssystem

35) »lufttrafiktjenesteenhed (ATS-enhed)«: en fællesbetegnelse for flyvekontrolenhed, flyveinformationscentral, AFIS-enhed og meldekontor for lufttrafiktjeneste

▼B

36) »luftvej«: et kontrolområde eller en del deraf, udformet som en korridor

37) »alarmeringstjeneste«: en tjeneste, der har til opgave at underrette relevante organisationer om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste samt i nødvendigt omfang at assistere disse

▼M2

38) »alternativ flyveplads«: en flyveplads, hvortil et luftfartøj kan fortsætte, når fortsættelse til eller landing på bestemmelsesstedet ikke er mulig eller ikke skønnes tilrådelig, hvor hensigtsmæssige tjenester og faciliteter står til rådighed, hvor luftfartøjets præstationskrav kan opfyldes, og som er operationel på det forventede anvendelsestidspunkt. Alternative flyvepladser omfatter:

   a) »start alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, på hvilken et luftfartøj vil kunne lande, hvis det bliver nødvendigt kort efter start, og startflyvepladsen ikke kan benyttes

   b) »rute alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, på hvilken et luftfartøj vil kunne lande, hvis det bliver nødvendigt at omdirigere dette undervejs på ruten

   c) »ankomst alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, på hvilken et luftfartøj vil kunne lande, hvis det ikke er muligt eller ikke skønnes tilrådeligt at lande på bestemmelsesstedet

▼B

39) »højde over havet«: den lodrette afstand fra middelvandstanden (MSL) til et niveau, et punkt eller en genstand betragtet som værende et punkt

40) »indflyvningskontroltjeneste«: flyvekontroltjeneste for ankommende og afgående kontrollerede flyvninger

41) »indflyvningskontrolenhed«: en enhed, som yder flyvekontroltjeneste for ankommende og afgående kontrollerede flyvninger ved en eller flere flyvepladser

42) »forplads«: et afgrænset område, som er beregnet til luftfartøjers ophold under ombordtagning eller afsætning af passagerer, post eller gods, tankning, parkering eller vedligeholdelse

43) »kontrolcentral (ACC)«: en enhed, der udøver flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger inden for kontrolområder under dens ansvarsområde

44) »områdekontroltjeneste«: en flyvekontroltjeneste for kontrollerede flyvninger i kontrolområder

45) »områdenavigation (RNAV)«: en navigationsmetode, som tillader luftfartøjers operation i enhver ønskelig flyveretning inden for dækningen af jord- eller rumbaserede navigationshjælpemidler eller inden for grænserne af ydeevnen for luftfartøjets egne navigationsmidler eller en kombination af disse

46) »ATS-rute«: en nærmere fastsat rute oprettet for at kanalisere lufttrafik, hvor dette er nødvendigt for at udøve lufttrafiktjeneste

47) »afhængig automatisk overvågning — udsendelse (ADS-B)«: en metode, efter hvilken luftfartøjer, køretøjer på flyvepladsen og andre genstande ved behov automatisk kan sende og/eller modtage data såsom identifikation, position og supplerende data i udsendelseskonfiguration via datalink

▼B

48) »afhængig automatisk overvågning — kontrakt (ADS-C)«: en metode, efter hvilken vilkårene for en ADS-C-aftale vil blive udvekslet mellem jordsystemet og luftfartøjet via datalink, og som specificerer vilkår for ADS-C-rapporternes påbegyndelse, og hvilke data rapporterne skal indeholde

▼M2

48a) »afhængig, automatisk overvågning — kontraktaftale (ADS-C)«: en rapporteringsplan, der fastlægger betingelserne for ADS-C-data-rapportering (dvs. de data, der kræves af lufttrafiktjenesteenheden, og hyppigheden af den ADS-C-rapportering, der skal være opnået enighed om, inden ADS-C anvendes i forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjeneste)

▼B

49) »automatisk terminalinformationstjeneste (ATIS)«: automatisk afgivelse af gældende rutineinformationer til ankommende og afgående luftfartøjer 24 timer i døgnet eller for en nærmere specificeret del af døgnet i form af:

a) »D-ATIS«: ydelse af ATIS via datalink

b) »tale-ATIS«: ydelse af ATIS som repeterede taleudsendelser via radiotelefoni

50) »skydækkehøjde«: højden over jorden eller vandet af underkanten af det laveste skylag under 6 000 m (20 000 ft), der dækker mere end halvdelen af himlen

51) »omstillingspunkt«: det punkt, hvor det forventes, at et luftfartøj, som navigerer langs et afsnit af en ATS-rute, som er angivet ved hjælp af VOR/NDB-stationer, ændrer sin primære navigationsreference fra et bagvedliggende til det nærmest foranliggende hjælpemiddel

52) »klareringsgrænse«: det punkt, hvortil et luftfartøj har modtaget klarering

53) »sky af operationel betydning«: en sky med en skybasehøjde på under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektorhøjde, afhængigt af hvilken højde der er størst, eller en cumulonimbus eller optårnet cumulus i en hvilken som helst højde

▼C1

54) »kode (SSR)«: det tal, som er tildelt et bestemt flerimpuls-svarsignal, og som sendes af en transponder i funktionstilstand A eller funktionstilstand C

▼B

55) »kompetent myndighed«: den myndighed, medlemsstaten udpeger som værende kompetent til at sikre, at denne forordnings bestemmelser overholdes

56) »kontrolområde«: et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra en fastsat grænse over jorden

57) »kontrolleret flyveplads«: en flyveplads, hvor der udøves flyvekontroltjeneste for flyvepladstrafik, uanset om der eksisterer en kontrolzone eller ej

▼B

58) »kontrolleret luftrum«: et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyvekontroltjeneste i overensstemmelse med luftrumsklassifikation

59) »kontrolleret flyvning«: enhver flyvning, for hvilken der er udstedt en klarering

60) »datalink-kommunikation mellem flyveleder og pilot (CPDLC)«: en metode til kommunikation mellem flyveleder og pilot, som anvender datalink til ATC-kommunikation

61) »kontrolzone«: et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra jordoverfladen til en fastsat øvre grænse

62) »marchstigning«: en stigeteknik, som indebærer en forøgelse af flyvemaskinens højde, efterhånden som dens vægt formindskes

63) »marchhøjde«: en flyvehøjde, hvori en væsentlig del af en flyvning foregår

64) »gældende flyveplan (CPL)«: flyveplanen inklusive eventuelle ændringer, fremkommet ved senere klareringer

65) »fareområde«: et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der på angivne tidspunkter kan forekomme virksomhed, som er til fare for luftfartøjer under flyvning

66) »datalink kommunikation«: en kommunikationsform, der anvendes til udveksling af meldinger via et datalink

67) »datum«: enhver mængde eller sæt af mængder, som kan tjene som reference for eller danne grundlag for beregningen af andre mængder

68) »downstream klarering«: en klarering udstedt til et luftfartøj af en flyvekontrolenhed, der ikke er den aktuelt kontrollerende flyvekontrolenhed for det pågældende luftfartøj

69) »beregnet tidsforbrug«: den tid, der beregnes at skulle bruges på at nå fra et betydningsfuldt punkt til et andet

70) »forventet afgangstidspunkt«: tidspunktet, på hvilket luftfartøjet forventes at påbegynde udkørsel til start

▼M2

71) »beregnet ankomsttidspunkt«: IFR-flyvninger: det tidspunkt, på hvilket luftfartøjet beregnes at ville ankomme over et angivet punkt, som er fastsat i relation til navigationshjælpemidler, og hvorfra en instrumentindflyvningsprocedure agtes påbegyndt, eller, hvis der ikke findes navigationshjælpemidler i tilknytning til flyvepladsen, det tidspunkt, hvor luftfartøjet beregnes at ville ankomme over flyvepladsen. VFR-flyvninger: det tidspunkt, hvor luftfartøjet beregnes at ville ankomme over flyvepladsen

▼B

72) »forventet indflyvningstidspunkt«: tidspunktet, på hvilket en flyvekontrolenhed forventer, at et ankommende luftfartøj efter en forsinkelse vil forlade ventepunktet for at fuldføre indflyvning til landing. Det aktuelle tidspunkt, på hvilket ventepunktet forlades, vil være afhængig af indflyvningsklareringen

▼B

73) »indleveret flyveplan (FPL)«: flyveplanen, som den er indleveret af luftfartøjschefen eller dennes stedfortræder til en lufttrafiktjenesteenhed, og uden eventuelle efterfølgende ændringer

74) »flyvebesætningsmedlem«: et certificeret besætningsmedlem, der er pålagt opgaver af betydning for føringen af et luftfartøj i flyvetjenestetiden

75) »flyveinformationscentral«: en enhed, som udøver flyveinformations- og alarmeringstjeneste

76) »flyveinformationsregion«: et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der udøves flyveinformations- og alarmeringstjeneste

77) »flyveinformationstjeneste«: en tjeneste, der har til opgave at give råd og oplysninger af betydning for flyvningers sikre og effektive udførelse

78) »flyveniveau (FL)«: flade med konstant lufttryk, som bestemmes med trykværdien 1 013,2 hektopascal (hPa) som udgangspunkt, og som er adskilt fra andre sådanne flader med bestemte trykintervaller

79) »flyveplan«: specificerede oplysninger vedrørende et luftfartøjs påtænkte flyvning eller en del deraf afgivet til en lufttrafiktjenesteenhed

80) »flyvesigtbarhed«: sigtbarheden fremad fra cockpittet i et luftfartøj under flyvning

81) »udsigt«: en beskrivelse af de forventede meteorologiske forhold på et nærmere fastsat tidspunkt eller for en nærmere fastsat periode og for et nærmere fastsat område eller en nærmere fastsat del af luftrummet

82) »sigtbarhed ved jorden«: sigtbarheden på en flyveplads, angivet af en godkendt observatør eller af automatiske systemer

83) »styret kurs«: retningen af et luftfartøjs længdeakse under flyvning, udtrykt i grader fra nord (retvisende, misvisende, devierende eller grid)

84) »højde«: den lodrette afstand fra et angivet referenceplan til et niveau, et punkt eller en genstand betragtet som værende et punkt

85) »helikopter«: et luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning primært bæres oppe ved luftens virkning på en eller flere motordrevne rotorer, der drejer sig om i hovedsagen lodrette akser

86) »luftrum over åbent hav«: luftrum uden for luftrum over land- og søterritorier, som det er fastlagt i De Forenede Nationers havretskonvention (Montego Bay, 1982)

87) »IFR«: det symbol, der anvendes til at angive instrumentflyvereglerne

▼B

88) »IFR-flyvning«: flyvning udført i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne

89) »IMC«: det symbol, der anvendes til at angive instrumentvejrforhold

▼M2

89a) »instrumentindflyvningsoperation«: en indflyvning og landing gennemført ved hjælp af navigationsvejledningsinstrumenter baseret på en instrumentindflyvningsprocedure. Instrumentindflyvningsoperationer kan udføres på to måder:

a) en todimensionel (2D) instrumentindflyvningsoperation, som alene anvender navigationsvejledning i det horisontale plan, og

b) en tredimensionel (3D) instrumentindflyvningsoperation, som anvender navigationsvejledning i såvel det horisontale som det vertikale plan

▼B

90) »instrumentindflyvningsprocedure (IAP)«: en serie forudbestemte manøvrer, som udføres under anvendelse af flyveinstrumenter. Manøvrerne er beskyttet mod hindringer fra indflyvningspunktet eller fra begyndelsen af en fastsat indflyvningsrute til et punkt, hvorfra landing kan udføres, og i tilfælde af, at landing ikke udføres, til en position, hvor kriterierne for hindringsfrihed under venteflyvning eller strækflyvning gælder. Instrumentindflyvningsprocedurer er klassificeret som følger:

▼M2

a) *ikke-præcisionsindflyvningsprocedure (NPA-procedure):* en instrumentindflyvningsprocedure udarbejdet for 2D instrumentindflyvningsoperationer af type A

b) *indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV-procedure):* en instrumentindflyvningsprocedure baseret på præstationsbaseret navigation (PBN) udarbejdet for 3D instrumentindflyvningsoperationer af type A

c) *præcisionsindflyvningsprocedure (PA-procedure):* en instrumentindflyvningsprocedure baseret på navigationssystemer (ILS, MLS, GLS og SBAS Cat I) udarbejdet for 3D instrumentindflyvningsoperationer af type A eller B

▼B

91) »instrumentvejrforhold (IMC)«: vejrforhold, udtrykt i værdier for sigtbarhed, afstand fra skyer og skydækkehøjde, der er mindre end de minima, der er fastsat for visuelle vejrforhold

92) »landingsområde«: den del af et trafikområde, der er påtænkt til landing og start af luftfartøjer

93) »flyvehøjde«: fællesbetegnelse for et luftfartøjs position i lodret linje under flyvning, udtrykt i højde over jorden, højde over havet eller i flyveniveau

94) »manøvreområde«: den del af en flyveplads, der anvendes til luftfartøjers start, landing og kørsel, bortset fra forpladsen

▼M2

94a) »minimum brændstof«: udtryk, der benyttes til at beskrive en situation, hvori et luftfartøjs brændstofbeholdning har nået et niveau, som medfører, at flyvningen er nødsaget til at lande på en nærmere bestemt flyveplads, og hvor ingen yderligere forsinkelse kan accepteres

▼C1

95) »funktionstilstand (SSR)«: den konventionelle identifikator i forbindelse med bestemte funktioner for de funktionstilstandssignaler, der sendes af en SSR-interrogator. Der er angivet fire funktionstilstande i ICAO bilag 10: A, C, S og intermodal

▼M2

95a) »modelluftfartøj«: et andet ubemandet luftfartøj end et legetøjsluftfartøj med en operationel vægt, der ikke overskrider de grænser, den kompetente myndighed foreskriver; det kan opretholde flyvning i atmosfæren og benyttes udelukkende til opvisning eller fritidsaktiviteter

95b) »bjergområde«: et område med skiftende terrænprofil, hvor terrænelevationsændringen overstiger 900 m (3 000 ft) inden for en afstand af 18,5 km (10,0 NM)

▼B

96) »trafikområde«: den del af en flyveplads, der anvendes til luftfartøjers start, landing og kørsel, dvs. manøvreområde og forplads(er)

97) »nat«: timerne mellem slutningen af tusmørke om aftenen (civil definition) og begyndelsen af tusmørke om morgenen (civil definition). Tusmørke (civil definition) slutter om aftenen, når solskivens centrum befinder sig 6 grader under horisonten og begynder om morgenen, når solskivens centrum befinder sig 6 grader under horisonten

98) »hindring«: enhver fast, midlertidig eller permanent, eller flytbar genstand eller dele heraf, der

   a) befinder sig på et område, der er beregnet til luftfartøjers manøvrering på jorden

   b) gennemskærer en nærmere angivet flade, hvis formål er at beskytte luftfartøjer under flyvning eller

   c) befinder sig uden for de nærmere angivne flader, og som anses for at udgøre en fare for lufttrafikken

99) »operationslokalitet«: en lokalitet, der er valgt af luftfartsforetagendet eller luftfartøjschefen til landing, start og/eller hejseoperationer

100) »luftfartøjschef«: den pilot, der er udpeget af luftfartsforetagendet eller ved privatflyvning af luftfartøjets ejer til at have kommandoen over flyvningen, og som er pålagt ansvaret for flyvningens sikre gennemførelse

101) »trykhøjde«: et atmosfærisk tryk, som angives i den højde over havet, som svarer til det pågældende tryk i standardatmosfæren, jf. Chicagokonventionens bilag 8, del 1

102) »problematisk anvendelse af stoffer«: luftfartspersonales brug af et eller flere psykoaktive stoffer på en måde, der

   a) udgør en direkte fare for brugeren eller bringer andres liv, helbred eller velfærd i fare og/eller

   b) forårsager eller forværrer et erhvervsmæssigt, socialt, mentalt eller fysisk problem eller tilsvarende sygdom

103) »forbudt område«: et nærmere afgrænset luftrum over en stats territorium eller territoriale farvand, inden for hvilket flyvning er forbudt

▼M1

104) »psykoaktivt stof«: alkohol, opioider, cannabinoider, beroligende midler, hypnotika, kokain og andre psykostimulerende midler, hallucinogener og flygtige opløsningsmidler, men ikke koffein og tobak

▼B

105) »radar«: en radiosporingsanordning, der giver oplysninger om genstandes afstand, azimut og/eller højdevinkel

106) »obligatorisk radiozone (RMZ)«: et nærmere afgrænset luftrum, hvor det er obligatorisk at have og bruge radioudstyr

107) »radionavigationstjeneste«: en tjeneste, der med hjælp fra et eller flere radionavigationshjælpemidler giver retningsinformationer eller positionsdata til brug for luftfartøjers effektive og sikre operationer

108) »radiotelefoni«: en form for radiokommunikation med det primære formål at udveksle oplysninger ved hjælp af tale

109) »standardflyveplan«: en flyveplan for en række hyppigt gentagne og regelmæssigt udførte individuelle flyvninger med de enslydende grunddata, som et luftfartsforetagende har indleveret til opbevaring og gentagen brug ved lufttrafiktjenesteenheder

110) »rapportpunkt«: et nærmere fastsat geografisk sted, i forhold til hvilket et luftfartøjs position kan angives

111) »restriktionsområde«: et nærmere afgrænset luftrum over en stats territorium eller territoriale farvand, inden for hvilket flyvning kun må foregå på visse nærmere angivne betingelser

112) »rutesegment«: en rute eller en del af en rute, der normalt flyves uden mellemlanding

113) »bane«: et på en landflyveplads afmærket rektangulært område til brug ved landing og start med luftfartøjer

▼M2

114) »venteposition«: en nærmere markeret position fastsat med henblik på at opnå tilstrækkelig beskyttelse af en bane, en hindringsbegrænsende flade eller et ILS/MLS-kritisk eller -følsomt område, hvor kørende luftfartøjer og køretøjer skal standse og holde, medmindre der er opnået anden tilladelse fra kontroltårnet

▼B

115) »banesynsvidde (RVR)«: den afstand, over hvilken en pilot i et luftfartøj på en banes centerlinje kan se enten banens markeringer, banekantlysene eller banens centerlinjelys

▼M2

116) »flyvesikkerhedssensitivt personale«: personer, som kan bringe flyvesikkerheden i fare, hvis de ikke udfører deres pligter og arbejdsopgaver korrekt, herunder besætningsmedlemmer, flymekanikere, flyvepladspersonale, rednings-, brandbekæmpelses- og vedligeholdelsespersonale, personale med tilladelse til uledsaget adgang til manøvreområdet og flyveledere

▼B

117) »svævefly«: et luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning bæres oppe af aerodynamiske reaktioner mod flader, der forbliver faste, hvis frie flyvning ikke afhænger af en motor, herunder dragefly, drageglidere og andre lignende luftfartøjer

118) »sekundær radar (SSR)«: et radarovervågningssystem, der benytter sendere eller modtagere (interrogatorer) og transpondere

▼C1

119) »SIGMET-oplysninger«: oplysninger udfærdiget af et meteorologisk overvågningskontor vedrørende forekomsten eller forventet forekomst af nærmere fastsatte en route-vejrfænomener, som kan indvirke på den sikre gennemførelse af luftfartøjers operationer

▼B

120) »signalområde«: et område på en flyveplads, på hvilket jordsignaler udlægges

121) »betydningsfuldt punkt«: et nærmere angivet geografisk punkt anvendt til at angive en ATS-rute, et luftfartøjs flyvevej eller til andre navigations- og lufttrafiktjenestemæssige formål

122) »speciel VFR-flyvning«: en VFR-flyvning, som har fået klarering af en flyvekontrolenhed til at flyve i en kontrolzone under vejrforhold, der er dårligere end VMC

123) »vildfarent luftfartøj«: et luftfartøj, som har afveget væsentligt fra den planlagte beholdne kurs, eller som rapporterer, at det er faret vild

124) »overvågningsradar«: radarudstyr, der anvendes til at bestemme et luftfartøjs position med hensyn til afstand og azimut

125) »kørsel«: et luftfartøjs bevægelse ved egen kraft på en flyveplads eller en operationslokalitet bortset fra start og landing

126) »rullevej«: en vej, der er anlagt på en landflyveplads til brug for luftfartøjer under kørsel fra en del af flyvepladsen til en anden, herunder:

a) rullevej ved standplads. Den del af et rullevejssystem, som findes på forpladsen, og som kun har til formål at give adgang til standpladser

b) rullevej på forplads. Den del af et rullevejssystem, som findes på forpladsen, og som i en gennemgående rute krydser forpladsen

▼B

c) rullevej til hurtig frakørsel. En rullevej, som slutter sig til en bane i en spids vinkel, således at landende flyvemaskiner kan køre fri af banen med en højere hastighed, end det ellers er muligt, med det formål at nedbringe den tid, banen er optaget

127) »territorium«: de landområder og tilstødende territorialfarvande, der henhører under en stats højhedsområde, overherredømme, beskyttelse eller mandat

128) »tærskel«: begyndelsen af den del af banen, der kan bruges til landing

129) »beregnet tidsforbrug«:

a) IFR-flyvninger: den tid, der beregnes at skulle bruges fra start og indtil ankomst over et angivet punkt, som er fastsat i relation til navigationshjælpemidler, og hvorfra en instrumentindflyvningsprocedure agtes påbegyndt, eller, hvis der ikke findes navigationshjælpemidler i tilknytning til bestemmelsesstedet, den tid, der beregnes at skulle bruges fra start og indtil ankomst over bestemmelsesstedet

b) VFR-flyvninger: den tid, der beregnes at skulle bruges fra start til ankomst over bestemmelsesstedet

▼M2

129a) »legetøjsluftfartøj«: et ubemandet luftfartøj udformet eller bestemt til bl.a. legetøj for børn under 14 år

▼B

130) »beholden kurs«: projektion på jordens overflade af et luftfartøj under flyvning. Retningen i et givet punkt udtrykkes i grader fra nord (retvisende, misvisende eller grid)

131) »undvigerådgivning«: råd givet af en lufttrafiktjenesteenhed om manøvrer, der kan hjælpe en pilot til at undgå sammenstød

132) »trafikinformationer«: informationer udstedt af en lufttrafiktjenesteenhed for at oplyse en pilot om anden kendt eller observeret trafik, som kan være i nærheden af det pågældende luftfartøjs position eller forventede rute, og for at hjælpe piloten til at undgå sammenstød

133) »kontroloverdragelsespunkt«: et nærmere bestemt punkt på et luftfartøjs flyvevej, hvor ansvaret for at udøve flyvekontroltjeneste for luftfartøjet overdrages fra én flyvekontrolenhed eller kontrolposition til den næste

134) »gennemgangshøjde«: den højde over havet, i eller hvorunder et luftfartøjs lodrette position kontrolleres med reference til middelvandstanden

135) »gennemgangsniveau«: det laveste flyveniveau, der er tilgængeligt over gennemgangshøjden

▼B

136) »obligatorisk transponderzone (TMZ)«: et nærmere afgrænset luftrum, hvor det er obligatorisk at have og bruge transpondere med trykhøjderapporteringssystem

137) »uidentificeret luftfartøj«: et luftfartøj, der er blevet observeret eller rapporteret som værende i et givent område, men hvis identitet ikke er fastslået

138) »ubemandet friballon«: et ubemandet luftfartøj, der i fri flyvning er lettere end luft, og som ikke fremdrives ved egen kraft

139) »VFR«: det symbol, der anvendes til at angive visuelflyvereglerne

140) »VFR-flyvning«: flyvning udført i overensstemmelse med visuelflyvereglerne

141) »sigtbarhed«: en sigtbarhed til luftfartsmæssig brug, der er størst af følgende:

a) den største afstand, i hvilken en sort genstand af passende dimensioner placeret tæt på jordoverfladen kan ses og genkendes mod en lys baggrund

b) den største afstand, i hvilken lys på omkring 1 000 candela kan ses og identificeres mod en uoplyst baggrund

142) »visuelle vejrforhold«: vejrforhold, udtrykt i værdier for sigtbarhed, afstand fra skyer og skydækkehøjde, der er lig med eller større end fastsatte minima

143) »VMC«: det symbol, der anvendes til at angive visuelle vejrforhold.

Artikel 3

Overholdelse

Med forbehold af fleksibilitetsbestemmelserne i artikel 14 i forordning (EF) nr. 216/2008 og de beskyttelsesklausuler, der er fastlagt i artikel 13 til forordning (EF) nr. 549/2004, skal medlemsstaterne sikre overholdelse af de fælles regler og bestemmelser, der er fastlagt i bilaget til denne forordning.

Artikel 4

Fritagelse for særlige operationer

▼M2

1. De kompetente myndigheder kan på eget initiativ eller efter ansøgning fra de berørte foretagender fritage individuelle foretagender eller kategorier af foretagender fra bestemmelserne i denne forordning for følgende aktiviteter af offentlig interesse samt for den træning, der er nødvendig for sikker udførelse af aktiviteterne:

▼B

a) politi- og toldopgaver

b) trafikovervågnings- og forfølgelsesopgaver

c) miljøkontrolopgaver, der gennemføres af, eller på vegne af, offentlige myndigheder

d) eftersøgnings- og redningstjeneste

e) ambulanceflyvninger

f) evakueringer

g) brandbekæmpelse

▼B

h) fritagelser, der er nødvendige for at sikre sikker flyvning for statschefer, ministre og lignende statsembedsmænd.

2. Den kompetente myndighed, der godkender sådanne fritagelser, skal oplyse EASA om karakteren af fritagelserne senest to måneder efter, at en fritagelse er blevet godkendt.

3. Denne artikel berører ikke artikel 3 og kan anvendes i tilfælde, hvor de aktiviteter, der er anført i stk. 1, ikke kan gennemføres som operationel lufttrafik, eller hvor de på anden måde ikke kan drage nytte af fleksibilitetsbestemmelserne i denne forordning.

▼M2

Denne artikel berører heller ikke operationelle minima for helikoptere i de specifikke godkendelser, som den kompetente myndigheder tildeler i henhold til bilag V til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([1]).

▼B

Artikel 5

Afvigelser

1. Efter at denne forordning er trådt i kraft og senest på dens anvendelsesdato, skal medlemsstaterne:

a) formelt underrette ICAO om, at alle tidligere meddelte afvigelser med hensyn til ICAO-standarder og anbefalet praksis, som er omfattet af denne forordning, tilbagetrækkes med undtagelse af de afvigelser, der vedrører medlemsstaternes væsentlige sikkerheds- og forsvarspolitiske interesser i henhold til artikel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004

b) underrette ICAO om de i fællesskab aftalte afvigelser, der er omfattet af tillægget til bilaget til denne forordning.

2. I overensstemmelse med bilag 15 til Chicagokonventionen offentliggør hver enkelt medlemsstat via sin luftfartsinformationspublikation de i fællesskab aftalte afvigelser, som er meddelt ICAO i henhold til denne artikels stk. 1, litra b), samt eventuelle andre bestemmelser, der er nødvendiggjort af lokale luftforsvars- og sikkerhedshensyn i henhold til denne artikels stk. 1, litra a).

Artikel 6

Ændringsovervågning

1. Efter at denne forordning er trådt i kraft, skal Kommissionen med støtte fra Eurocontrol og EASA fastlægge en permanent proces

a) for at sikre, at eventuelle ændringer, der vedtages inden for rammerne af Chicagokonventionen, og som er relevante med hensyn til denne forordnings anvendelsesområde, overvåges og analyseres

b) for, når det er relevant, at udarbejde forslag til ændringer af bilaget til denne forordning.

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

▼B

2. Bestemmelserne i artikel 5 i denne forordning vedrørende tilbagetrækning af og underretning om afvigelser og offentliggørelse i AIP'en samt i artikel 7 vedrørende ændringer af bilaget finder anvendelse i relevant omfang.

Artikel 7

Ændringer af bilaget

1. Bilaget ændres i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004.

2. De ændringer, der er nævnt i stk. 1, kan omfatte, men er ikke begrænset til, ændringer, der er nødvendige for at sikre ensartethed i retslige bestemmelser under fremtidige udvidelser af denne forordning til at omfatte de relevante bestemmelser fra andre ICAO-bilag og -dokumenter end bilag 2, eller ændringer, som stammer fra ajourføring af selve disse ICAO-bilag og -dokumenter eller fra ændringer til eventuelle relevante EU-forordninger.

Artikel 8

Overgangsbestemmelser og supplerende bestemmelser

1. Medlemsstater, der inden denne forordnings ikrafttræden har vedtaget supplerende bestemmelser, hvorved en ICAO-standard kompletteres, skal sørge for, at disse overholder denne forordning.

2. Ved anvendelsen af denne artikel må sådanne supplerende bestemmelser, der kompletterer en ICAO-standard, ikke udgøre en afvigelse i henhold til Chicagokonventionen. Medlemsstaterne offentliggør sådanne supplerende bestemmelser samt eventuelle forhold, som det er op til en kompetent myndighed at beslutte i henhold til denne forordning, via deres luftfartsinformationspublikation. De underretter også Kommissionen og EASA senest to måneder efter, at denne forordning er trådt i kraft, eller når den supplerende bestemmelse er blevet vedtaget.

Artikel 9

Sikkerhedskrav

Efter at denne forordning er trådt i kraft og med forbehold af artikel 7 sikrer medlemsstaterne, at der med henblik på opretholdelse eller forbedring af eksisterende sikkerhedsniveauer og inden for rammerne af en sikkerhedsstyringsproces, som tager alle aspekter af denne forordnings gennemførelse i betragtning, gennemføres en sikkerhedsvurdering af gennemførelsesplanen, herunder fareidentifikation, risikovurdering og -begrænsning, inden de tidligere anvendte procedurer ændres i praksis. En sådan risikobegrænsning kan omfatte anvendelse af artikel 3.

Artikel 10

Ændringer af forordning (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 1265/2007, (EU) nr. 255/2010 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011

1. I forordning (EF) nr. 730/2006 foretages følgende ændringer:

a) Artikel 2, nr. 3) og 4), affattes således:

»3) »IFR«: det symbol, der anvendes til at angive instrumentflyveregler

▼B

4) »VFR«: det symbol, der anvendes til at angive visuelflyveregler«.

2. I forordning (EF) nr. 1033/2006 foretages følgende ændringer:

a) Artikel 2, stk. 2, nr. 8), affattes således:

»8) »IFR«: det symbol, der anvendes til at angive instrumentflyveregler«.

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

»1. De bestemmelser, der er angivet i bilaget, gælder for indgivelse, godkendelse og videresendelse af flyveplaner for alle flyvninger omfattet af denne forordning samt alle ændringer af de vigtigste oplysninger om flyveplanen i fasen før flyvning i overensstemmelse med denne forordning.«

c) Overskriften og punkt 1 i bilaget affattes således:

»De i artikel 3, stk. 1, nævnte bestemmelser

1. Afdeling 4 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 (*).

_____

(*) EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1.«

3. I forordning (EF) nr. 1794/2006 foretages følgende ændringer:

a) Artikel 2, litra c) og d), affattes således:

»c) »IFR«: det symbol, der anvendes til at angive instrumentflyveregler

d) »VFR«: det symbol, der anvendes til at angive visuelflyveregler«.

4. I forordning (EF) nr. 1265/2007 foretages følgende ændringer:

a) Artikel 2, nr. 5), affattes således:

»5) »Flyvninger udført efter visuelflyvereglerne (VFR-flyvninger)«: flyvninger udført efter visuelflyvereglerne«.

5. I forordning (EU) nr. 255/2010 foretages følgende ændringer:

a) Artikel 2, nr. 3), affattes således:

»3) »IFR«: det symbol, der anvendes til at angive instrumentflyveregler«.

6. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 foretages følgende ændringer:

a) Henvisningen i bilag II, punkt 4, litra a), til »bilag 2 vedrørende lufttrafikregler, 10. udgave, juli 2005« erstattes af en henvisning til »forordning (EU) nr. 923/2012«.

▼B

b) Efter henvisningen i bilag II, punkt 4, litra c), til »bilag 11 vedrørende lufttrafiktjenester, 13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 47-B.« tilføjes følgende til sidst: »og forordning (EU) nr. 923/2012, hvor det er relevant.«

c) Efter henvisningen i bilag III, punkt 2, litra b), til »bilag 11 vedrørende lufttrafiktjenester, 13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 47-B« tilføjes følgende: »og forordning (EU) nr. 923/2012, hvor det er relevant.«

Artikel 11

Ikrafttræden

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

Den anvendes fra den 4. december 2012.

2. Uanset stk. 1, andet afsnit, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i denne forordning før den 4. december 2014.

Hvis en medlemsstat gør brug af denne mulighed, skal den underrette Kommissionen og EASA i henhold til artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 549/2004 om årsagerne til denne undtagelse og dens varighed samt angive en tidsplan for den forventede gennemførelse af denne forordning.

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

▼B

BILAG

LUFTTRAFIKREGLER

AFDELING 1

Flyvning over åbent hav

SERA.1001 Generelt

a) For flyvning over åbent hav gælder de regler, der er fastlagt i bilag 2 til Chicagokonventionen, uden undtagelse. Med henblik på kontinuitet og problemfri drift hos lufttrafiktjenester, især inden for funktionelle luftrumsblokke, kan bestemmelserne i bilag 11 til Chicagokonventionen anvendes i luftrum over åbent hav på en måde, der er overensstemmende med disse bestemmelsers anvendelse over medlemsstaternes territorium. Dette sker med forbehold af ►C1 statsluftfartøjers operationer ◄ i henhold til artikel 3 i Chicagokonventionen. Det sker ligeledes med forbehold af medlemsstaternes ansvar for at sikre, at ►C1 luftfartøjers operationer ◄ i de flyveinformationsregioner, hvori medlemsstaterne er ansvarlige for at stille lufttrafiktjenester til rådighed i overensstemmelse med de regionale ICAO-luftfartsaftaler, varetages på en sikker, hurtig og effektiv måde.

b) For de dele af det åbne hav, hvor en medlemsstat i henhold til en regional ICAO-luftfartsaftale har påtaget sig ansvaret for at stille lufttrafiktjenester til rådighed, udpeger medlemsstaten den ATS-udøver, der skal levere disse tjenester.

AFDELING 2

Anvendelse og overholdelse

▼M2

SERA.2001 Genstand

Med forbehold af SERA.1001 ovenfor og i overensstemmelse med artikel 1 berører dette bilag især luftrumsbrugere og for 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 af den stat, der har jurisdiktion over det område, som overflyves.

Dette bilag berører også aktiviteter hos medlemsstaternes kompetente myndigheder, luftfartstjenesteudøvere (ANSP), flyvepladsoperatører og relevant personale på jorden, der er beskæftiget med luftfartøjers operationer.

▼B

SERA.2005 Overholdelse af lufttrafikreglerne

Føring af et luftfartøj under flyvning, på en flyveplads' trafikområde eller på en operationslokalitet skal ske under overholdelse af de generelle regler, gældende lokale bestemmelser og under flyvning tillige

a) visuelflyvereglerne eller

b) instrumentflyvereglerne.

SERA.2010 Ansvarsfordeling

a) Luftfartøjschefens ansvar

Uanset om luftfartøjschefen selv styrer luftfartøjet, er vedkommende ansvarlig for føringen af luftfartøjet i overensstemmelse med denne forordning. Luftfartøjschefen kan dog afvige fra disse regler under omstændigheder, der gør en sådan afvigelse absolut nødvendig af sikkerhedsmæssige årsager.

▼B

b) Forberedelse til flyvning

Inden en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen gøre sig bekendt med alle tilgængelige oplysninger, der er af betydning for den pågældende flyvning. Forberedelse til flyvning, der ikke skal foregå i en flyveplads' nærhed, samt til alle IFR-flyvninger, skal omfatte en omhyggelig gennemgang af tilgængelige, aktuelle vejrmeldinger og vejrudsigter, beregning af den nødvendige brændstofmængde samt fastlæggelse af en alternativ fremgangsmåde for det tilfælde, at flyvningen ikke kan gennemføres som planlagt.

SERA.2015 Luftfartøjschefens myndighed

Luftfartøjschefen har den afgørende myndighed med hensyn til disponering over luftfartøjet i den tid, han er ansvarlig for luftfartøjets føring.

SERA.2020 Problematisk brug af psykoaktive stoffer

Ingen, hvis funktion er afgørende for flyvesikkerheden (flyvesikkerhedssensitivt personale), må varetage denne funktion, når den pågældende er under indflydelse af et psykoaktivt stof, der svækker den menneskelige præstationsevne. Sådanne personer må ikke indlade sig på nogen form for problematisk brug af stoffer.

AFDELING 3

Generelle regler og afværgelse af sammenstød

KAPITEL 1

Beskyttelse af personer og ejendom

SERA.3101 Forsømmelig eller uagtsom føring af luftfartøjer

Et luftfartøj må ikke føres på en forsømmelig eller uagtsom måde, således at andres liv eller ejendom udsættes for fare.

SERA.3105 Minimumsflyvehøjder

►C3 Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, må flyvning ikke foregå over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer, medmindre det sker i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske ►C4 uden unødig fare ◄ for personer eller ejendom på jorden. ◄ Minimumsflyvehøjderne for VFR-flyvninger er dem, der er fastsat i SERA.5005 litra f), og minimumsflyvehøjderne for IFR-flyvninger er dem, der er fastsat i SERA.5015 litra b).

SERA.3110 Marchhøjder

De marchhøjder, i hvilke en flyvning eller en del af en flyvning udføres, angives

a) i flyveniveauer ved flyvning i eller over lavest anvendelige flyveniveau eller, hvor en gennemgangshøjde er fastsat, ved flyvning over gennemgangshøjde

b) i højde over havet ved flyvning under lavest anvendelige flyveniveau eller, hvor en gennemgangshøjde er fastsat, ved flyvning i eller under gennemgangshøjden.

SERA.3115 Nedkastning og udspredning

Nedkastning og udspredning fra et luftfartøj under flyvning må kun ske

a) i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, ►C1 national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer ◄, som reguleres af medlemsstaterne

b) som angivet i eventuelle relevante oplysninger, råd og/eller klarering fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

▼B

SERA.3120 Bugsering

Et luftfartøjs bugsering af et andet luftfartøj eller anden genstand skal ske

a) i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, ►C1 national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer ◄, som reguleres af medlemsstaterne

b) som angivet i eventuelle relevante oplysninger, råd og/eller klarering fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

SERA.3125 Faldskærmsudspring

Med undtagelse af nødudspring må faldskærmsudspring kun ske

a) i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, ►C1 national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer ◄, som reguleres af medlemsstaterne

b) som angivet i eventuelle relevante oplysninger, råd og/eller klarering fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

SERA.3130 Kunstflyvning

Kunstflyvning må kun udføres

a) i overensstemmelse med EU-lovgivning eller, hvor det er relevant, ►C1 national lovgivning vedrørende de former for luftfartøjers operationer ◄, som reguleres af medlemsstaterne

b) som angivet i eventuelle relevante oplysninger, råd og/eller klarering fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

SERA.3135 Formationsflyvning

Luftfartøjer må ikke flyve i formation, medmindre de pågældende luftfartøjschefer forinden har truffet aftale herom. ►C1 Formationsflyvning i kontrolleret luftrum skal tillige ske i overensstemmelse med betingelser fastsat af den kompetente myndighed. Disse betingelser skal omfatte følgende: ◄

a) En af luftfartøjscheferne skal udpeges til formationsleder.

b) Formationen skal i forbindelse med navigation og positionsrapportering optræde som ét enkelt luftfartøj.

c) Ansvaret for adskillelse mellem de luftfartøjer, der flyver i formation, påhviler formationsføreren og luftfartøjscheferne på de andre luftfartøjer i forening. Dette gælder også de manøvrer, som luftfartøjerne må foretage for at opnå korrekt placering i formationen, og i forbindelse med dannelse og opløsning af formationen.

d) For statsluftfartøjer gælder en maksimumsafstand for side- og længdeadskillelse samt for højdeadskillelse mellem hvert enkelt luftfartøj og formationslederen i henhold til Chicagokonventionen. For luftfartøjer, der ikke er statsluftfartøjer, opretholder hvert enkelt luftfartøj en længde- og sideadskillelse på ikke over 1 km (0,5 nm) og en højdeadskillelse på ikke over 30 m (100 ft) fra formationslederen.

SERA.3140 Ubemandede friballoner

En ubemandet friballon skal anvendes på en sådan måde, at den udgør mindst mulig fare for personer, ejendom eller andre luftfartøjer, og i overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat i tillæg 2.

▼B

SERA.3145 Forbudte områder og restriktionsområder

Flyvning må ikke finde sted inden for et forbudt område eller et restriktionsområde, om hvilket oplysninger er blevet forskriftsmæssigt offentliggjort, medmindre det foregår i overensstemmelse med de pålagte restriktioner eller efter tilladelse fra den medlemsstat, over hvis territorium områderne er etableret.

KAPITEL 2

Afværgelse af sammenstød

SERA.3201 Generelt

Intet i denne forordning fritager luftfartøjschefen for ansvaret for at foretage sådanne manøvrer, herunder undvigemanøvrer baseret på Resolution Advisories fra ACAS-udstyr, som bedst tjener til afværgelse af sammenstød.

SERA.3205 Nærhed

Et luftfartøj må ikke flyve så nær andre luftfartøjer, at der kan opstå fare for sammenstød.

SERA.3210 Vigepligt

a) Det luftfartøj, der ikke har vigepligt, skal holde sin styrede kurs og fart.

b) Et luftfartøj, der er klar over, at et andet luftfartøjs manøvredygtighed er forringet, skal vige for det pågældende luftfartøj.

c) Et luftfartøj, der i henhold til nedenstående regler har pligt til at vige for et andet, må ikke passere over, under eller foran dette, medmindre det sker i betryggende afstand, og der er taget hensyn til effekten af randhvirvler.

1) *Luftfartøjer på frontal kurs.* Når to luftfartøjer styrer efter modsat eller næsten modsat kurs, og der er fare for sammenstød, skal begge ændre deres styrede kurs til højre.

2) *Luftfartøjer på skærende kurs.* Når to luftfartøjer i omtrent samme højde styrer efter kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt med følgende undtagelser:

i) Kraftdrevne luftfartøjer, der er tungere end luft, skal vige for luftskibe, svæveflyvemaskiner og balloner.

ii) Luftskibe skal vige for svæveflyvemaskiner og balloner.

iii) Svæveflyvemaskiner skal vige for balloner.

iv) Kraftdrevne luftfartøjer skal vige for luftfartøjer, der ses bugsere andre luftfartøjer eller genstande.

3) *Overhaling.* Et overhalende luftfartøj er et luftfartøj, der nærmer sig et andet bagfra på en linje, der danner en vinkel på under 70 grader med det andet luftfartøjs symmetriplan, dvs. befinder sig i en position i forhold til det andet luftfartøj, som om natten betyder, det ikke er i stand til at se hverken luftfartøjets venstre (bagbords-) eller højre (styrbords-) navigationslys. Det overhalende fly har vigepligt og skal, hvad enten det stiger, går nedad eller flyver vandret, vige for det overhalede luftfartøj ved at ændre sin styrede kurs til højre. Ingen efterfølgende ændring i de to luftfartøjers indbyrdes position fritager det overhalende luftfartøj for denne forpligtelse, før det har passeret og er fuldstændig klar af det overhalede luftfartøj.

i) *Overhalende svæveflyvemaskiner*. En svæveflyvemaskine, der overhaler en anden svæveflyvemaskine, kan skifte kurs mod højre eller venstre.

▼B

4) *Landing.* Et luftfartøj under flyvning eller et luftfartøj, som manøvrerer på jorden eller vandet, skal vige for luftfartøjer, der er i færd med at lande eller foretage sidste del af indflyvning til landing.

i) Når to eller flere luftfartøjer, der er tungere end luft, nærmer sig en flyveplads eller en operationslokalitet for at lande, skal luftfartøjer i højere flyvehøjde vige for luftfartøjer, der befinder sig i lavere flyvehøjde. Luftfartøjer i lavere højde må ikke udnytte denne regel til at skære ind foran et andet luftfartøj, der foretager sidste del af indflyvning til landing, eller til at overhale det pågældende luftfartøj. Dog skal kraftdrevne luftfartøjer, der er tungere end luft, vige for svæveflyvemaskiner.

ii) *Nødlanding.* Et luftfartøj, der er vidende om, at et andet luftfartøj er tvunget til at lande, skal vige for det pågældende luftfartøj.

5) *Start.* Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet på en flyveplads skal vige for luftfartøjer, som er under start eller er ved at starte.

d) Luftfartøjers, personers og køretøjers færdsel på jorden

1) I tilfælde af risiko for kollision mellem to luftfartøjer under kørsel på trafikområdet på en flyveplads eller en tilsvarende del af en operationslokalitet gælder følgende:

i) Når to luftfartøjer styrer efter modsat eller næsten modsat kurs, skal begge luftfartøjer standse eller, hvis det er muligt, ændre kurs til højre for at holde god afstand.

ii) Når to luftfartøjer styrer kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt.

iii) Et overhalende luftfartøj har vigepligt og skal holde sig klar af det overhalede luftfartøj.

2) Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet på en kontrolleret flyveplads skal standse og holde ved alle ventepositioner, medmindre udtrykkelig tilladelse til at køre ind på eller krydse banen er modtaget fra kontroltårnet.

3) Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet skal stoppe foran alle tændte stopbarrer og må først fortsætte i overensstemmelse med nr. 2), når lysene slukkes.

4) Færdsel af personer og køretøjer på flyvepladser

i) Personers og køretøjers, herunder bugserede luftfartøjers, færdsel på manøvreområdet på en flyveplads skal kontrolleres af kontroltårnet på flyvepladsen, for så vidt det er nødvendigt for at undgå fare for dem eller for luftfartøjer, der lander, kører eller starter.

ii) Når der anvendes særlige procedurer på grund af dårlige sigtbarhedsforhold:

A) skal antallet af personer og køretøjer på manøvreområdet på en flyveplads indskrænkes til det strengt nødvendige, og der skal tages særligt hensyn til at beskytte de følsomme områder for ILS/MLS, når kategori II- eller kategori III-præcisionsinstrumentoperationer finder sted

▼B

B) skal minimumsadskillelsen mellem køretøjer og luftfartøjer under kørsel, med forbehold af bestemmelserne i nr. iii), være som foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren og godkendt af den kompetente myndighed, idet der tages højde for de tilgængelige hjælpemidler

C) når blandede ILS- og MLS-præcisionsinstrumentoperationer i kategori II eller kategori III uafbrudt finder sted til samme landingsbane, skal de mest restriktive kritiske og følsomme ILS- eller MLS-områder beskyttes.

iii) Redningskøretøjer under udrykning til et luftfartøj i nød skal gives fortrinsret for al anden trafik på jorden.

iv) Med forbehold af bestemmelserne i nr. iii) skal køretøjer på manøvreområdet overholde følgende regler:

A) Køretøjer og køretøjer, der bugserer luftfartøjer, har vigepligt over for luftfartøjer, der lander, starter, er under kørsel eller bugsering.

B) Køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer, der bugserer luftfartøjer.

C) Køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer i overensstemmelse med luftfartstjenesteenhedens instruktioner.

D) Uanset bestemmelserne i litra A), B) og C) skal køretøjer og køretøjer, der bugserer luftfartøjer, følge flyvepladsens kontroltårns instruktioner.

SERA.3215 Luftfartøjers lanterneføring

a) Med undtagelse af bestemmelserne i litra e) skal alle luftfartøjer om natten vise

1) antikollisionslys med det formål at henlede opmærksomheden på luftfartøjet

▼M2

2) navigationslys med det formål at angive luftfartøjets relative flyvevej over for en iagttager. Dette gælder ikke for balloner. Andre lys må ikke vises, hvis de kan forveksles med navigationslysene.

———————

▼B

b) Med undtagelse af bestemmelserne i litra e), om natten:

1) Alle luftfartøjer, der opererer på en flyveplads' trafikområde, skal vise navigationslys med det formål at angive luftfartøjets relative vej over for en iagttager. Andre lys må ikke vises, hvis de kan forveksles med navigationslysene.

2) Medmindre de er stationære og på anden måde tilstrækkeligt belyst, skal alle luftfartøjer på en flyveplads' trafikområde så vidt muligt vise lys med det formål at angive strukturens yderkanter.

3) Alle luftfartøjer, der kører eller bliver bugseret på en flyveplads' trafikområde, skal vise lys med det formål at henlede opmærksomheden på luftfartøjet.

▼B

4) Alle luftfartøjer, som på en flyveplads' trafikområde har startet motorerne, skal vise lys, som angiver dette.

c) Med undtagelse af bestemmelserne i litra e) skal alle luftfartøjer, som er udstyret med funktionsdueligt antikollisionslys for at imødekomme kravet i litra a), nr. 1), vise sådanne lys også under flyvning om dagen.

d) Med undtagelse af bestemmelserne i litra e) skal alle luftfartøjer,

1) der kører eller bliver bugseret på en flyveplads' trafikområde, og som er udstyret med antikollisionslys for at imødekomme kravet i litra b), nr. 3), eller

2) på en flyveplads' trafikområde, og som er udstyret med lys for at imødekomme kravet i litra b), nr. 4),

vise sådanne lys også om dagen.

e) Det er tilladt for en pilot at slukke eller reducere styrken af ethvert blinkende lys for at overholde kravene i litra a), b), c) og d), hvis sådanne lys

1) påvirker eller risikerer at påvirke en tilfredsstillende varetagelse af opgaver

2) blænder eller risikere at blænde iagttagere uden for luftfartøjet.

SERA.3220 Simuleret instrumentflyvning

Flyvning under simulerede instrumentflyveforhold må ikke udføres, medmindre

a) en fuldt funktionsdygtig dobbeltstyringsanordning er installeret i luftfartøjet

b) en ekstra, kvalificeret pilot (her benævnt »sikkerhedspilot«) sidder på en kontrolplads og fungerer som sikkerhedspilot for den person, der flyver under simulerede instrumentforhold. Sikkerhedspiloten skal have tilstrækkeligt udsyn fremefter og til begge sider af luftfartøjet eller stå i forbindelse med en kvalificeret observatør, der er placeret på et sådant sted i luftfartøjet, at den pågældendes synsfelt supplerer sikkerhedspilotens på tilfredsstillende måde.

SERA.3225 Manøvrering på og i nærheden af en flyveplads

Et luftfartøj, der manøvreres på eller i nærheden af en flyveplads, skal

a) iagttage ►C1 anden flyvepladstrafik ◄ med henblik på at undgå sammenstød

b) følge eller holde sig klar af andre manøvrerende luftfartøjers trafikmønster

c) foretage alle drej til venstre under indflyvning til landing og efter start, medmindre andet er angivet eller anden instruktion er modtaget fra vedkommende lufttrafiktjenesteenhed. Dette gælder ikke for balloner

d) lande og starte mod vinden, medmindre hensyn til sikkerheden, til banesystemets udformning eller til øvrig lufttrafik medfører, at en anden retning må foretrækkes. Dette gælder ikke for balloner.

▼B

SERA.3230 Manøvrering på vandet

a) Når to luftfartøjer eller et luftfartøj og et skib nærmer sig hinanden, og der er fare for sammenstød, skal luftfartøjet fortsætte under nødvendig hensyntagen til de foreliggende omstændigheder og forhold, herunder de respektive fartøjers begrænsede manøvremuligheder.

1) *Fartøjer på skærende kurs.* Et luftfartøj, som har et andet luftfartøj eller et skib på sin højre side, skal vige, således at der holdes passende afstand.

2) *Luftfartøjer på frontal kurs.* Et luftfartøj, der styrer lige imod eller næsten lige imod et andet luftfartøj eller et skib, skal ændre sin styrede kurs til højre, således at der holdes passende afstand.

3) *Overhaling.* Et luftfartøj, der overhaler et andet luftfartøj eller et skib, har vigepligt og skal ændre sin styrede kurs for at holde sig klar af det overhalede fartøj.

4) *Landing og start.* Luftfartøjer, som lander eller starter på vandet, skal så vidt muligt holde passende afstand til skibe og undgå at hindre deres sejlads.

b) *Luftfartøjers lanterneføring på vandet*. Om natten og i en hvilken som helst anden periode, som den kompetente myndighed foreskriver, skal alle luftfartøjer på vandet vise lys som krævet i konventionen om internationale søvejsregler, 1972, medmindre dette ikke er muligt. I så fald skal de vise lys, der i karakteristika og placering så vidt muligt er lig dem, der kræves ifølge de internationale søvejsregler.

KAPITEL 3

Signaler

SERA.3301 Generelt

a) Ved iagttagelse eller modtagelse af et af de signaler, der er beskrevet i tillæg 1, skal luftfartøjer manøvrere som krævet ifølge den i tillægget anførte fortolkning af det pågældende signal.

b) Når signalerne i tillæg 1 anvendes, har de den betydning, der er angivet i tillægget. De må udelukkende anvendes til det angivne formål, og der må ikke anvendes andre signaler, som kan forveksles med dem.

c) En signalgiver skal være ansvarlig for at give standardtrafiksignaler til luftfartøjer på en klar og præcis måde ved hjælp af de signaler, der er vist i tillæg 1.

d) Kun personer, der er uddannet, kvalificerede og godkendt i henhold til relevant EU- eller national lovgivning må udføre en signalgivers funktioner.

e) Signalgiveren skal bære en tydelig, fluorescerende identifikationsvest, således at flyvebesætningen kan se, at den pågældende er ansvarlig for signalgivningen.

f) Stave, bordtennisbats eller handsker, der er fluorescerende i dagslys, anvendes til al signalgivning af alt relevant jordpersonale i timer med dagslys. Lysstave anvendes om natten og ved lav sigtbarhed.

▼B

KAPITEL 4

Tid

SERA.3401 Generelt

a) Tidsangivelsen UTC (Universal Time Coordinated) skal anvendes, og tiden skal angives i timer og minutter og, om nødvendigt, også i sekunder af et døgns 24 timer begyndende ved midnat.

b) Oplysninger om nøjagtig aktuel tid skal indhentes før påbegyndelse af en kontrolleret flyvning og på sådanne andre tidspunkter under en flyvning, hvor det anses for nødvendigt.

c) Når tidsangivelse anvendes i forbindelse med datalinkkommunikation, skal nøjagtigheden være inden for 1 sekund UTC.

d) Tid i lufttrafiktjenesterne

1) Kontroltårnet på flyvepladsen oplyser, før et luftfartøj kører ud til start, piloten om den nøjagtige aktuelle tid, medmindre der er truffet foranstaltninger til, at piloten får den fra andre kilder. Lufttrafiktjenesteenheder giver desuden på anmodning luftfartøjet den nøjagtige aktuelle tid. Oplysning om aktuel tid gives mindst til ►C1 nærmeste minut. ◄

AFDELING 4

Flyveplaner

SERA.4001 Indgivelse af en flyveplan

a) Indgivelse af oplysninger vedrørende en påtænkt flyvning eller en del af en flyvning skal ske til en lufttrafiktjenesteenhed i form af en flyveplan. Betegnelsen »flyveplan« anvendes som en fællesbetegnelse for alle oplysninger i flyveplanens beskrivelse, som dækker hele ruten for en flyvning, og for de begrænsede oplysninger, der bl.a. kræves, når formålet er at opnå klarering for mindre del af en flyvning, f.eks. til at krydse en luftvej, eller til at starte fra eller lande på en kontrolleret flyveplads.

b) En flyveplan skal indgives før påbegyndelse af:

1) enhver flyvning eller del deraf, for hvilken der ydes flyvekontroltjeneste

2) enhver IFR-flyvning inden for et rådgivningsluftrum

3) enhver flyvning inden for eller ind i områder eller langs ruter, der er udpeget af den kompetente myndighed for at gøre det lettere at give flyveinformationer eller yde alarmerings-, eftersøgnings- og redningstjenester

4) enhver flyvning inden for eller ind i områder eller langs ruter, der er udpeget af den kompetente myndighed for at gøre det lettere at koordinere med relevante militære enheder eller med lufttrafiktjenester i tilstødende stater for at undgå et eventuelt behov for interception med henblik på identifikation

5) enhver flyvning over internationale grænser, medmindre andet fastsættes af de pågældende stater

6) enhver flyvning, der er planlagt til at foregå om natten, hvis den går videre end i flyvepladsens omegn.

c) En flyveplan skal indgives før afgang til et meldekontor for lufttrafiktjeneste, eller, hvis den indgives under flyvning, til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed eller radiostation for lufttrafiktjeneste, medmindre der er foretaget foranstaltninger til indgivelse af standardflyveplaner.

▼B

d) ►M2 Medmindre den kompetente myndighed foreskriver en kortere frist for indenrigs VFR-flyvninger, skal en flyveplan for enhver flyvning, der er planlagt til at krydse internationale grænser, eller for hvilken der vil blive ydet flyvekontroltjeneste eller flyverådgivningstjeneste, indgives mindst 60 minutter før afgang eller, hvis den indgives under flyvning, på et tidspunkt, som vil sikre, at den modtages af vedkommende ATS-enhed mindst 10 minutter, før luftfartøjet forventes at nå: ◄

1) det påtænkte indflyvningspunkt i et kontrolområde eller rådgivningsområde

2) punktet for krydsning af en luftvej eller rådgivningsrute.

SERA.4005 Indhold af en flyveplan

a) En flyveplan skal indeholde oplysninger om det af følgende, som den kompetente myndighed anser for relevant:

1) Luftfartøjets identitetsbetegnelse

2) Flyveregler og flyvningens art

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

4) Udstyr

5) Afgangsflyveplads eller -operationslokalitet

6) Forventet afgangstidspunkt

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

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.

SERA.4010 Udfyldning af en flyveplan

a) En flyveplan skal efter behov indeholde oplysninger om relevante emner til og med »Alternativ(e) flyveplads(er) eller -operationslokalitet(er)« for hele ruten eller den del deraf, for hvilken flyveplanen indgives.

▼B

b) Den 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.

SERA.4015 Ændringer til en flyveplan

a) Med forbehold af bestemmelserne i SERA.8020, litra b), skal alle ændringer til en flyveplan, som er indgivet for en IFR-flyvning eller for en VFR-flyvning, der foregår som kontrolleret flyvning, snarest muligt rapporteres til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed. For andre VFR-flyvninger skal væsentlige ændringer til en flyveplan snarest muligt rapporteres til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed.

b) 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.

SERA.4020 Afslutning af en flyveplan

a) Snarest muligt efter landing skal der indgives en ankomstmelding personligt, via radiotelefoni, via datalink eller på anden måde som foreskrevet af den kompetente myndighed til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed på ankomstflyvepladsen for enhver flyvning, for hvilken en flyveplan er indgivet, som dækker hele flyvningen eller den resterende del af en flyvning til bestemmelsesflyvepladsen.

1) Indgivelse af en ankomstmelding kræves ikke efter landing på en flyveplads, hvor lufttrafiktjeneste udøves, når det af radiokommunikation eller synlige signaler fremgår, at landingen er observeret.

b) Når en indgivet flyveplan alene omfatter en anden del af en flyvning end den resterende del til bestemmelsesstedet, skal flyveplanen afsluttes ved en passende melding til den relevante lufttrafiktjenesteenhed, når dette kræves.

c) Når der ikke findes en lufttrafiktjenesteenhed på ankomstflyvepladsen eller -operationslokaliteten, skal ankomstmeldingen, når det kræves, indgives til nærmeste lufttrafiktjenesteenhed snarest muligt efter landing.

d) Når det er kendt, at kommunikationsmidlerne på ankomstflyvepladsen eller -operationslokaliteten er utilstrækkelige, og der ikke findes andre midler til indgivelse af ankomstmelding efter landing, skal der foretages følgende. Umiddelbart før landing skal luftfartøjet, hvis det er praktisk muligt, sende en meddelelse, der er at sammenligne med en ankomstmelding, til den relevante lufttrafiktjenesteenhed, når en sådan melding kræves. Normalt skal meldingen sendes til den luftfartsstation, der betjener den lufttrafiktjenesteenhed, som har ansvaret for den flyveinformationsregion, hvori luftfartøjet befinder sig.

e) Ankomstmeldinger fra luftfartøjer skal indeholde følgende oplysninger:

1) Luftfartøjets identitetsbetegnelse

2) Afgangsflyveplads eller -operationslokalitet

3) Bestemmelsesflyveplads eller -operationslokalitet (kun i tilfælde af en alternativ landing)

4) Ankomstflyveplads eller -operationslokalitet

5) Ankomsttidspunkt.

▼B

AFDELING 5

Visuelle vejrforhold, visuelflyveregler, særlige VFR- og instrumentflyveregler

SERA.5001 VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer

VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer er vist i tabel S5-1.

Tabel S5-1 (*)

Højdebånd	Luftrumsklasse	Flyvesigt-barhed	Afstand fra skyer
Ved eller over 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horisontalt 300 m (1 000 ft) vertikalt
Under 3 050 m (10 000 ft) AMSL og over 900 m (3 000 ft) AMSL, eller over 300 m (1 000 ft) over terræn, afhængigt af hvad der er højest	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horisontalt 300 m (1 000 ft) vertikalt
Ved og under 900 m (3 000 ft) AMSL eller 300 m (1 000 ft) over terræn, afhængigt af hvad der er højest	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horisontalt 300 m (1 000 ft) vertikalt
	F G	5 km (***)	Fri af skyer og med jordsigt

(*) Når højden af overgangshøjdeniveauet er under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, skal FL 100 anvendes i stedet for 10 000 ft.

(**) VMC-minima for klasse A-luftrum er medtaget som vejledning til piloter, men betyder ikke accept af VFR-flyvninger i klasse A-luftrum.

(***) Når følgende foreskrives af den kompetente myndighed:

a) Sigtbarhed reduceret til ikke under 1 500 m kan tillades for flyvninger, der foregår

1) ved hastigheder på 140 kt IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at iagttage anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød

2) under omstændigheder, hvor sandsynligheden for at møde anden trafik normalt er lille, f.eks. i områder med ringe trafikmængde og ved arbejdsflyvning i lav højde.

►**M2** b) Det kan tillades, at helikoptere opererer ved sigtbarheder på mindre end 1 500 m, men ikke mindre end 800 m, forudsat at de manøvreres ved en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at iagttage anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød. ◄

SERA.5005 Visuelflyveregler

a) Med undtagelse af flyvninger, der foretages som særlige VFR-flyvninger, skal VFR-flyvninger udføres således, at luftfartøjet opererer under sigtbarhedsforhold og afstand til skyer, der svarer til eller er bedre end dem, der er angivet i tabel S5-1.

b) Medmindre en klarering til særlig VFR-flyvning er indhentet fra en flyvekontrolenhed, må VFR-flyvning ikke starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima:

1) Skydækkehøjden er mindre end 450 m (1 500 ft).

2) Sigtbarheden på jorden er mindre end 5 km.

▼B

c) Når dette foreskrives af den kompetente myndighed, kan VFR-flyvninger tillades om natten på følgende betingelser:

1) Hvis flyvningen går videre end i flyvepladsens omegn, skal en flyveplan indgives i overensstemmelse med SERA.4001, litra b), nr. 6).

2) Der etableres og opretholdes tovejsradiokommunikation på den relevante ATS-kommunikationskanal, når den er tilgængelig.

3) VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer som angivet i tabel S5-1 gælder med følgende undtagelser:

i) skydækkehøjden må ikke være mindre end 450 m (1 500 ft)

▼M2

ii) bestemmelserne om reduceret sigtbarhed, der er angivet i tabel S5-1, litra a) og b), finder ikke anvendelse

iii) i luftrum af klasse B, C, D, E, F og G, ved og under 900 m (3 000 ft) AMSL eller 300 m (1 000 ft) over terræn, afhængigt af hvad der er højest, skal piloten uafbrudt have jordsigt og

_____

v) for bjergrige områder kan højere VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer blive fastsat af den kompetente myndighed.

_____

▼B

5) Med undtagelse af når det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing, eller når der gives specifik tilladelse fra den kompetente myndighed, skal en VFR-flyvning om natten foregå i en flyvehøjde, som ikke ligger under den højde for flyvninger, der er fastsat af den stat, hvis territorium overflyves, eller, hvor en sådan minimumshøjde for flyvninger ikke er fastsat

i) over højt terræn eller i bjergrige områder i en flyvehøjde, der ligger mindst 600 m (2 000 ft) over den højeste hindring, som befinder sig inden for 8 km fra luftfartøjets beregnede position

ii) over andre områder end dem, der er angivet under nr. i), der ligger mindst 300 m (1 000 ft) over den højeste hindring, som befinder sig inden for 8 km fra luftfartøjets beregnede position.

▼M2

d) VFR-flyvninger må ikke opereres:

1) ved transsonisk og supersonisk hastighed uden den kompetente myndigheds tilladelse

2) over flyveniveau 195. Følgende er undtaget fra dette krav:

i) når en reservering af luftrum er foretaget, så vidt det lader sig gøre, af de medlemsstater, hvori VFR-flyvninger kan tillades. eller

ii) i luftrum op til flyveniveau 285 inklusive, når den ansvarlige ATS-enhed har tilladt VFR-trafik i dette luftrum i overensstemmelse med de godkendelsesprocedurer, medlemsstaterne har opstillet og offentliggjort i den relevante luftfartsinformationspublikation.

▼B

e) Tilladelse må ikke gives til VFR-flyvninger over flyveniveau 285, hvor der anvendes et minimum for vertikal adskillelse på 300 m (1 000 ft) over flyveniveau 290.

f) Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, må VFR-flyvninger ikke foregå

1) over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer i en højde på under 300 m (1 000 ft) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartøjet

2) over andre områder end dem, der er angivet under nr. 1) ved en højde, der er mindre end 150 m (500 ft) over jorden eller vandet, eller 150 m (500 ft) over den højeste hindring inden for en radius af 150 m (500 ft) fra luftfartøjet.

g) Medmindre andet er angivet i klareringer eller er foreskrevet af den kompetente myndighed, skal VFR-flyvninger, som foregår i marchhøjder over 900 m (3 000 ft) fra jorden eller vandet, eller et højere datum fastsat af den kompetente myndighed, foregå i en marchhøjde, der passer til den flyvevej, der er angivet i tabellen for marchhøjder i tillæg 3.

h) VFR-flyvninger skal overholde bestemmelserne i afdeling 8:

1) når de foregår i luftrum i klasse B, C og D

2) når de indgår i flyvepladstrafik på kontrollerede flyvepladser

3) når de foregår som særlige VFR-flyvninger.

i) En VFR-flyvning, der foregår inden for eller ind i områder eller ad ruter, der er udpeget af den kompetente myndighed, i henhold til SERA.4001, litra b), nr. 3) eller 4), skal opretholde uafbrudt luft til jord-talekommunikationsvagt på den relevante kommunikationskanal og rapportere sin position, hvis det kræves, til den lufttrafiktjenesteenhed, som yder flyveinformationstjeneste.

j) Et luftfartøj, som flyver i overensstemmelse med visuelflyvereglerne, og som ønsker at overgå til flyvning efter instrumentflyvereglerne, skal

1) hvis en flyveplan tidligere er indgivet, meddele nødvendige ændringer til den gældende flyveplan

2) som fastlagt i SERA.4001, litra b), indgive en flyveplan til pågældende lufttrafiktjenesteenhed snarest muligt og indhente klarering til at fortsætte IFR-flyvning i et kontrolleret luftrum.

SERA.5010 Speciel VFR i kontrolzoner

▼M2

Specielle VFR-flyvninger kan få tilladelse til at operere i en kontrolzone i henhold til en udstedt ATC-klarering. Medmindre den kompetente myndighed har givet tilladelse til helikoptere i særlige tilfælde såsom, men ikke udelukkende, politi- og ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelsesflyvninger, skal følgende yderligere betingelser gælde:

a) sådanne specielle VFR-flyvninger må kun gennemføres om dagen, medmindre den kompetente myndighed tillader andet

▼M2

b) af piloten:

1) fri af skyer og med jordsigt

2) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m

3) flyvehastigheden skal være 140 kt IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød og

c) en flyvekontrolenhed må ikke udstede klarering til specielle VFR-flyvninger til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima:

1) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1 500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m

2) skydækkehøjden er mindre end 180 m (600 ft).

▼B

SERA.5015 Instrumentflyveregler (IFR) — regler gældende for alle IFR-flyvninger

a) Udstyr til luftfartøjer

Luftfartøjet skal være udstyret med passende instrumenter og med navigationsudstyr afpasset til den rute, som skal følges, og i overensstemmelse med gældende lovgivning for flyveoperationer.

b) Minimumsflyvehøjder

Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing, eller der er givet specifik tilladelse fra den kompetente myndighed, skal en IFR-flyvning foregå i en flyvehøjde, som ikke ligger under den minimumshøjde for flyvninger, der er fastsat af den stat, hvis territorium overflyves, eller, hvor en sådan minimumshøjde for flyvninger ikke er fastsat

1) over højt terræn eller i bjergrige områder i en flyvehøjde, der ligger mindst 600 m (2 000 ft) over den højeste hindring, som befinder sig inden for 8 km fra luftfartøjets beregnede position

2) over andre områder end dem, der er angivet under nr. 1), som ligger mindst 300 m (1 000 ft) over den højeste hindring, der befinder sig inden for 8 km fra luftfartøjets beregnede position.

c) Overgang fra IFR-flyvning til VFR-flyvning

1) Et luftfartøj, som vælger at overgå fra flyvning efter instrumentflyvereglerne til flyvning efter visuelflyvereglerne, skal specifikt underrette den relevante lufttrafiktjenesteenhed om, at IFR-flyvningen er annulleret, samt meddele de ændringer, der skal foretages i den gældende flyveplan.

2) Et luftfartøj, som udfører IFR-flyvning, og som befinder sig under eller møder visuelle vejrforhold, skal vedblive at flyve i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne, medmindre det antages og ønskes, at flyvningen i længere tid skal kunne udføres under uafbrudte visuelle vejrforhold.

▼M2

3) Overgang fra IFR-flyvning til VFR-flyvning må kun kunne accepteres, hvis en ATS-enhed modtager en meddelelse fra luftfartøjschefen med det specifikke udtryk »ANNULLER IFR-FLYVNING« (»CANCELLING MY IFR FLIGHT«) sammen med de ændringer, der i givet fald skal foretages i den gældende flyveplan. ATS må hverken direkte eller indirekte opfordre til overgang fra IFR-flyvning til VFR-flyvning.

▼B

SERA.5020 IFR — Regler gældende for IFR-flyvninger i kontrolleret luftrum

a) IFR-flyvninger skal overholde bestemmelserne i afdeling 8, når de foregår i et kontrolleret luftrum.

▼B

b) En IFR-flyvning, der udføres som marchflyvning i et kontrolleret luftrum, skal foregå i marchhøjde eller, hvis ATS-enheden har givet tilladelse hertil, under anvendelse af marchstigningsteknikker mellem to flyvehøjder eller over en flyvehøjde valgt fra tabellen over marchhøjder i tillæg 3. Korrelationen mellem flyvehøjderne og den beholdne kurs, der er angivet i tillægget, gælder ikke, når andet er fastsat i klareringer eller er foreskrevet af den kompetente myndighed i AIP.

SERA.5025 IFR — Regler gældende for IFR-flyvninger uden for et kontrolleret luftrum

a) Marchhøjder

Medmindre andet er foreskrevet af den kompetente myndighed for flyvning ved eller under 900 m (3 000 ft) over middelvandstanden, skal en IFR-flyvning, der udføres som vandret marchflyvning uden for et kontrolleret luftrum, foregå i en marchhøjde, der passer til den beholdne kurs som angivet i tabellen for marchhøjder i tillæg 3.

b) Meddelelser

Et luftfartøj på en IFR-flyvning, der foregår uden for et kontrolleret luftrum, men inden for eller ind i områder eller ad ruter, som er udpeget af den kompetente myndighed i henhold til SERA.4001, litra b), nr. 3) eller 4), skal opretholde luft til jord-talekommunikationsvagt på den relevante kommunikationskanal og om nødvendigt etablere tovejskommunikation med den lufttrafiktjenesteenhed, som yder flyveinformationstjeneste.

c) Positionsmeldinger

Et luftfartøj på en IFR-flyvning, der foregår uden for et kontrolleret luftrum, som er pålagt af den kompetente myndighed at opretholde luft til jord-talekommunikationsvagt på den relevante kommunikationskanal og om nødvendigt etablere tovejskommunikation med den lufttrafiktjenesteenhed, som yder flyveinformationstjeneste, skal rapportere sin position som fastsat i SERA.8025 for kontrollerede flyvninger.

AFDELING 6

Klassificering af luftrum

▼M2

SERA.6001 Klassificering af luftrum

a) Medlemsstaterne skal klassificere luftrum i overensstemmelse med følgende luftrumsklassifikation og i overensstemmelse med tillæg 4:

1) *Klasse A*. Kun IFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontroltjeneste til alle flyvninger, og der sikres indbyrdes adskillelse. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.

2) *Klasse B*. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontroltjeneste til alle flyvninger, og der sikres indbyrdes adskillelse. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.

3) *Klasse C*. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontroltjeneste til alle flyvninger, og der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger indbyrdes og mellem IFR- og VFR-flyvninger. VFR-flyvninger adskilles fra IFR-flyvninger og modtager trafikinformationer om andre VFR-flyvninger samt undvigerådgivning efter anmodning. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger. For VFR-flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS (indikeret hastighed) under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er

▼M2

godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.

4) *Klasse D*. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt, og der ydes flyvekontroltjeneste til alle flyvninger. Der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger indbyrdes, og IFR-flyvninger vil modtage trafikinformationer om VFR-flyvninger samt undvigerådgivning efter anmodning. VFR-flyvninger modtager trafikinformationer om alle andre flyvninger samt undvigerådgivning efter anmodning. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger, og en hastighedsgrænse på 250 kt IAS gælder for alle flyvninger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.

5) *Klasse E*. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontroltjeneste til IFR-flyvninger, og der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger indbyrdes. Alle flyvninger modtager trafikinformationer, så vidt det lader sig gøre. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for IFR-flyvninger. For alle flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle IFR-flyvninger skal have ATC-klarering. Klasse E må ikke anvendes i kontrolzoner.

6) *Klasse F*. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Alle deltagende IFR-flyvninger modtager flyverådgivningstjeneste, og alle flyvninger modtager flyveinformationstjeneste efter anmodning. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for IFR-flyvninger, der deltager i rådgivningstjenesten, og alle IFR-flyvninger skal kunne etablere luft til jord-talekommunikation. For alle flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. ATC-klarering kræves ikke.

7) *Klasse G*. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt og modtager flyveinformationstjeneste efter anmodning. Alle IFR-flyvninger skal kunne etablere luft til jord-talekommunikation. For alle flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. ATC-klarering kræves ikke.

8) Anvendelsen af klasse F skal opfattes som en midlertidig foranstaltning, indtil den kan erstattes af en alternativ klassificering.

b) Udpegningen af luftrumsklassifikationen skal være afpasset efter medlemsstaternes behov, dog skal hele luftrummet over flyveniveau 195 klassificeres som klasse C-luftrum.

▼B

SERA.6005 Krav vedrørende kommunikation og SSR-transponder

a) Obligatorisk radiozone (RMZ)

1) VFR-flyvninger i dele af luftrum i klasse E, F eller G og IFR-flyvninger i dele af luftrum i klasse F eller G, som den kompetente myndighed har udpeget som obligatorisk radiozone (RMZ), opretholder uafbrudt luft-til-jord-talekommunikationsvagt og etablerer tovejskommunikation, hvor det

▼B

er nødvendigt, på den relevante kommunikationskanal, medmindre de opfylder alternative bestemmelser, som luftfartstjenesteudøveren foreskriver for det pågældende luftrum.

2) Før piloter flyver ind i en obligatorisk radiozone, skal de på den relevante kommunikationskanal foretage et opkald, hvor de angiver betegnelsen på den station, der kaldes op til, kaldesignal, luftfartøjstype, position, flyvehøjde, flyvningens formål og andre oplysninger, som den kompetente myndighed foreskriver.

b) Obligatorisk transponderzone (TMZ)

1) Alle flyvninger i luftrum, som den kompetente myndighed har udpeget som obligatorisk transponderzone (TMZ), har og bruger SSR-transpondere, ►C1 der opererer i funktionstilstand A og C eller funktionstilstand S ◄, medmindre de opfylder alternative bestemmelser, som luftfartstjenesteudøveren foreskriver for det pågældende luftrum.

c) Luftrum, der er udpeget som obligatorisk radio- og/eller transponderzone, skal offentliggøres i AIP (luftfartsinformationspublikationen).

AFDELING 7

Lufttrafiktjenester

SERA.7001 Generelt — Formål med lufttrafiktjenesterne

Formålene med lufttrafiktjenesterne er at:

a) forebygge sammenstød mellem luftfartøjer

b) forebygge sammenstød mellem luftfartøjer på manøvreområdet og hindringer på området

c) fremme og opretholde en velordnet regulering af lufttrafikken

d) give nyttig rådgivning og information med henblik på sikker og effektiv gennemførelse af flyvninger

e) underrette de relevante organisationer om luftfartøjer med behov for eftersøgnings- og redningshjælp og bistå sådanne organisationer, hvor det er nødvendigt.

▼M2

SERA.7002 Underretning om fare for sammenstød ved anvendelse af ATS-overvågning

a) Når en identificeret kontrolleret flyvning observeres at flyve ad en rute, som formodes at udsætte det for kollisionsfare med et ukendt luftfartøj, skal piloten om bord på den kontrollerede flyvning, når det er muligt:

1) underrettes om det ukendte luftfartøj, og, hvis piloten anmoder om det, eller hvis situationen efter flyvelederens skøn berettiger til det, skal flyvelederen foreslå en undvigemanøvre og

2) underrettes, når konflikten er ophørt.

▼B

SERA.7005 Koordinering mellem luftfartøjsoperatøren og lufttrafiktjenesterne

a) Lufttrafiktjenesteenheder tager i forbindelse med opfyldelsen af deres formål behørigt hensyn til luftfartøjsoperatørernes krav, som følger af deres forpligtelser i henhold til den relevante EU-lovgivning om flyveoperationer, og stiller, hvis luftfartøjsoperatørerne kræver det, sådanne foreliggende oplysninger til rådighed for luftfartøjsoperatørerne eller deres udpegede repræsentanter, for at de eller deres udpegede repræsentanter kan opfylde deres forpligtelser.

▼B

b) Når en luftfartøjsoperatør anmoder om det, skal meddelelser (herunder positionsrapporter), som lufttrafiktjenesteenhederne modtager vedrørende driften af det luftfartøj, luftfartøjsoperatøren udøver operationelle kontroltjenester for, så vidt det er muligt, straks stilles til rådighed for luftfartøjsoperatøren eller en udpeget repræsentant i overensstemmelse med de lokale procedurer.

AFDELING 8

Flyvekontroltjeneste

SERA.8001 Anvendelse

Flyvekontroltjeneste udøves:

a) til alle IFR-flyvninger i luftrum i klasse A, B, C, D og E

b) til alle VFR-flyvninger i luftrum i klasse B, C og D

c) til alle specielle VFR-flyvninger

d) til al flyvepladstrafik på kontrollerede flyvepladser.

SERA.8005 Udøvelse af flyvekontroltjeneste

a) For at udøve flyvekontroltjeneste skal en flyvekontrolenhed:

1) være i besiddelse af oplysninger om hvert enkelt luftfartøjs påtænkte bevægelser eller afvigelser derfra samt aktuelle oplysninger om hvert enkelt luftfartøjs virkelige bevægelser

2) bestemme kendte luftfartøjers indbyrdes position på grundlag af de modtagne oplysninger

3) udstede klareringer og oplysninger for at hindre sammenstød mellem luftfartøjer under enhedens kontrol samt for at fremme og regulere trafikstrømmen hensigtsmæssigt

4) koordinere klareringer med andre enheder,

i) når et luftfartøj kan komme i konflikt med trafik, som er under kontrol af sådanne enheder

ii) inden kontrollen med et luftfartøj overdrages til sådanne enheder.

b) Klareringer udstedt af flyvekontrolenheder skal tilvejebringe adskillelse:

1) mellem alle flyvninger i luftrum i klasse A og B

2) mellem IFR-flyvninger i luftrum i klasse C, D og E

3) mellem IFR-flyvninger og VFR-flyvninger i luftrum i klasse C

4) mellem IFR-flyvninger og specielle VFR-flyvninger

5) mellem specielle VFR-flyvninger, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet.

Dog kan der, når piloten på et luftfartøj anmoder herom, og det godkendes af piloten på det andet luftfartøj, og hvis det foreskrives af den kompetente myndighed, for de tilfælde, der er angivet i litra b) ovenfor i luftrum i klasse D og E, udstedes klareringer for et luftfartøj ►C1 til at tilvejebringe egen adskillelse ◄ for en specifik del af flyvningen under 3 050 m (10 000 ft) under stigning eller nedstigning om dagen under visuelle vejrforhold.

c) Bortset fra tilfælde, hvor adskillelsesminima kan reduceres i nærheden af flyvepladser, tilvejebringer en flyvekontrolenhed adskillelse på mindst en af følgende måder:

▼B

1) Højdeadskillelse opnået ved tildeling af forskellige flyvehøjder valgt fra tabellen over marchhøjder i tillæg 3 til bilaget til denne forordning. Dog skal flyvehøjders korrelation til flyvevej, som foreskrevet deri, ikke anvendes, når anden fremgangsmåde er angivet i vedkommende AIP eller i ATC-klareringen. Det vertikale adskillelsesminimum skal være nominelt 300 m (1 000 ft) op til og med FL 410 og nominelt 600 m (2 000 ft) derover.

2) Horisontal adskillelse opnået ved tilvejebringelse af:

i) længdeadskillelse, ved bibeholdelse af intervaller, udtrykt i tid eller afstand, mellem luftfartøjer, der flyver på samme, skærende eller modsatte beholdne kurs, eller

ii) sideadskillelse ved bibeholdelse af luftfartøjer på forskellige ruter eller i forskellige geografiske områder.

SERA.8010 Adskillelsesminima

a) Udvælgelse af adskillelsesminima til anvendelse inden for en given del af et luftrum foretages af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af luftrafiktjeneste og godkendes af den relevante kompetente myndighed.

b) For trafik, som vil passere fra det ene tilstødende luftrum til det andet og for ruter, der er tættere på den fælles grænse mellem tilstødende luftrum end de adskillelsesminima, som anvendes i pågældende tilfælde, udvælges adskillelsesminima i samråd med de luftfartstjenesteudøvere, som er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjeneste i tilstødende luftrum.

c) Oplysninger om de anvendte adskillelsesminima og deres anvendelsesområde meddeles:

1) de berørte lufttrafiktjenesteenheder

2) piloter og luftfartøjsoperatører gennem AIP, hvor adskillelse er baseret på luftfartøjers brug af nærmere angivne navigationshjælpemidler eller navigationsteknikker.

▼M2

SERA.8012 Anvendelse af Wake Turbulence-adskillelse

a) Adskillelsesminima for Wake Turbulence skal anvendes på luftfartøjer ved flyvningers indflyvnings- og udflyvningsfaser under følgende omstændigheder:

1) et luftfartøj opererer direkte bagved et andet luftfartøj i samme højde over havet eller mindre end 300 m (1 000 ft) nedenunder, eller

2) begge luftfartøjer benytter samme bane eller parallelle baner adskilt med mindre end 760 m (2 500 ft), eller

3) et luftfartøj er på krydsende kurs direkte bagved et andet luftfartøj i samme højde over havet eller mindre end 300 m (1 000 ft) nedenunder.

▼B

SERA.8015 ATC-klareringer

▼M2

a) ATC-klareringer skal udelukkende udstedes med det formål at opfylde følgende krav, som udøvelse af flyvekontroltjeneste stiller:

1) Klareringer skal udelukkende udstedes med det formål at fremme og adskille lufttrafik og på grundlag af kendte trafikforhold, som berører sikkerheden i relation til luftfartøjets operation. Sådanne trafikforhold omfatter ikke alene luftfartøjer i luften og på manøvreområdet, for hvilke der udøves kontrol, men også al anden kørende trafik eller andre hindringer, der ikke er permanent installeret på manøvreområdet.

▼M2

2) ATC-enheder skal om fornødent udstede sådanne ATC-klareringer for at forebygge sammenstød og fremme og opretholde en velordnet lufttrafikstrøm.

3) ATC-klareringer skal udstedes i tilstrækkelig god tid til at sikre, at de transmitteres til luftfartøjet i så god tid, at det har mulighed for at efterkomme dem.

▼B

b) Operationer, der kræver klarering

1) En klarering indhentes fra flyvekontroltjenesten, inden en kontrolleret flyvning eller en del af en kontrolleret flyvning udføres. Anmodning om en sådan klarering sker via indgivelse af en flyveplan til flyvekontrolenheden.

2) Luftfartøjschefen underretter ATC, hvis en klarering fra en flyvekontrolenhed ikke er tilfredsstillende. I sådanne tilfælde udsteder ATC en ændret klarering, hvis det er praktisk muligt.

3) Når piloten på et luftfartøj anmoder en klarering, der indebærer fortrinsret, indgives en rapport, der forklarer nødvendigheden af en sådan fortrinsret, hvis dette kræves af den relevante flyvekontrolenhed.

4) *Eventuel ændring af klarering under flyvning.* Hvis det før start kan forventes, at en flyvning, hvis brændstofbeholdningen tillader dette, og ændret klarering modtages under flyvningen, vil fortsætte til en anden bestemmelsesflyveplads end den, der er angivet i flyveplanen, skal de relevante flyvekontrolenheder underrettes herom ved, at der i flyveplanen tilføjes oplysninger om den ændrede rute (hvor denne kendes) og det nye bestemmelsessted.

5) Et luftfartøj, som manøvrerer på en kontrolleret flyveplads, må ikke køre på manøvreområdet uden at have modtaget klarering fra kontroltårnet, og det skal følge de instruktioner, der gives af denne enhed.

c) Klareringer til transsoniske flyvninger

1) ATC-klarering i forbindelse med acceleration fra subsonisk til supersonisk flyvning ►C1 er som minimum gældende ◄, indtil luftfartøjet er etableret med supersonisk hastighed.

2) ATC-klarering i forbindelse med et luftfartøjs deceleration og nedstigning fra supersonisk til subsonisk flyvning skal søge at sikre uafbrudt ►C1 nedstigning som minimum i den transsoniske fase. ◄

d) Klareringens indhold

En ATC-klarering skal angive:

1) luftfartøjets identitetsbetegnelse som anført i flyveplanen

2) klareringsgrænse

▼M2

3) flyverute, …

i) flyveruten skal specificeres i hver enkelt klarering, når det skønnes nødvendigt, og

ii) udtrykket »klareret via planlagt flyverute« (»cleared via flight planned route«) må ikke anvendes, når der udstedes en ændret klarering

▼B

4) flyvehøjde(r) for hele ruten eller for dele deraf og om nødvendigt ændringer af flyvehøjder

5) nødvendige instruktioner eller oplysninger om andre forhold, f.eks. manøvrer i forbindelse med ind- og udflyvning, kommunikation eller tidspunktet, hvor klareringen udløber.

▼B

e) Tilbagelæsning af klareringer og sikkerhedsrelaterede oplysninger

1) Alle sikkerhedsrelaterede dele af ATC-klareringer og -instruktioner, som transmitteres via tale, gentages af flyvebesætningen over for flyvelederen. Følgende skal altid gentages:

i) ATC-ruteklareringer

ii) klareringer og instruktioner til at køre ind på en bane, lande på en bane, starte på en bane, holde kort før en bane, krydse en bane, køre på en bane eller køre tilbage ad en bane

iii) oplysninger om bane i brug, højdemålerindstilling, SSR-koder, nytildelte kommunikationskanaler, højdeinstruktioner, kurs- og fartinstruktioner

iv) gennemgangsniveauer, hvad enten de er oplyst af flyvelederen eller er indeholdt i en ATIS-udsendelse.

2) Andre klareringer eller instruktioner, herunder betingede klareringer og kørselsinstruktioner, gentages eller bekræftes på en måde, der klart viser, at klareringen og instruktionen er forstået og vil blive fulgt.

3) Flyvelederen aflytter tilbagelæsningen for at sikre sig, at klareringer og instruktioner er korrekt bekræftet af flyvebesætningen, og korrigerer øjeblikkeligt enhver uoverensstemmelse, som tilbagelæsningen har afsløret.

4) Der er ikke krav om tilbagelæsning af CPDLC-meddelelser, medmindre andet foreskrives af luftfartstjenesteudøveren.

▼M2

ea) Ændringer af klarering mht. rute eller marchhøjde

1) Når der udstedes klarering til at foretage en ønsket ændring af ruten eller marchhøjden, skal arten af ændringen nøje præciseres i klareringen.

2) Når trafikforholdene ikke tillader, at der gives klarering til en ønsket ændring, skal udtrykket »IKKE I STAND TIL« (»UNABLE«) anvendes. Når omstændighederne tillader det, skal der tilbydes en alternativ rute eller marchhøjde.

eb) Klareret højde

1) For flyvninger i områder med en fastsat gennemgangshøjde skal luftfartøjets vertikale position, medmindre andet fremgår af bestemmelserne i 5) nedenfor, udtrykkes i højde over havet ved flyvning i eller under gennemgangshøjden og i flyveniveauer ved flyvning i eller over gennemgangsniveauet. Ved passage af gennemgangslaget skal den vertikale position udtrykkes i flyveniveauer under stigning og i højde over havet under nedstigning.

2) Gennemgangsniveauet skal afgives til flyvebesætningen i god tid, før det nås i forbindelse med nedstigningen.

3) En QNH-højdemålerindstilling skal indgå i klareringen af nedstigning, når klareringen udstedes til en højde under gennemgangsniveauet, i indflyvningsklareringer eller klareringer til at komme ind i trafikrunden, samt i klareringer for afgående luftfartøjer i forbindelse med kørsel, medmindre det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget informationen ved direkte radiokommunikation.

4) En QFE-højdemålerindstilling skal gives til luftfartøjer efter anmodning eller regelmæssigt i henhold til lokale aftaler.

▼M2

5) Når et luftfartøj, som har fået klarering til landing, fuldfører sin indflyvning ved anvendelse af atmosfæretryk ved flyvepladsens niveau (QFE), skal luftfartøjets vertikale position udtrykkes i højde over flyvepladsens niveau for den del af flyvningen, hvor QFE kan anvendes, idet den dog skal udtrykkes i højde over banetærskelens niveau:

i) for instrumentlandingsbaner, hvis tærsklen er 2 m (7 ft) eller mere under flyvepladsniveauet og

ii) for præcisionsindflyvningsbaner.

ec) Betingede klareringer

Betingede udtryk, f.eks. »efter landende luftfartøj« (»behind landing aircraft«) eller »efter afgående luftfartøj« (»after departing aircraft«), må ikke anvendes i forbindelse med kørsel, som berører den eller de baner, der benyttes til start eller landing, medmindre de implicerede luftfartøjer eller køretøjer ses af den pågældende flyveleder og pilot. Luftfartøjet eller køretøjet, som er årsag til betingelsen i klareringen, skal være det første luftfartøj/køretøj, som passerer foran det pågældende andet luftfartøj I alle tilfælde skal en betinget klarering afgives i følgende rækkefølge og bestå af:

1) kaldesignal

2) betingelsen

3) klareringen og

4) en kort gentagelse af betingelsen.

▼B

f) Koordination af klareringer

1) En ATC-klarering koordineres mellem flyvekontrolenheder, således at den gælder for et luftfartøjs samlede flyverute eller en nærmere angivet del heraf som beskrevet i nr. 2) til 6).

2) Et luftfartøj skal have klarering for hele flyveruten til flyvepladsen, hvortil flyvningen var tiltænkt, når:

i) det forud for start har været muligt at koordinere klareringen mellem de enheder, som vil få kontrol med luftfartøjet, eller

ii) det er sandsynligt, at forudgående koordination vil finde sted mellem kontrolenhederne, under hvis kontrol luftfartøjet efterhånden vil komme.

3) Hvis koordination i henhold til nr. 2) ikke er eller kan forventes foretaget, skal luftfartøjet kun gives klarering til det sted, hvortil koordination efter al sandsynlighed vil kunne foregå. Før eller ved ankomsten til sådant sted skal der efter omstændighederne gives luftfartøjet yderligere klarering eller venteinstruktioner.

4) Hvis det er foreskrevet i ATS-instruktionerne, skal luftfartøjet tage kontakt til en efterfølgende flyvekontrolenhed for at modtage en downstream klarering, før overdragelsen af kontrollen finder sted.

i) Luftfartøjer skal opretholde tovejskommunikation med den kontrollerende flyvekontrolenhed, mens det indhenter en downstream klarering.

ii) En klarering, udstedt som en downstream klarering, skal tydeligt identificeres som en sådan for piloten.

iii) Medmindre de er koordineret, berører downstream klareringer ikke luftfartøjets oprindelige flyveprofil i noget luftrum, bortset fra for den flyvekontrolenhed, der er ansvarlig for at udstede downstream klareringen.

5) Hvis et luftfartøj påtænker at starte fra en flyveplads i et kontrolområde og flyve ind i et andet kontrolområde inden for 30 minutter eller på et sådant andet tidspunkt, som er aftalt mellem kontrolcentralerne, skal koordination med kontrolcentralen i det efterfølgende område være foretaget, før der gives startklarering.

▼B

6) Når et luftfartøj påtænker at forlade et kontrolområde og derved et kontrolleret luftrum samt derefter flyve ind i samme eller et andet kontrolområde, kan der udstedes en klarering fra startsted til flyvepladsen, hvortil flyvningen var tiltænkt. ►C1 En sådan klarering, eller revisioner dertil, ◄ er kun gældende for de dele af flyvningen, der foregår inden for kontrolleret luftrum.

SERA.8020 Overholdelse af en flyveplan

a) Med undtagelse af bestemmelserne i litra b) og d) skal et luftfartøj overholde den gældende flyveplan eller den relevante del af den gældende flyveplan, som er indgivet for en kontrolleret flyvning, medmindre der er foretaget en ændringsanmodning og klarering er indhentet fra den relevante flyvekontrolenhed, eller medmindre der opstår en nødsituation, som kræver umiddelbar handling af luftfartøjet. Så snart forholdene tillader det, efter at en sådan ekstraordinær bemyndigelse er blevet udøvet, skal den relevante lufttrafiktjenesteenhed underrettes om den foretagne handling samt om, at denne handling er foretaget under ekstraordinær bemyndigelse.

1) Medmindre andet er fastsat af den kompetente myndighed eller pålagt af den relevante flyvekontrolenhed, skal kontrollerede flyvninger, så vidt det er praktisk muligt:

i) følge den angivne centerlinje, hvis flyvningen foregår ad en fastlagt ATS-rute, eller

ii) hvis en anden rute følges, flyve direkte mellem de navigationshjælpemidler og/eller -punkter, som bestemmer denne rute.

2) Medmindre andet er fastsat af den kompetente myndighed eller pålagt af den relevante flyvekontrolenhed, skal et luftfartøj, som flyver på et afsnit af en ATS-rute, der er angivet ved hjælp af VOR, ændre sin primære navigationsreference fra det bagvedliggende hjælpemiddel til det nærmest foranliggende, når omstillingspunktet, hvor et sådant er fastsat, passeres, eller så nær dette, som det er operativt muligt.

▼M2

3) Afvigelse fra kravene i nr. 1) skal meddeles til den relevante ATS-enhed.

▼B

b) *Utilsigtede ændringer.* Hvis der på en kontrolleret flyvning utilsigtet afviges fra den gældende flyveplan, skal der tages følgende forholdsregler:

1) Afvigelse fra beholden kurs: Hvis luftfartøjet er afveget fra kursen, skal der straks foretages kursændring for snarest muligt at bringe luftfartøjet tilbage på ret kurs.

2) Ændring i egen fart: Hvis den gennemsnitlige egenfart i marchhøjde mellem rapporteringspunkter varierer eller ventes at variere med plus eller minus 5 procent of egenfarten fra den fart, der angivet i flyveplanen, skal den relevante lufttrafiktjenesteenhed underrettes herom.

▼M2

3) Ændringer af beregnede tidspunkter: Hvis det beregnede tidspunkt for det næste fastlagte rapportpunkt, den næste FIR-grænse eller bestemmelsesflyveplads, afhængigt af hvad der kommer først, afviger mere end 2 minutter fra det, som er meddelt ATS, eller en anden periode foreskrevet af den kompetente myndighed, skal et revideret tidspunkt snarest muligt meddeles den relevante ATS-enhed.

▼B

4) Hvis der er indgået en ADS-C-aftale, skal lufttrafiktjenesteenheden endvidere informeres automatisk via datalink, hvis der forekommer ændringer ud over de grænseværdier, som fremgår af ADS-C-kontrakten.

▼B

c) *Tilsigtede ændringer.* Anmodninger om ændring af en flyveplan skal indeholde følgende oplysninger:

1) Ændring af marchhøjde: Luftfartøjets identitetsbetegnelse, ønsket ny marchhøjde og marchhastighed i denne højde, reviderede beregnede tidspunkter (når det er relevant) for efterfølgende FIR-grænser.

2) Ændring af rute:

i) *Uændret bestemmelsessted:* Luftfartøjets identitetsbetegnelse, flyveregler, beskrivelse af ny flyverute indbefattet tilknyttede flyveplandata begyndende med positionen, hvorfra den ønskede ændring af flyvevej påbegyndes, reviderede beregnede tidspunkter, andre relevante oplysninger.

ii) *Ændret bestemmelsessted:* Luftfartøjets identitetsbetegnelse, flyveregler, beskrivelse af revideret flyverute til revideret bestemmelsesflyveplads indbefattet tilknyttede flyveplandata begyndende med positionen, hvorfra den ønskede ændring af flyvevej påbegyndes, reviderede beregnede tidspunkter, alternativ(e) flyveplads(er), andre relevante oplysninger.

d) *Forværring i vejret til lavere værdier end VMC.* Når det konstateres, at flyvning under VMC i overensstemmelse med gældende flyveplan ikke vil være mulig, skal der ved en VFR-flyvning som en kontrolleret flyvning

1) anmodes om en ændret klarering, som sætter luftfartøjet i stand til at fortsætte under VMC til bestemmelsesstedet eller til en alternativ flyveplads eller til at forlade det luftrum, inden for hvilket ATC-klarering er krævet, eller

2) hvis ingen klarering i overensstemmelse med litra a) kan opnås, fortsættes med flyvningen under VMC. Den relevante flyvekontroltjenesteenhed underrettes om de forholdsregler, der er taget til enten at forlade det pågældende luftrum eller lande på nærmest beliggende, egnede flyveplads, eller

3) hvis flyvningen foregår inden for en kontrolzone, anmodes om klarering til at fortsætte som speciel VFR-flyvning, eller

4) anmodes om klarering til at flyve i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne.

SERA.8025 Positionsmeldinger

a) Medmindre der er givet dispensation af den kompetente myndighed eller den relevante lufttrafiktjenesteenhed på betingelser fastsat af den pågældende myndighed, skal der ved en kontrolleret flyvning snarest muligt til den relevante lufttrafiktjenesteenhed rapporteres tidspunkt og højde ved passage af hvert fastlagt, obligatorisk rapporteringspunkt tillige med enhver anden krævet oplysning. Ligeledes skal positionsmeldinger afgives i tilknytning til yderligere punkter efter anmodning fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed. I mangel af fastlagte rapporteringspunkter skal positionsmeldinger afgives med tidsintervaller fastsat af den kompetente myndighed eller som angivet af den relevante lufttrafiktjenesteenhed.

1) En kontrolleret flyvning, som afgiver positionsoplysninger via datalinkkommunikation til den relevante lufttrafiktjenesteenhed, skal kun afgive positionsmeldinger ved hjælp af tale efter anmodning.

▼M2

2) Når en kontrolleret flyvning er undtaget fra kravet om at rapportere over obligatoriske rapportpunkter, skal piloter, medmindre automatiseret positionsrapportering anvendes, genoptage tale- eller CPDLC-positionsrapportering:

i) når piloten instrueres om det

ii) når piloten oplyses om, at ATS- overvågningstjeneste er ophørt eller

iii) når piloten oplyses om, at ATS-overvågningsidentifikation er mistet.

3) Positionsrapporters format skal være i overensstemmelse med tillæg 5, punkt A.

▼B

SERA.8030 Ophør af kontrol

Et luftfartøj, der udfører en kontrolleret flyvning, ►C1 skal, undtagen ved landing på en kontrolleret flyveplads, underrette ◄ den relevante ATC-enhed, så snart det ophører med at være underlagt flyvekontroltjeneste.

SERA.8035 Kommunikation

a) Et luftfartøj på en kontrolleret flyvning skal opretholde uafbrudt luft til jord-talekommunikationsvagt på den relevante kommunikationskanal og om nødvendigt etablere tovejskommunikation med den relevante flyvekontrolenhed, medmindre andet foreskrives af den relevante luftfarttjenesteudøver for luftfartøjer, der indgår i flyvepladstrafikken på en kontrolleret flyveplads.

1) Kravet om, at et luftfartøj skal opretholde luft til jord-talekommunikationsvagt, forbliver i kraft efter etablering af CPDLC (datalinkkommunikation mellem flyveleder og pilot).

▼M2

b) Medlemsstaterne skal overholde de relevante bestemmelser om kommunikationssvigt, der er vedtaget i henhold til Chicagokonventionen. Kommissionen skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at gennemføre de nævnte bestemmelser i EU-retten for at indføre fælles europæiske procedurer for kommunikationssvigt senest den 31. december 2017.

▼B

AFDELING 9

Flyveinformationstjeneste

SERA.9001 Anvendelse

a) Flyveinformationstjeneste skal ydes af de relevante lufttrafiktjenesteenheder til alle luftfartøjer, som må formodes at blive berørt af oplysningerne, og:

1) til hvilke der ydes flyvekontroltjeneste, eller

2) som de pågældende lufttrafiktjenesteenheder på anden måde har kendskab til.

b) Modtagelse af flyveinformationstjeneste fratager ikke luftfartøjschefen på et luftfartøj for noget ansvar, og luftfartøjschefen træffer den endelige beslutning om en eventuel foreslået ændring af flyveplanen.

c) Hvor lufttrafiktjenesteenheder udøver både flyveinformationstjeneste og flyvekontroltjeneste, har udøvelse af flyvekontroltjeneste fortrinsret for udøvelse af flyveinformationstjeneste, når flyvekontroltjeneste måtte nødvendiggøre det.

SERA.9005 Flyveinformationstjenestens omfang

a) Flyveinformationstjeneste omfatter afgivelse af relevante:

1) SIGMET- og AIRMET-oplysninger

2) oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet, vulkanudbrud eller vulkansk askesky

3) oplysninger om radioaktive og giftige kemiske udslip

4) oplysninger om forandringer i navigationshjælpemidlers brugbarhed

5) oplysninger om forandring i flyvepladsers og deres tilhørende hjælpemidlers tilstand, herunder oplysning om trafikområdernes tilstand, ►C1 når disse områder er berørt af sne, is eller vand ◄

6) oplysninger om ubemandede friballoner

og enhver oplysning, der må formodes at berøre sikkerheden.

▼B

b) Flyveinformationstjeneste, der ydes til flyvninger, skal ud over, hvad der er anført i litra a), omfatte afgivelse af oplysninger vedrørende:

1) rapporterede vejrforhold eller vejrudsigter for start- og bestemmelsessteder samt for alternative flyvepladser

2) kollisionsfare for luftfartøjer, der flyver i luftrum i klasse C, D, E, F og G

3) for flyvninger over vandområder, hvor det er praktisk muligt, og hvor en pilot anmoder om det, alle foreliggende oplysninger såsom radiokaldesignal, position, sand retning, hastighed osv. for overfladefartøjer i området.

c) Flyveinformationstjeneste, der ydes til VFR-flyvninger, skal, ud over hvad der er anført i litra a), omfatte afgivelse af foreliggende oplysninger om trafik- og vejrforhold på flyveruten, som må formodes at gøre flyvning efter visuel-flyvereglerne umulig.

SERA.9010 Automatisk terminalinformationstjeneste (ATIS)

a) Anvendelse af ATIS-meddelelser i dirigerede anmodnings-/svarudsendelser

1) Når piloten anmoder om det, udsendes de relevante ATIS-meddelelser af den relevante lufttrafiktjenesteenhed.

2) Hvis tale-ATIS og/eller D-ATIS anvendes,

i) skal luftfartøjet bekræfte modtagelsen af oplysningerne, når der er etableret kommunikation med enten den lufttrafiktjenesteenhed, der udøver indflyvningskontroltjeneste, kontroltårnet på flyvepladsen eller flyveinformationstjenesten på flyvepladsen (AFIS)

ii) skal den relevante lufttrafiktjenesteenhed, når den besvarer et luftfartøj, der bekræfter modtagelsen af en ATIS-meddelelse, eller for ankommende luftfartøjer, på et sådant andet tidspunkt, der foreskrives af den kompetente myndighed, give luftfartøjet den aktuelle højdemålerindstilling.

3) Oplysningerne i en gældende ATIS, hvor modtagelsen er blevet bekræftet af det pågældende luftfartøj, behøver ikke at indgå i en dirigeret udsendelse til luftfartøjet, bortset fra højdemålerindstillingen, som skal oplyses i overensstemmelse med nr. 2).

4) Hvis et luftfartøj bekræfter modtagelsen af en ATIS, som ikke længere er gældende, skal enhver oplysning, der skal opdateres, straks udsendes til luftfartøjet.

b) ATIS for ankommende og afgående luftfartøjer

ATIS-meddelelser, der indeholder både ankomst- og afgangsoplysninger, skal indeholde følgende oplysninger i den nævnte rækkefølge:

1) flyvepladsens navn

2) ankomst- og/eller afgangsindikator

3) kontrakttype, hvis kommunikationen sker via D-ATIS

4) designation

5) eventuelt tidspunktet for observation

6) type indflyvning(er), der kan forventes

7) bane(r) i brug, status for eventuelt opfangningssystem, der udgør en potentiel fare

▼B

8) vigtige baneoverfladeforhold og eventuelt bremsning

9) eventuel ventetid

10) eventuelt gennemgangsniveau

11) andre vigtige operationelle oplysninger

▼M2

12) overfladevindretning (i grader misvisende) og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

13) sigtbarhed og eventuelt RVR ([1]), og, hvis der findes sigtbarheds- og RVR-sensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af operatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

▼B

14) aktuelt vejr ([1])

15) sky under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektorhøjde, ►C1 afhængigt af hvilken højde der er størst; cumulonimbus; hvor himlen er dækket, ◄ vertikal sigtbarhed, hvis det er til rådighed ([1])

16) lufttemperatur

17) dugpunkttemperatur

18) højdemålerindstilling(er)

19) eventuelle oplysninger om væsentlige meteorologiske fænomener i indflyvnings- og stigningsområderne, herunder vindvariation, og oplysninger om nyligt vejr af operationel betydning

20) udsigt, hvis en sådan er til rådighed

21) specifikke ATIS-instruktioner.

c) ATIS for ankommende luftfartøjer

ATIS-meddelelser, der kun indeholder ankomstoplysninger, skal indeholde følgende oplysninger i den nævnte rækkefølge:

1) flyvepladsens navn

2) ankomstindikator

3) kontrakttype, hvis kommunikationen sker via D-ATIS

4) designation

5) eventuelt tidspunktet for observation

6) type indflyvning(er), der kan forventes

7) primær(e) landingsbane(r), status for eventuelt opfangningssystem, der udgør en potentiel fare

([1]) Disse dele erstattes af »CAVOK«, når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet: a) sigtbarhed: 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret, b) ingen sky af operationel betydning og c) intet vejrlig af betydning for luftfart.

▼B

8) vigtige baneoverfladeforhold og eventuelt bremsning

9) eventuel ventetid

10) eventuelt gennemgangsniveau

11) andre vigtige operationelle oplysninger

▼M2

12) overfladevindretning (i grader misvisende) og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

13) sigtbarhed og eventuelt RVR ([1]), og, hvis der findes sigtbarheds- og RVR-sensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af operatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

▼B

14) aktuelt vejr ([1])

15) sky under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektorhøjde, ►C1 afhængigt af hvilken højde der er størst; cumulonimbus; hvor himlen er dækket, ◄ vertikal sigtbarhed, hvis det er til rådighed ([1])

16) lufttemperatur

17) dugpunkttemperatur

18) højdemålerindstilling(er)

19) eventuelle oplysninger om væsentlige meteorologiske fænomener i indflyvningsområdet, herunder vindvariation, og oplysninger om nyligt vejr af operationel betydning

20) udsigt, hvis en sådan er til rådighed

21) specifikke ATIS-instruktioner.

d) ATIS for afgående luftfartøjer

ATIS-meddelelser, der kun indeholder afgangsoplysninger, skal indeholde følgende oplysninger i den nævnte rækkefølge:

1) flyvepladsens navn

2) afgangsindikator

3) kontrakttype, hvis kommunikationen sker via D-ATIS

4) designation

5) eventuelt tidspunktet for observation

6) bane(r), der skal bruges til start, status for eventuelt opfangningssystem, der udgør en potentiel fare

7) vigtige overfladeforhold for baner, der skal bruges til start, og eventuelt bremsning

([1]) Disse dele erstattes af »CAVOK«, når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet: a) sigtbarhed: 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret, b) ingen sky af operationel betydning og c) intet vejrlig af betydning for luftfart.

▼B

8) eventuel afgangsforsinkelse

9) eventuelt gennemgangsniveau

10) andre vigtige operationelle oplysninger

▼M2

11) overfladevindretning (i grader misvisende) og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

12) sigtbarhed og eventuelt RVR ([1]), og, hvis der findes sigtbarheds- og RVR-sensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af operatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

▼B

13) aktuelt vejr ([1])

14) sky under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektorhøjde, ►C1 afhængigt af hvilken højde der er størst; cumulonimbus; hvor himlen er dækket, ◄ vertikal sigtbarhed, hvis det er til rådighed ([1])

15) lufttemperatur

16) dugpunkttemperatur

17) højdemålerindstilling(er)

18) eventuelle oplysninger om væsentlige meteorologiske fænomener i stigningsområdet, herunder vindvariation

19) udsigt, hvis en sådan er til rådighed

20) specifikke ATIS-instruktioner.

AFDELING 10

Alarmeringstjeneste

SERA.10001 Anvendelse

a) Lufttrafiktjenesteenhederne yder alarmeringstjeneste:

1) til alle luftfartøjer, til hvilke der ydes flyvekontroltjeneste

2) så vidt det er praktisk muligt, til alle andre luftfartøjer, der har afgivet flyveplan, eller som lufttrafiktjenesten ellers får kendskab til

3) til alle luftfartøjer, der er eller formodes at være udsat for en ulovlig handling.

▼M2

b) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet, skal luftfartøjer, der er udstyret med egnet tovejs radiokommunikationsudstyr, rapportere i løbet af perioden fra tyve til fyrre minutter efter tidspunktet for den seneste kontakt uanset formålet med en sådan kontakt — om ikke andet for at angive, at flyvningen forløber planmæssigt, og denne rapport skal omfatte luftfartøjets identifikation og ordene »operation normal« (»Operations normal«).

c) »Operation normal (Operations normal)«-meldingen skal transmitteres luft til jord til en relevant ATS-enhed.

([1]) Disse dele erstattes af »CAVOK«, når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet: a) sigtbarhed: 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret, b) ingen sky af operationel betydning og c) intet vejrlig af betydning for luftfart.

▼B

SERA.10005 Oplysninger til luftfartøjer i nærheden af et luftfartøj i en nødsituation

a) Når en lufttrafiktjenesteenhed har konstateret, at et luftfartøj befinder sig i en nødsituation, underretter den andre luftfartøjer, som vides at være i nærheden af det pågældende luftfartøj, om nødsituationens art, dog med forbehold af bestemmelsen i litra b).

b) Når en lufttrafiktjenesteenhed ved eller formoder, at et luftfartøj er udsat for en ulovlig handling, må arten af nødsituationen ikke omtales i ATS-luft til jord-kommunikationen, medmindre den tidligere er blevet nævnt af det pågældende luftfartøj, og der er vished for, at en sådan omtale ikke vil forværre situationen.

AFDELING 11

Ulovlige handlinger, nødsituationer og interception

▼M2

SERA.11001 Generelt

_____

c) Hvis et luftfartøj er eller formodes at være i en nødsituation, herunder hvis det udsættes for en ulovlig handling, skal ATS-enheder give luftfartøjet størst mulig opmærksomhed, bistand og fortrinsret i forhold til andre luftfartøjer, alt efter hvad omstændighederne kræver.

d) Efterfølgende aktioner iværksat af ATC skal baseres på pilotens hensigter, lufttrafiksituationen generelt og den løbende udvikling af nødsituationen.

SERA.11005 Ulovlige handlinger

_____

aa) Et luftfartøj, som udsættes for en ulovlig handling, skal så vidt muligt indstille transponderen på kode 7500 og underrette den relevante ATS-enhed om eventuelle væsentlige forhold i forbindelse med den ulovlige handling samt om enhver afvigelse fra den gældende flyveplan, som omstændighederne nødvendiggør, således at ATS-enheden kan give luftfartøjet fortrinsret og minimere konflikt med andre luftfartøjer.

ab) Hvis et luftfartøj udsættes for en ulovlig handling, skal luftfartøjschefen hurtigst muligt forsøge at lande på den nærmest beliggende, egnede flyveplads eller på en flyveplads udpeget af den kompetente myndighed, medmindre hensyn om bord på luftfartøjet kræver andet.

b) Når en ulovlig handling mod et luftfartøj finder sted eller mistænkes, skal lufttrafiktjenesteenheder straks besvare anmodninger fra luftfartøjet. Der skal fortsat transmitteres oplysninger, der omhandler sikkerheden under flyvningen, og der skal træffes de nødvendige foranstaltninger til at fremskynde udførelsen af alle flyvningens faser, herunder især sikker landing af luftfartøjet.

c) Når en ulovlig handling mod et luftfartøj finder sted eller mistænkes, skal ATS-enheder straks i overensstemmelse med de lokalt aftalte procedurer underrette den relevante myndighed, som staten har udpeget, og udveksle de nødvendige oplysninger med luftfartøjsoperatøren eller dennes udpegede repræsentant.

▼M2

SERA.11010 Vildfarne eller uidentificerede luftfartøjer

▼B

Vildfarne eller uidentificerede luftfartøjer

a) Så snart en lufttrafiktjenesteenhed bliver bekendt med et vildfarent luftfartøj, træffer den alle nødvendige foranstaltninger, jf. nr. 1) og 3), til at bistå luftfartøjet og sikre flyvningen.

1) Hvis luftfartøjets position ikke kendes, skal lufttrafiktjenesteenheden:

i) forsøge at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet, medmindre en sådan kommunikation allerede eksisterer

ii) bruge alle tilgængelige midler til at bestemme luftfartøjets position

iii) underrette andre lufttrafiktjenesteenheder, hvis områder luftfartøjet er fløjet eller kan flyve ind i, idet der tages højde for alle faktorer, som kan have påvirket luftfartøjets navigation under omstændighederne

iv) i overensstemmelse med lokale procedurer underrette de relevante militære enheder og give dem den relevante flyveplan og andre data om det vildfarne luftfartøj

v) anmode de i nr. iii) og iv) beskrevne enheder samt andre luftfartøjer under flyvning om bistand til etablering af kommunikation med luftfartøjet og bestemmelse af dets position.

2) Kravene i nr. 1), iv), og nr. 1), v), gælder også for lufttrafiktjenesteenheder, som er blevet underrettet i overensstemmelse med nr. 1), iii).

3) Når luftfartøjets position bestemmes, skal lufttrafiktjenesteenheden:

▼M2

i) oplyse luftfartøjet om dets position og de korrigerende handlinger, det skal foretage. Disse oplysninger skal afgives straks, når ATS-enheden bliver bekendt med, at der er mulighed for interception eller anden trussel mod luftfartøjets sikkerhed og

▼B

ii) hvor det er nødvendigt, give andre lufttrafiktjenesteenheder og de relevante militære enheder relevante oplysninger om det vildfarne luftfartøj og eventuelle oplysninger, der er givet til luftfartøjet.

b) Så snart en lufttrafiktjenesteenhed bliver bekendt med et uidentificeret luftfartøj i sit område, forsøger den at bestemme luftfartøjets identitet, hvis det er nødvendigt for at yde lufttrafiktjenester, eller hvis det kræves af de relevante militære myndigheder, i overensstemmelse med de lokale procedurer. Til dette formål træffer lufttrafiktjenesteenheden de af følgende foranstaltninger, der er nødvendige under omstændighederne:

1) ►C1 forsøge ◄ at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet

2) ►C1 forespørge ◄ andre lufttrafiktjenesteenheder i flyveinformationsregionen om luftfartøjet og anmoder om deres bistand til at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet

3) ►C1 forespørge ◄ lufttrafiktjenesteenheder i de tilstødende flyveinformationsregioner om luftfartøjet og anmoder om deres bistand til at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet

▼B

4) ►C1 forsøge ◄ at indhente oplysninger fra andre luftfartøjer i området

5) lufttrafiktjenesteenheden underretter, hvis det er nødvendigt, den relevante militære enhed, så snart luftfartøjets identitet er blevet bestemt.

c) I tilfælde af vildfarne eller uidentificerede luftfartøjer skal der tages højde for muligheden for, at luftfartøjet er udsat for en ulovlig handling. Hvis lufttrafiktjenesteenheden formoder, at et vildfarent eller uidentificeret luftfartøj kan være udsat for en ulovlig handling, underrettes den relevante myndighed, som staten har udpeget, straks i overensstemmelse med de lokale procedurer.

▼M2

SERA.11012 Minimum brændstof og nødsituationer i forbindelse med brændstof

a) Når en pilot rapporterer minimum brændstof, skal flyvelederen hurtigst muligt underrette piloten om enhver forventet forsinkelse eller om, at ingen forsinkelse er forventet.

b) Når brændstofbeholdningen gør det nødvendigt at udsende en nødmelding, skal piloten i henhold til SERA.14095 angive dette ved at anvende det radiotelefoniske nødsignal (MAYDAY), helst udtalt tre gange efterfulgt af arten af nødsituationen (FUEL).

SERA.11013 Luftfartøjer med forringet performance

a) Når et luftfartøjs performance som følge af svigt i eller nedgradering af navigations-, kommunikations-, højdemålings-, styresystemer eller andre systemer forringes under det niveau, der kræves i det luftrum, hvori det opererer, skal flyvebesætningen straks underrette den relevante ATC-enhed. Påvirker svigtet eller nedgraderingen det anvendte adskillelsesminimum, skal flyvelederen tage skridt til at etablere en anden passende form for adskillelse eller adskillelsesminimum.

b) Nedgradering af eller svigt i RNAV-systemet

Hvis et luftfartøj som følge af et svigt i eller en nedgradering af RNAV-systemet ikke kan opfylde specifikationerne for RNAV-ruten eller -proceduren, skal piloten anmode om en ændret klarering.

c) Tab af muligheden for at bibeholde højden inden for tolerancen påkrævet til luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM-luftrum)

1) Piloten skal så hurtigt som muligt underrette ATC om ethvert tilfælde, hvor performance ikke længere lever op til kravene til højdetolerance for flyvning i RVSM-luftrum. I sådanne tilfælde skal piloten, når situationen muliggør det, indhente en ændret ATC-klarering, før der afviges fra den klarerede rute og/eller det klarerede flyveniveau. Er det ikke muligt at indhente en ændret ATC-klarering forud for en sådan afvigelse, skal piloten hurtigst muligt derefter indhente en ændret klarering.

2) Under operationer i eller stigning/nedstigning gennem RVSM-luftrum med luftfartøjer, der ikke er godkendt til RVSM-operationer, skal piloter rapportere status som ikke-godkendt som følger:

i) ved første opkald på enhver kommunikationskanal i RVSM-luftrum

ii) ved alle anmodninger om ændring af flyvehøjde og

iii) ved alle tilbagelæsninger af klareringer vedrørende flyvehøjde.

3) Flyveledere skal udtrykkeligt bekræfte modtagelsen af meldinger fra luftfartøjer, der rapporterer status som ikke-RVSM-godkendt.

▼M2

4) Nedgradering af udstyr i luftfartøjet — rapporteret af piloten:

i) Når piloten på et RVSM-godkendt luftfartøj, der opererer i RVSM-luftrum, underretter ATC om, at luftfartøjets udstyr ikke længere opfylder RVSM-kravene, skal ATC betragte luftfartøjet som værende et ikke-RVSM-godkendt luftfartøj.

ii) ATC skal øjeblikkeligt træffe foranstaltninger for at etablere et højdeadskillelsesminimum på mindst 600 m (2 000 ft) eller en passende horisontaladskillelse fra alle andre berørte luftfartøjer, der opererer i RVSM-luftrum. ATC skal normalt give et luftfartøj, der overgår til at være ikke-RVSM-godkendt, klarering ud af RVSM-luftrum, når det er muligt.

iii) Piloter skal snarest muligt underrette ATC om enhver genoprettelse af korrekt funktion for udstyr, som kræves for at opfylde RVSM-kravene.

iv) Den ACC, der først bliver bekendt med en ændring i et luftfartøjs RVSM-status, skal koordinere med tilstødende ACC, når dette er relevant.

5) Kraftig turbulens — ikke forudsagt:

i) Når et luftfartøj, der opererer i RVSM-luftrum, møder kraftig turbulens forårsaget af vejret eller wake turbulence, som efter pilotens opfattelse vil påvirke luftfartøjets evne til at bibeholde det klarerede flyveniveau, skal piloten underrette ATC. ATC skal etablere enten en passende horisontaladskillelse eller et øget højdeadskillelsesminimum.

ii) ATC skal så vidt muligt tilgodese piloters anmodninger om ændringer af flyveniveau og/eller flyverute og videresende trafikinformationer efter behov.

iii) ATC skal anmode om rapporter fra andre luftfartøjer for at afgøre, om RVSM bør suspenderes i sin helhed eller inden for et nærmere specificeret højdebånd og/eller område.

iv) For at sikre en velordnet afvikling af trafikoverførslen skal den ACC, som suspenderer RVSM, koordinere suspension(er) af den art og i givet fald enhver nødvendig tilpasning af sektorkapacitet med tilstødende ACC.

6) Kraftig turbulens — forudsagt:

i) Når meteorologiske udsigter forudsiger kraftig turbulens inden for RVSM-luftrum, skal ATC afgøre, hvorvidt RVSM bør suspenderes og i bekræftende fald hvor længe og specifikt for hvilke(t) flyveniveau(er) og/eller område.

ii) I tilfælde, hvor RVSM vil blive suspenderet, skal den ACC, som suspenderer RVSM, koordinere med tilstødende ACC med hensyn til flyveniveauer, der egner sig til trafikoverførsel, medmindre en nødordning for tildeling af flyveniveau er blevet fastlagt i en samarbejdsaftale. Den ACC, som suspenderer RVSM, skal ligeledes koordinere den gældende sektorkapacitet med tilstødende ACC, når det er relevant.

▼M2

SERA.11014 ACAS Resolution Advisory (RA)

a) Medmindre andet fremgår af den minimumsudstyrsliste, der er angivet i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([1]), skal ACAS II anvendes under flyvning i en funktionstilstand, der gør det muligt at vise RA-meddelelser til flyvebesætningen, hvis systemet opdager, at afstanden til et andet luftfartøj er uacceptabel. Dette gælder ikke, hvis det er nødvendigt at spærre for RA (og kun bruge TA-meddelelse eller tilsvarende) som følge af en unormal procedure eller forhold, der begrænser performance.

b) Vises en ACAS RA, skal piloter:

1) reagere omgående ved at følge RA som anført, medmindre dette vil bringe luftfartøjets flyvesikkerhed i fare

2) følge RA, også selv om der er en konflikt mellem RA og en ATC-instruktion om en manøvre

3) ikke manøvrere i modstrid med en RA

4) så snart arbejdspresset på flyvebesætningen tillader det, underrette den relevante ATC-enhed om RA, der kræver afvigelse fra den aktuelle ATC-instruktion eller -klarering

5) omgående efterkomme eventuelle ændrede RA

6) begrænse ændringerne af flyvevejen til det omfang, der er nødvendigt for at efterkomme RA

7) omgående vende tilbage til ATC-instruktionen eller -klareringen, når konflikten er løst og

8) underrette ATC, når de vender tilbage til den aktuelle klarering.

c) Når en pilot rapporterer en ACAS RA, må flyvelederen ikke forsøge at ændre luftfartøjets flyvevej, før piloten rapporterer »CLEAR OF CONFLICT«.

d) Afviger et luftfartøj fra sin ATC-klarering eller -instruktion i overensstemmelse med en RA, eller rapporterer en pilot en RA, ophører flyvelederens ansvar for at tilvejebringe adskillelse mellem dette luftfartøj og andre luftfartøjer, der involveres som en direkte følge af den manøvre, der forårsages af den pågældende RA. Flyvelederen skal overtage ansvaret for at genetablere adskillelse mellem alle involverede luftfartøjer, når:

1) flyvelederen bekræfter en modtaget rapport fra flyvebesætningen om, at luftfartøjet har genoptaget den gældende klarering, eller

2) flyvelederen bekræfter en modtaget rapport fra flyvebesætningen om, at luftfartøjet genoptager den gældende klarering, og udsteder en alternativ klarering, som bekræftes af flyvebesætningen.

▼B

SERA.11015 Interception

a) Med undtagelse af interception og eskorttjeneste, som udføres efter anmodning fra et luftfartøj, reguleres interception af civile luftfartøjer af relevante regler og administrative forskrifter, som er udstedt af medlemsstaterne i overensstemmelse med konventionen om international civil luftfart, især artikel 3, litra d), hvorefter de kontraherende stater i ICAO ved udstedelse af regler for deres statsluftfartøjer forpligter sig til at tage behørigt hensyn til den civile luftfarts sikkerhed.

b) Når et civilt luftfartøj bliver interceptet, skal luftfartøjschefen i det interceptede luftfartøj:

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

▼B

1) straks følge de instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj, samt fortolke og besvare de visuelle signaler i overensstemmelse specifikationerne i tabel S11-1 og S11-2

2) om muligt underrette den relevante lufttrafiktjenesteenhed

3) forsøge at etablere radiokommunikation med det interceptende luftfartøj eller den enhed, som leder interceptionen, ved at foretage et generelt opkald på nødfrekvensen 121,5 MHz, idet der gives oplysning om det interceptede luftfartøjs identitetsbetegnelse samt flyvningens art. Hvis der ikke etableres nogen forbindelse på denne frekvens, skal luftfartøjschefen om muligt gentage opkaldet på nødfrekvensen 243 MHz

4) hvis luftfartøjet er udstyret med SSR-transponder, ►C1 vælge funktionstilstand A ◄, kode 7700, medmindre anden instruktion er givet af den relevante lufttrafiktjenesteenhed

5) hvis luftfartøjet er udstyret med ADS-B eller ADS-C, vælge nødfunktionaliteten, såfremt denne er tilgængelig, medmindre anden instruktion er givet af den relevante lufttrafiktjenesteenhed.

Tabel S11-1

Signaler fra det interceptende luftfartøj og svarsignaler fra det interceptede luftfartøj

Serie	Signaler fra det INTERCEPTENDE luftfartøj	Betydning	Svarsignaler fra det INTERCEPTEDE luftfartøj	Betydning
1	Om DAGEN eller om NATTEN — Tipning af luftfartøjet samt blinken med navigationslys med uregelmæssige intervaller (og landingslys, hvis det er en helikopter) fra en position lidt over og foran og normalt til venstre for det interceptede luftfartøj (eller til højre, hvis det interceptede luftfartøj er en helikopter) og, efter modtaget svar, et langsomt drej, der udføres i samme højde, normalt til venstre (eller til højre, hvis det er en helikopter) på den krævede kurs. *Anm. 1* *Meteorologiske forhold eller terræn kan nødvendiggøre, at det interceptende luftfartøj udfører ovenstående placeringer og drej i serie 1 modsat.* *Anm. 2* *Hvis det interceptede luftfartøj ikke er i stand til at holde trit med det interceptende luftfartøj, forventes det interceptende luftfartøj at flyve en serie ovale 360° drej (racetrack patterns) og tippe luftfartøjet, hver gang det passerer det interceptede luftfartøj.*	De er blevet interceptet. Følg mig.	DAG eller NAT — Tipning af luftfartøjet samt blinken med navigationslys med uregelmæssige intervaller og følgen efter.	Det er forstået. Vil følge instruktionen.
2	DAG eller NAT — En brat manøvre fra det interceptende luftfartøj, udført som et stigende drej på 90° eller mere uden at krydse det interceptede luftfartøjs flyvevej.	De kan fortsætte.	DAG eller NAT — Tipning af luftfartøjet.	Det er forstået. Vil følge instruktionen.

▼B

Serie	Signaler fra det INTERCEPTENDE luftfartøj	Betydning	Svarsignaler fra det INTERCEPTEDE luftfartøj	Betydning
3	DAG eller NAT — Overflyvning af bane i brug eller, hvis det interceptede luftfartøj er en helikopter, overflyvning af helikopterlandingsområdet, foretaget med sænket understel (hvis der er et sådant) og med konstant lysende landingslys. Hvis der er tale om helikoptere, foretager den interceptende helikopter indflyvning til landing således, at den bringes til at svæve nær landingsområdet.	Land på denne flyveplads.	DAG eller NAT — Følger efter det interceptende luftfartøj med sænket understel (hvis der er et sådant) og med konstant lysende landingslys, og hvis landing anses for sikker efter foretaget overflyvning af bane i brug eller helikopterlandingsområdet, fortsættes til landing.	Det er forstået. Vil følge instruktionen.

Tabel S11-2

Signaler fra det interceptede luftfartøj og svarsignaler fra det interceptende luftfartøj

Serie	Signaler fra det INTERCEPTEDE luftfartøj	Betydning	Svarsignaler fra det INTERCEPTENDE luftfartøj	Betydning
4	DAG eller NAT — Trækker understellet op (hvis der er et sådant) og blinker med landingslys under passage af bane i brug eller helikopterlandingsområdet i en højde over 300 m (1 000 ft), men ikke over 600 m (2 000 ft) over flyvepladsen (hvis det er en helikopter i en højde over 50 m (170 ft), men ikke over 100 m (330 ft) over flyvepladsen) og fortsætter med at flyve rundt om bane i brug eller helikopterlandingsområdet. Hvis luftfartøjet ikke er i stand til at blinke med landingslysene, blinkes med andet tilgængeligt lys.	Flyvepladsen, De har anvist, er utilstrækkelig.	DAG eller NAT — Hvis det ønskes, at det interceptede luftfartøj skal følge det interceptende luftfartøj til en alternativ flyveplads, trækker det interceptende luftfartøj sit understel op (hvis der er et sådant) og bruger de signaler, der er foreskrevet i serie 1 for interceptende luftfartøjer. Hvis det besluttes at frigive det interceptede luftfartøj, anvender det interceptende luftfartøj de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer.	Det er forstået. Følg mig. Det er forstået. De kan fortsætte.
5	DAG eller NAT — Tænder og slukker regelmæssigt alt tilgængeligt lys, men på en sådan måde, at det ikke kan forveksles med blinksignaler.	Kan ikke efterkommes.	DAG eller NAT — Anvender de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer.	Det er forstået.
6	DAG eller NAT — Blinker uregelmæssigt med alt tilgængeligt lys.	I nød.	DAG eller NAT — Anvender de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer.	Det er forstået.

c) Hvis instruktioner, der modtages via radio fra en hvilken som helst kilde, er i modstrid med dem, som gives af det interceptende luftfartøj via visuelle signaler, skal det interceptede luftfartøj straks anmode om afklaring, mens det fortsætter med at overholde de visuelle instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj.

d) Hvis instruktioner, der modtages via radio fra en hvilken som helst kilde, er i modstrid med dem, som gives af det interceptende luftfartøj via radio, skal det interceptede luftfartøj straks anmode om afklaring, mens det fortsætter med at overholde de radioinstruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj.

e) Hvis der etableres radiokontakt under interception, men det ikke er muligt at kommunikere på et fælles sprog, skal det forsøges at videregive instruktioner, kvittering for instruktioner og væsentlige oplysninger ved hjælp af de udtryk og den udtale, der er angivet i tabel S11-3, idet hvert udtryk sendes to gange:

▼B

Tabel S11-3

Udtryk til brug for det INTERCEPTENDE luftfartøj			Udtryk til brug for det INTERCEPTEDE luftfartøj		
Udtryk	Udtale (1)	Betydning	Udtryk	Udtale (1)	Betydning
CALL SIGN	KOL SA-IN	Hvad er Deres kaldesignal?	CALL SIGN (kaldesignal) (2)	KOL SA-IN (kaldesignal)	Mit kaldesignal er (kaldesignal)
FOLLOW	FOL-LO	Følg mig	WILCO	VILL-KO	►M2 Det er forstået, vil følge instruktionen ◄
DESCEND	DEE-SEND	Nedstig til landing	►M2 — ◄		
			CAN NOT	KANN NOTT	Kan ikke efterkommes
YOU LAND	YOULAAND	Land på denne flyveplads	REPEAT	REE-PEET	Gentag instruktionen
			AM LOST	AM LOSST	Position ukendt
PROCEED	PRO-SEED	De kan fortsætte			
			MAYDAY	MAYDAY	Jeg er i nød
			HIJACK (3)	HI-JACK	Jeg er blevet kapret
			LAND (stedets navn)	LAAND (stedets navn)	Jeg anmoder om tilladelse til at lande i (stedets navn)
			DESCEND	DEE-SEND	Jeg er nødt til at nedstige

(1) I anden kolonne er de stavelser, der skal betones, understreget.
(2) Det kaldesignal, der skal gives, er det, som anvendes ved radiotelefonikommunikation med lufttrafiktjenesteenheder, og som svarer til luftfartøjets identitetsbetegnelse i flyveplanen.
(3) Omstændighederne gør det ikke altid muligt, eller ønskeligt, at bruge udtrykket »HIJACK« (kapring).

f) Så snart en lufttrafiktjenesteenhed opdager, at et luftfartøj interceptes inden for enhedens ansvarsområde, træffer den de af følgende foranstaltninger, der er nødvendige under omstændighederne:

1) forsøger at etablere tovejskommunikation med det interceptede luftfartøj med alle tilgængelige midler, herunder nødradiofrekvensen 121,5 MHz, medmindre en sådan kommunikation allerede eksisterer

2) underretter piloten i det interceptede luftfartøj om interceptionen

3) etablerer kontakt med den interceptkontrolenhed, der har tovejskommunikation med det interceptende luftfartøj, og giver den alle oplysninger om luftfartøjet

4) transmitterer meddelelser mellem det interceptende luftfartøj eller interceptkontrolenheden og det interceptede luftfartøj, hvis det er nødvendigt

5) træffer alle nødvendige foranstaltninger i tæt samarbejde med interceptkontrolenheden til at beskytte det interceptede luftfartøjs sikkerhed

6) underretter lufttrafiktjenesteenheder i tilstødende flyveinformationsregioner, hvis det viser sig, at luftfartøjet er fløjet fra sådanne tilstødende flyveinformationsregioner.

▼B

g) Så snart en lufttrafiktjenesteenhed opdager, at et luftfartøj interceptes uden for enhedens ansvarsområde, træffer den de af følgende foranstaltninger, der er nødvendige under omstændighederne:

1) underretter lufttrafiktjenesteenheden i det luftrum, hvor interceptionen finder sted, og giver denne enhed de foreliggende oplysninger, som kan hjælpe enheden til at identificere luftfartøjet, og anmoder den om at træffe foranstaltninger i overensstemmelse med litra f)

2) transmitterer meddelelser mellem det interceptede luftfartøj og den relevante lufttrafiktjenesteenhed, interceptkontrolenheden eller det interceptende luftfartøj.

AFDELING 12

Tjenester relateret til meteorologi — Observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter

SERA.12001 Typer af observationer fra luftfartøjer

a) Følgende observationer fra luftfartøjer foretages i en hvilken som helst af flyvningens faser:

1) specielle observationer fra luftfartøjet

2) andre ikke-rutinemæssige observationer fra luftfartøjet.

SERA.12005 Specielle observationer fra luftfartøjet

a) Specielle observationer foretages og rapporteres af alle luftfartøjer, når følgende forhold forekommer eller observeres:

1) moderat eller voldsom turbulens eller

2) moderat eller voldsom tilisning eller

3) voldsom bjergbølge eller

4) tordenvejr uden hagl, der er skjult, spredt eller i bygelinjer eller

5) tordenvejr med hagl, der er skjult, spredt eller i bygelinjer eller

6) voldsomme støvstorme eller sandstorme eller

7) vulkansk askesky eller

8) tegn på vulkansk aktivitet eller vulkanudbrud eller

▼M4

9) den oplevede bremsevirkning på banen er ikke så god som rapporteret.

▼B

b) De kompetente myndigheder foreskriver om nødvendigt andre forhold, der skal rapporteres af alle luftfartøjer, hvis de forekommer eller observeres.

▼M2

c) Flyvebesætningsmedlemmer skal udarbejde rapporterne ved hjælp af formularer baseret på modellen AIREP SPECIAL-formularen som fastsat i tillæg 5, punkt A. Disse rapporter skal være i overensstemmelse med de detaljerede rapporteringsinstruktioner, jf. tillæg 5, punkt 2.

1) De detaljerede instruktioner, herunder meldingsformater og fraseologi, der er fastsat i tillæg 5, skal anvendes af flyvebesætningsmedlemmer, når de transmitterer luftrapporter, og af ATS-enheder, når de videretransmitterer sådanne rapporter.

2) Specielle luftrapporter, der indeholder observationer af vulkansk aktivitet, skal registreres i formularen speciel luftrapport om vulkansk aktivitet. Formularer, der er baseret på modelformularen for specielle luftrapporter om vulkansk aktivitet, der er anført i tillæg 5, punkt B, skal stilles til rådighed for flyvebesætninger, der opererer på ruter, som kan blive berørt af vulkanaskeskyer.

▼B

SERA.12010 Andre ikke-rutinemæssige observationer fra luftfartøjet

Når andre vejrforhold, som ikke er anført i SERA.12005, litra a), f.eks. vindvariation, forekommer, og når de efter luftfartøjschefens vurdering kan påvirke sikkerheden eller berøre ►C1 andre luftfartøjers operationer ◄, underretter luftfartøjschefen så hurtigt som muligt den relevante lufttrafiktjeneste.

SERA.12015 Rapportering af observationer fra luftfartøjet via talekommunikation

a) Observationer fra luftfartøjer rapporteres under flyvningen på det tidspunkt, hvor observationen foretages, eller så hurtigt som muligt derefter.

b) Observationer fra luftfartøjer rapporteres som luftrapporter og skal opfylde de tekniske specifikationer i tillæg 5.

SERA.12020 Udveksling af luftrapporter

a) Lufttrafiktjenesteenheder transmitterer så hurtigt som muligt specielle og ikke-rutinemæssige luftrapporter til:

1) andre berørte luftfartøjer

▼M2

2) det relevante meteorologiske overvågningskontor (MWO) i overensstemmelse med tillæg 5, punkt 3 og

▼B

3) andre berørte lufttrafiktjenesteenheder.

b) Transmissioner til luftfartøjer gentages med regelmæssige mellemrum og i et tidsrum, der fastlægges af den berørte lufttrafiktjenesteenhed.

▼M2

AFDELING 13

SSR-transponder

SERA.13001 Operation med SSR-transponder

a) Når et luftfartøj medbringer en funktionsdygtig SSR-transponder, skal piloten lade transponderen være aktiveret uafbrudt under flyvningen, uanset om luftfartøjet er inden for eller uden for luftrum, hvor SSR anvendes til ATS-formål.

b) Piloter må ikke benytte IDENT-funktionen, medmindre ATS anmoder herom.

c) Medmindre der er tale om flyvning i luftrum, hvori den kompetente myndighed gør det obligatorisk at benytte transponder, undtages luftfartøjer uden tilstrækkelig elforsyning fra kravet om at benytte transponderen uafbrudt.

SERA.13005 SSR-transponder i funktionstilstand A — kodeindstilling

a) En pilot i et luftfartøj, som er udstyret med SSR, skal for at angive en specifik nødsituation:

1) vælge kode 7700 for at angive en nødsituation, medmindre ATC tidligere har instrueret piloten i at indstille transponderen på en specifik kode. I sidstnævnte tilfælde må piloten desuagtet vælge kode 7700, hvis der er en særlig grund til at antage, at dette vil være den bedste fremgangsmåde;

2) vælge kode 7600 for at angive svigtende radiokommunikation

▼M2

3) så vidt muligt vælge kode 7500 for at angive at være udsat for en ulovlig handling. Hvis omstændighederne tilsiger det, bør kode 7700 anvendes i stedet.

b) Undtagen i de tilfælde, der er beskrevet i litra a), skal piloten:

1) vælge koder ifølge ATS-enhedens instruktion eller

2) i mangel af ATS-instruktioner om kodevalg vælge kode 2000 eller en anden kode foreskrevet af den kompetente myndighed eller

3) når der ikke modtages lufttrafiktjenester, vælge kode 7000 for at forbedre sporbarheden af luftfartøjer med det rette udstyr, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet.

c) Hvis det observeres, at den kode, der vises på præsentationsskærmen, afviger fra den, der er tildelt luftfartøjet:

1) skal piloten anmodes om at bekræfte den valgte kode og i givet fald genindstille den korrekte kode og

2) er der fortsat uoverensstemmelse mellem tildelte og viste koder, kan piloten anmodes om at afbryde luftfartøjets transponder. Den næste kontrolposition og enhver anden berørt enhed, som benytter SSR og/eller multilateration (MLAT) i forbindelse med udøvelsen af ATS, skal underrettes herom.

SERA.13010 Trykhøjderelaterede oplysninger

a) Når et luftfartøj er udstyret med funktionstilstand C-udstyr, skal piloten uafbrudt lade denne funktionstilstand være aktiveret, medmindre ATC instruerer om andet.

b) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet, skal trykhøjderelaterede højdeoplysninger, der vises hos flyvelederen, verificeres mindst én gang af hver ATC-enhed med det rette udstyr ved første kontakt med det pågældende luftfartøj eller, hvis dette ikke er muligt, snarest muligt derefter.

SERA.13015 SSR-transponder i funktionstilstand S — luftfartøjsidentifikationsindstilling

a) Luftfartøjer, der er udstyret med funktionstilstand S med luftfartøjsidentifikationsfunktion, skal transmittere luftfartøjsidentifikationen som angivet i ICAO-flyveplanens punkt 7 eller, når flyveplan ikke er indgivet, luftfartøjets registreringsbetegnelse.

b) Når det observeres på præsentationsskærmen, at et luftfartøj udstyret med funktionstilstand S transmitterer en anden luftfartøjsidentifikation end den, der forventes fra luftfartøjet, skal piloten anmodes om at bekræfte og i givet fald genindsætte den korrekte luftfartøjsidentifikation.

c) Hvis der efter pilotens bekræftelse af, at den korrekte luftfartøjsidentifikation er blevet indstillet på funktionstilstand S-identifikationsfunktionen, fortsat er uoverensstemmelse, skal flyvelederen træffe følgende foranstaltninger:

1) piloten underrettes om, at der fortsat er uoverensstemmelse

2) hvis muligt ændres det label, som viser luftfartøjets identitet på præsentationsskærmen, og

▼M2

3) den næste kontrolposition og enhver anden berørt enhed, som benytter funktionstilstand S til identifikation, underrettes om den fejlbehæftede luftfartøjsidentifikation, der transmitteres fra luftfartøjet.

SERA.13020 SSR-transpondersvigt i områder, hvor det er obligatorisk at medbringe en fungerende transponder

a) I tilfælde af, at en transponder svigter efter afgang, skal ATC-enheder forsøge at gøre det muligt for luftfartøjet at fortsætte flyvningen til bestemmelsesflyvepladsen i overensstemmelse med flyveplanen. Piloter må dog forvente at skulle overholde specifikke restriktioner.

b) Hvis en transponder svigter og ikke kan udbedres før afgang, skal piloter:

1) underrette ATS hurtigst muligt, og helst inden en flyveplan indgives

2) i ICAO-flyveplanformularens punkt 10 under SSR indsætte bogstavet »N« for at markere, at transponderen er helt ude af funktion, eller, i tilfælde af delvis transpondersvigt, indsætte bogstavet svarende til den tilbageværende transponderkapacitet og

3) opfylde alle offentliggjorte procedurer for anmodning om fritagelse fra kravene om at medbringe en velfungerende SSR-transponder.

AFDELING 14

Talekommunikationsprocedurer

SERA.14001 Generelt

Standardiseret fraseologi skal anvendes i alle situationer, for hvilke den er specificeret. Normal tale må kun benyttes i tilfælde, hvor standardiseret fraseologi ikke er egnet til en påtænkt transmission.

SERA.14005 Kategorier af meldinger

a) Kategorierne af meldinger, som håndteres af luftfartens mobile tjeneste, og prioritetsrækkefølgen med hensyn til oprettelsen af kommunikationsforbindelser og transmission af meldinger skal være i overensstemmelse med tabel S14-1.

Tabel S14-1

Meldingskategori og prioritetsorden for radiotelefonisk signal	Radiotelefonisk signal
a) Nødopkald, nødmeldinger og nødtrafik	**MAYDAY**
b) Ilmeldinger, herunder meldinger, som indledes med det medicinske transport-signal	**PAN PAN** *eller* **PAN PAN MEDICAL**
c) Meldinger vedrørende pejlinger	—
d) Meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed	—
e) Meteorologiske meldinger	—
f) Meldinger vedrørende luftfartøjers regularitet	—

b) Nødmeldinger og nødkommunikation skal håndteres i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt SERA.14095.

▼M2

c) Ilmeldinger og ilkommunikation, herunder meldinger som indledes med det medicinske transport-signal, skal håndteres i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt SERA.14095.

SERA.14010 Meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed

Meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed skal omfatte:

a) meldinger om bevægelse og kontrol

b) meldinger fra en luftfartøjsoperatør eller et luftfartøj af umiddelbar betydning for et luftfartøj under flyvning

c) rådgivning om vejrforhold af umiddelbar betydning for et luftfartøj under flyvning eller umiddelbart før afgang (kommunikeret individuelt eller ved samtidig opkald til flere)

d) andre meldinger af betydning for luftfartøjer under flyvning eller umiddelbart før afgang.

SERA.14015 Anvendt fraseologi i luft til jord-kommunikation

a) luft til jord-radiokommunikation skal gennemføres på engelsk eller på det sprog, der normalt anvendes af stationen på landjorden.

b) efter anmodning fra ethvert luftfartøj skal engelsk kunne anvendes på alle stationer på landjorden, der betjener udpegede flyvepladser og ruter, der benyttes af den internationale luftfart. ►C2 Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet i særlige tilfælde, skal engelsk anvendes til kommunikation mellem ATS-enheden og luftfartøjer på flyvepladser med flere end 50 000 internationale IFR-flybevægelser om året. ◄ Medlemsstater, hvor engelsk på datoen for denne forordnings ikrafttræden ikke er det eneste sprog, der benyttes til kommunikation mellem ATS-enheder og luftfartøjer ved sådanne flyvepladser, kan beslutte ikke at anvende kravet om at benytte engelsk; Kommissionen underrettes i så fald herom. I sådanne tilfælde gennemfører disse medlemsstater senest den 31. december 2017 en undersøgelse af muligheden for at pålægge, at meddelelser mellem ATS-enheden og luftfartøjer foregår på engelsk på de nævnte flyvepladser af sikkerhedshensyn og for at undgå luftfartøjers indtrængen på en optaget bane eller andre flyvesikkerhedsrisici, idet der tages hensyn til gældende bestemmelser i Unionens og medlemsstaternes lovgivning om brugen af sprog. De skal offentliggøre denne undersøgelse og meddele agenturet og Kommissionen konklusionerne heraf.

c) De sprog, der kan anvendes ved en given station på landjorden, skal angives i luftfartsinformationspublikationer og andre offentliggjorte luftfartspublikationer om sådanne faciliteter.

SERA.14020 Stavning af ord i radiotelefoni

Når egennavne, forkortelser og ord, hvis stavemåde der kan herske tvivl om, staves i radiotelefoni, skal det alfabet anvendes, som er beskrevet i tabel S14-2.

Tabel S14-2

Radiotelefonisk stavealfabet

Bogstav	Ord	Tilnærmet udtale (Gengivelse i det latinske alfabet)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *eller* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼M2

Bogstav	Ord	Tilnærmet udtale (Gengivelse i det latinske alfabet)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM *eller* OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

I den tilnærmelsesvise gengivelse ved hjælp af det latinske alfabet lægges trykket på understregede stavelser.

SERA.14025 Principper for identifikation af ATS-ruter bortset fra standard afgangs- og ankomstruter

a) Anvendelse af designationskoder for ATS-ruter i kommunikation

1) I talekommunikation skal basisbogstavet i en designation udtales i henhold til stavealfabetet som fastlagt i tabel S14-2.

2) Anvendes præfikset K, U eller S, skal de i talekommunikation udtales som følger:

i) K — KOPTER

ii) U — UPPER

iii) S — SUPERSONIC

b) Udtrykket »kopter« skal udtales som i ordet »helikopter«, og ordene »upper« og »supersonic« som på engelsk.

▼M2

SERA.14026 Betydningsfulde punkter

I talekommunikation skal der normalt henvises til betydningsfulde punkter ved at benytte navnet i normalt sprog på betydningsfulde punkter, der er markeret ved et radionavigationshjælpemiddel, eller for betydningsfulde punkter, der ikke er markeret ved et radionavigationshjælpemiddel, ved at benytte og udtale den entydige »navnekode« på fem bogstaver. Anvendes navnet på punktet med radionavigationshjælpemidlet ikke i normalt sprog, skal det erstattes af designationskoden, som i talekommunikation skal udtales i henhold til stavealfabetet.

SERA.14030 Anvendelse af designationskoder for standard instrument afgangs- og ankomstruter (SID/STAR)

I talekommunikation skal designationskoden anvendes i normalt sprog for standard instrument afgangs- og ankomstruter.

SERA.14035 Transmission af tal i radiotelefoni

a) Transmission af tal

1) Alle tal, der anvendes til at transmittere kaldesignal for luftfartøjer, kurs, start- og landingsbane, vindretning og -hastighed, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig.

i) Flyveniveauer skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, undtagen for flyveniveauer i hele hundrede.

ii) Højdemålerindstillingen skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig undtagen ved indstilling på 1 000 hPa, der skal transmitteres som »ET TUSINDE« (»ONE THOUSAND«).

iii) Alle tal, der anvendes til transmission af transponderkoder, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, medmindre transponderkoderne kun indeholder hele tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«).

2) Alle tal, der anvendes til transmission af andre oplysninger end dem, der omhandles i litra a), nr. 1), skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, medmindre tallene indeholder hele hundrede og tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af hundrede eller tusinde efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«) eller »TUSINDE« (»THOUSAND«) alt efter tilfældet. Kombinationer af tusinde og hele hundrede skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«) efterfulgt af hundrede efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«).

3) I tilfælde, hvor der er behov for at præcisere det transmitterede tal som hele tusinde og/eller hele hundrede, skal tallet transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig.

4) Når der afgives oplysninger om den relative pejling til en genstand eller konfliktende trafik udtrykt ved urvisermetoden, skal oplysningerne afgives ved at udtale cifrene samlet som f.eks. »TEN O'CLOCK« eller »ELEVEN O'CLOCK«.

5) Tal, som indeholder et decimalkomma, skal transmitteres som foreskrevet i litra a), nr. 1), med kommaet i den rigtige rækkefølge angivet ved ordet »DECIMAL«.

6) Ved angivelse af transmissionskanalen for VHF-radiokommunikation skal alle 6 cifre i den numeriske designation angives, medmindre 5. og 6. ciffer begge er nul. I så fald angives alene de 4 første cifre.

▼M2

SERA.14040 Udtale af tal

Når engelsk anvendes som kommunikationssprog, skal tal transmitteres ved anvendelse af den udtale, der er angivet i tabel S14-3:

Tabel S14-3

Tal eller talelement	Udtale
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundrede	HUN-dred
Tusinde	TOU-SAND

SERA.14045 Transmissionsteknik

a) Transmissioner skal gennemføres kortfattet i et normalt toneleje.

b) Følgende ord og vendinger skal, alt efter tilfældet, anvendes ved radiokommunikation og skal have den betydning, der angives i tabel S14-4:

Tabel S14-4

Udtryk	Betydning
BEKRÆFT MELDING (ACKNOWLEDGE)	»Lad mig vide, at min melding er modtaget og forstået.«
JA (AFFIRM)	»Ja«
GODKENDT (APPROVED)	»Forespørgsel godkendt.«
BREAK	»Jeg indikerer hermed adskillelse mellem dele af min melding.«
BREAK BREAK	»Jeg indikerer hermed adskillelse mellem meldinger transmitteret til forskellige luftfartøjer i en meget travl arbejdssituation.«
ANNULLER (CANCEL)	»Annuller tidligere transmitterede klarering.«

▼**M2**

Udtryk	Betydning
KONTROLLER (CHECK)	»Kontroller et system eller en procedure.«
TILLADT (CLEARED)	»Tilladelse til at fortsætte på de angivne betingelser.«
BEKRÆFT (CONFIRM)	»Jeg anmoder om bekræftelse på: (*klarering, ATC-instruktion, handling eller information*).«
KONTAKT eller SKIFT TIL (CONTACT)	»Etabler radiokontakt med …«
KORREKT (CORRECT)	»Det er korrekt«.
RETTELSE (CORRECTION)	»En fejl er begået i denne transmission (*eller* angivet melding). Den korrekte version er …«
IGNORER MELDING (DISREGARD)	»Ignorer.«
HVORDAN LÆSER DU MIG (HOW DO YOU READ)	»Hvordan er læseligheden af min transmission?« (jf. punkt SERA.14070, litra c))
JEG GENTAGER (I SAY AGAIN)	»Jeg gentager af hensyn til klarheden eller for at understrege.«
FORBLIV (MAINTAIN)	»Fortsæt i overensstemmelse med den eller de angivne betingelser« — eller i ordets bogstavelige forstand.
AFLYT (MONITOR)	»Lyt på (frekvens).«
NEGATIV (NEGATIVE)	»Nej «*eller* »Tilladelse ikke givet «*eller* »Det er ikke korrekt «*eller* »Ude af stand til at efterkomme«.
SKIFTER (OVER)	»Min transmission er afsluttet, og jeg forventer svar fra dig.«
SLUT (OUT)	»Denne udveksling af transmissioner er afsluttet, og jeg forventer intet svar.«
LÆS TILBAGE (READ BACK)	»Gentag hele eller en nærmere angivet del af denne melding for mig nøjagtig som modtaget.«
ÆNDRET TILLADELSE (RECLEARED)	»Din seneste klarering er ændret, og denne nye klarering erstatter den tidligere klarering eller del(e) heraf.«
RAPPORTER (REPORT)	»Send mig følgende oplysninger …«
ANMODER OM (REQUEST)	»Jeg vil gerne vide … «*eller* »Jeg anmoder om …«
FORSTÅET eller MODTAGET (ROGER)	»Jeg har modtaget hele den seneste transmission.«
GENTAG (SAY AGAIN)	»Gentag hele eller følgende del af den seneste transmission.«
TAL LANGSOMMERE (SPEAK SLOWER)	»Nedsæt talehastigheden.«
VENT JEG KALDER TILBAGE (STANDBY)	»Vent, jeg kalder dig.«
IKKE I STAND TIL (UNABLE)	»Jeg kan ikke efterkomme din anmodning, ATC-instruktion eller klarering.«

▼M2

Udtryk	Betydning
WILCO	*(Sammentrækning af »will comply«)* »Jeg forstår din melding og vil efterkomme den.«
SEND HVERT ORD TO GANGE (WORDS TWICE)	a) *Som anmodning*: »Kommunikationen er vanskelig. Send hvert ord eller gruppe af ord to gange.« b) *Som information:* »Da kommunikation er vanskelig, vil hvert ord eller gruppe af ord blive sendt to gange.«

SERA.14050 Radiokaldesignaler for luftfartøjer

a) Fuldt kaldesignal

Et luftfartøjs radiokaldesignal skal tilhøre en af følgende typer:

1) Type a) — karaktererne, der svarer til luftfartøjets registreringsbetegnelse eller

2) Type b) — luftfartøjsoperatørens telefoni-betegnelse efterfulgt af de sidste fire karakterer af luftfartøjets registreringsbetegnelse

3) Type c) — luftfartøjsoperatørens telefoni-betegnelse efterfulgt af rutenummeret.

b) Forkortede kaldesignaler

Luftfartøjers radiokaldesignaler som angivet i litra a), dog med undtagelse af type c), må forkortes under de omstændigheder, der er beskrevet i punkt SERA.14055, litra c). Forkortede kaldesignaler skal udformes således:

1) type a) — den første karakter af registreringen og mindst de to sidste karakterer af kaldesignalet

2) type b) — luftfartøjsoperatørens telefoni-betegnelse efterfulgt af mindst de to sidste karakterer af kaldesignalet

3) type c) — ingen forkortet form.

SERA.14055 Radiokommunikation — procedurer

a) Et luftfartøj må ikke ændre typen af sit radiokaldesignal under en flyvning undtagen midlertidigt, hvis en ATC-enhed af sikkerhedshensyn instruerer herom. Transmission til luftfartøjer, der befinder sig i startfasen, under sidste del af slutindflyvningen og under landingsafløbet, må kun finde sted, hvis det af sikkerhedsmæssige årsager er påkrævet.

b) Etablering af radiokommunikation

1) Ved etablering af kommunikation skal der altid anvendes fulde radiokaldesignaler. Ved etablering af kommunikation skal luftfartøjer indlede deres opkald med den kaldte stations betegnelse efterfulgt af den kaldende stations betegnelse.

2) Som svar på ovenstående opkald skal den kaldende stations kaldesignal anvendes efterfulgt af den svarende stations kaldesignal, hvilket skal betragtes som en opfordring til, at den kaldende station påbegynder transmissionen. Ved udveksling af kommunikation inden for samme ATS-enhed kan ATS-enhedens kaldesignal udelades, såfremt dette er godkendt af den kompetente myndighed.

▼M2

3) Kommunikation skal indledes med opkald og svar, når kontakt ønskes etableret, medmindre det er sikkert, at den kaldte station vil modtage opkaldet; den kaldende station kan i så fald transmittere meldingen uden at afvente svar fra den kaldte station.

c) Efterfølgende radiokommunikation

1) Forkortede radiokaldesignaler som foreskrevet i punkt SERA.14050, litra b), må først anvendes, når en tilfredsstillende kommunikation er blevet etableret, og forudsat at der efter al sandsynlighed ikke vil opstå nogen forveksling. Et luftfartøj må først benytte sit forkortede kaldesignal, efter at det er blevet kaldt således af luftfartsstationen.

2) Ved udstedelsen af ATC-klareringer og tilbagelæsning af sådanne klareringer skal flyveledere og piloter altid tilføje kaldesignalet på det luftfartøj, som klareringen afsendes til. I alle andre tilfælde skal løbende tovejskommunikation tillades, efter der er etableret kontakt, uden yderligere identifikation eller kaldesignaler, indtil kontakten afsluttes.

SERA.14060 Udveksling af VHF-kommunikation

a) Den relevante ATS-enhed skal rådgive et givet luftfartøj om overførsel fra en radiofrekvens til en anden i overensstemmelse med aftalte procedurer. I mangel af en sådan rådgivning skal luftfartøjet underrette ATS-enheden, inden en sådan overførsel foretages.

b) Når et luftfartøj etablerer den første kontakt på eller forlader en VHF-frekvens, skal det transmittere de oplysninger, som måtte være foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenester og godkendt af den kompetente myndighed.

SERA.14065 Radiokommunikation — procedurer for frekvensskifte på luft til jord-talekommunikationskanaler

a) Medmindre andet er foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenesten og godkendt af den kompetente myndighed, skal det første opkald til en ATS-enhed efter et frekvensskifte på luft til jord-talekommunikationskanaler indeholde følgende elementer:

1) den kaldte ATS-enheds betegnelse

2) kaldesignal, og for luftfartøjer af wake turbulence-kategorien HEAVY udtrykket »HEAVY« eller »SUPER«, hvis den kompetente myndighed har betegnet denne luftfartøjstype således

3) flyveniveau, herunder passeret og klareret flyveniveau, hvis det klarerede flyveniveau ikke bibeholdes

4) hastighed, hvis tildelt af ATC, og

5) supplerende elementer som er foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenesten og godkendt af den kompetente myndighed.

b) Piloter skal oplyse flyveniveauet til nærmeste hele 30 m eller 100 ft som angivet på pilotens højdemåler.

c) Første opkald til kontroltårn

For luftfartøjer, til hvilke der ydes tårnkontroltjeneste, skal det første opkald indeholde:

1) den kaldte ATS-enheds betegnelse

2) kaldesignal, og for luftfartøjer af wake turbulence-kategorien HEAVY udtrykket »HEAVY« eller »SUPER«, hvis den kompetente myndighed har betegnet denne luftfartøjstype således

▼M2

3) position og

4) supplerende elementer som er foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenesten og godkendt af den kompetente myndighed.

SERA.14070 Procedurer for prøveopkald

a) Prøveopkald skal udformes således:

1) den kaldte stations identitetsbetegnelse

2) den kaldende stations identitetsbetegnelse

3) udtrykket »RADIO CHECK«

4) den anvendte frekvens.

b) Et prøveopkald skal besvares således:

1) identitetsbetegnelse for den station, der initierer prøveopkaldet

2) identitetsbetegnelse for den station, der besvarer opkaldet

3) oplysning om læseligheden af opkaldet fra den station, der anmoder om prøveopkaldet.

c) I forbindelse med prøveopkald skal følgende graduering af læselighed anvendes:

Graduering af læselighed

1) 1 Ulæselig (Unreadable)

2) 2 Læselig af og til (Readable now and then)

3) 3 Læselig, men med besvær (Readable but with difficulty)

4) 4 Læselig (Readable)

5) 5 Fuldstændig læselig (Perfectly readable).

SERA.14075 Udveksling af kommunikation

a) Kommunikation skal være kortfattet og utvetydig, og standardiseret fraseologi skal anvendes, når en sådan foreligger.

1) Når et luftfartøj transmitterer en bekræftelse af, at en melding er modtaget, skal bekræftelsen indeholde det pågældende luftfartøjs kaldesignal.

2) Når en ATS-enhed transmitterer en bekræftelse af modtagelse til et luftfartøj, skal bekræftelsen indeholde luftfartøjets kaldesignal, om fornødent efterfulgt af ATS-enhedens kaldesignal.

b) Afslutning af samtale.

Radiokommunikation skal afsluttes af den modtagende ATS-enhed eller luftfartøjet ved at benytte eget kaldesignal.

c) Rettelser og gentagelser

1) Begås en fejl i en transmission, skal ordet »RETTELSE« (»CORRECTION«) udtales, den sidste, korrekte gruppe eller sætning gentages, og den korrekte version transmitteres efterfølgende.

2) Kan en rettelse bedst udføres ved at gentage hele meldingen, skal udtrykket »RETTELSE, JEG GENTAGER« (»CORRECTION, I SAY AGAIN«) anvendes, inden meldingen gentages.

3) Hvis den modtagende station er i tvivl om den modtagne meldings rigtighed, skal der anmodes om en gentagelse af hele meldingen eller en del deraf.

▼M2

4) Er det nødvendigt at gentage en hel melding, skal udtrykket »GENTAG« (»SAY AGAIN«) udtales. Er det nødvendigt at gentage en del af en melding, skal udtrykket »GENTAG ALT FØR …« (»SAY AGAIN ALL BEFORE …« (det første korrekt opfattede ord)) anvendes, eller »GENTAG ALT MELLEM … (ordet før den manglende del) OG … (ordet efter den manglende del)« (»SAY AGAIN … TO …)«, eller »GENTAG ALT EFTER …« (SAY AGAIN ALL AFTER … (det sidste korrekt opfattede ord).

d) Bemærkes uoverensstemmende punkter ved kontrollen af tilbagelæsningens rigtighed, skal udtrykket »NEGATIV, JEG GENTAGER« (»NEGATIVE, I SAY AGAIN«) transmitteres ved afslutningen af tilbagelæsningen efterfulgt af den korrekte version af de pågældende punkter.

SERA.14080 Lyttevagt/tjenestetid

a) Under flyvning skal luftfartøjer opretholde lyttevagt som krævet af den kompetente myndighed og må ikke afbryde lyttevagten, undtagen af sikkerhedsmæssige grunde, uden at underrette den berørte ATS-enhed.

1) Luftfartøjer på lange flyvninger over vandområder eller flyvninger over udpegede områder, hvor der er påbud om at medbringe en nødlokaliseringssender (ELT), skal holde uafbrudt lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121,5 MHz, undtagen de perioder, hvor luftfartøjerne udfører kommunikation på andre VHF-kanaler, eller når begrænsninger i det luftbårne udstyr eller arbejdet i cockpittet ikke tillader samtidig aflytning af to kommunikationskanaler.

2) Luftfartøjer skal konstant holde vagt på VHF-nødfrekvensen 121,5 MHz i områder eller på ruter, hvor muligheden for interception af luftfartøjer eller andre farlige situationer foreligger, og hvor det er krævet af den kompetente myndighed.

b) Luftfartsstationer skal inden for enhedens tjenestetid opretholde konstant lyttevagt på VHF-nødkanalen 121,5 MHz, hvor denne er etableret. Er to eller flere sådanne stationer placeret sammen, skal kravet om at opretholde lyttevagt på 121,5 MHz opfyldes af en af disse.

c) Når et luftfartøj eller en ATS-enhed må afbryde sin lyttevagt af en eller anden grund, underrettes de andre berørte stationer om muligt herom med angivelse af det tidspunkt, hvor lyttevagten forventes genoptaget. Når lyttevagten genoptages, skal de andre stationer underrettes herom. Bliver det nødvendigt at afbryde lyttevagten ud over den periode, der er angivet i den oprindelige underretning, skal et revideret tidspunkt for genoptagelse af lyttevagten om muligt transmitteres på eller tæt på det først angivne tidspunkt.

SERA.14085 Anvendelse af blind transmission

a) Hvis det ikke er muligt for et luftfartøj at etablere kontakt på den tildelte kommunikationskanal, på den senest anvendte kommunikationskanal eller på en anden hensigtsmæssig kommunikationskanal på ruten, og det ikke er muligt at etablere kommunikation med den relevante ATS-enhed, en anden ATS-enhed eller andre luftfartøjer med alle tilgængelige midler, skal luftfartøjet transmittere sin melding to gange på den eller de tildelte kanaler, idet der indledes med udtrykket »SENDER BLINDT« (»TRANSMITTING BLIND«) og om fornødent angive den eller de modtagere, til hvem meldingen er bestemt.

b) Når et luftfartøj er ude af stand til at etablere kommunikation på grund af fejl i modtageanlægget, skal det transmittere rapporter på de fastsatte tidspunkter eller positioner på den tildelte kommunikationskanal, idet der indledes med udtrykket »SENDER BLINDT PÅ GRUND AF MODTAGERFEJL« (»TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE«). Luftfartøjet skal:

1) transmittere meldingen, hvorefter alt gentages

2) meddele tidspunktet for luftfartøjets næste planlagte transmission

▼M2

3) når det modtager ATS, transmittere oplysninger om luftfartøjschefens hensigter med hensyn til flyvningens fortsættelse.

SERA.14087 Anvendelse af relæstation som kommunikationsmiddel

a) Når en ATS-enhed ikke har kunnet etablere kontakt med et luftfartøj efter opkald på de frekvenser, som luftfartøjet formodes at lytte på, skal den:

1) anmode andre ATS-enheder om at yde bistand ved at kalde luftfartøjet og om fornødent formidle kommunikationen og

2) anmode luftfartøjer på ruten om at forsøge at etablere kommunikation med luftfartøjet og om fornødent formidle kommunikationen.

b) Bestemmelserne i litra a) finder også anvendelse:

1) efter anmodning fra den berørte ATS-enhed

2) hvis kommunikation, der forventes fra et luftfartøj, ikke er modtaget inden for en sådan periode, at der opstår mistanke om svigtende kommunikationsforbindelse.

SERA.14090 Særlige kommunikationsprocedurer

a) Køretøjers bevægelse

Fraseologier vedrørende køretøjers bevægelse, bortset fra bugser-traktorer, på manøvreområdet skal være de samme som dem, der anvendes i forbindelse med luftfartøjers bevægelse, dog undtaget taxi-instruktioner, hvor udtrykket »KØR« (»PROCEED«) skal anvendes i stedet for »TAXI«, når der kommunikeres med køretøjer.

b) Flyverådgivningstjeneste

Flyverådgivningstjenesten udsteder ikke »klareringer«, men alene »rådgivning«, og den skal anvende udtrykkene »råde« (»advise«) eller »foreslå« (»suggest«), når der foreslås en handling til luftfartøjer.

c) Angivelse af wake turbulence-kategorien HEAVY

1) For luftfartøjer i wake turbulence-kategorien HEAVY skal udtrykket »HEAVY« tilføjes umiddelbart efter luftfartøjets kaldesignal ved første radiokontakt mellem sådanne luftfartøjer og ATS-enheder.

2) For specifikke luftfartøjstyper i wake turbulence-kategorien HEAVY, som den kompetente myndighed angiver, skal udtrykket »SUPER« tilføjes umiddelbart efter luftfartøjets kaldesignal ved første radiokontakt mellem sådanne luftfartøjer og ATS-enheder.

d) Procedurer i forbindelse med afvigelser som følge af vejrforhold

Når piloten indleder kommunikation med ATC, kan en hurtig reaktion opnås ved med udtrykket »WEATHER DEVIATION REQUIRED« at angive et ønske om høj prioritet på frekvensen og et svar fra ATC. Piloten skal om fornødent indlede kommunikationen med ilsignalet »PAN PAN« (helst udtalt tre gange).

▼**M2**

SERA.14095 Procedurer for radiokommunikation i nød- og hastesituationer

a) Generelt

1) Nød- og hastekommunikation skal omfatte alle radiomeldinger om henholdsvis nød- og hastesituationer. Nød- og hastesituationer defineres som:

i) *Nødsituation:* en situation, hvor en alvorlig og/eller overhængende fare truer, og øjeblikkelig assistance er påkrævet.

ii) *Hastesituation:* en situation, der vedrører sikkerheden for et luftfartøj eller et andet køretøj, eller en person der befinder sig om bord eller er i sigte, men uden at øjeblikkelig assistance er påkrævet.

2) Det radiotelefoniske nødsignal »MAYDAY« eller det radiotelefoniske ilsignal »PAN PAN« skal kommunikeres som indledning på første nødsignal henholdsvis ilsignal. Ved indledningen af enhver efterfølgende kommunikation i nød- og hastesituationer skal det være tilladt at anvende radiotelefoniske nød- og ilsignaler.

3) Afsenderen af meldinger til et luftfartøj, som er i nød, eller som befinder sig i en hastesituation, skal begrænse antallet, omfanget og indholdet af sådanne meldinger mest muligt, alt efter hvad situationen tilsiger.

4) Bekræfter den kaldte ATS-enhed ikke, at nød- eller ilmeldingen er modtaget, skal andre ATS-enheder yde assistance som foreskrevet i litra b), nr. 2), henholdsvis litra b), nr. 3).

5) Nød- og hastekommunikation skal normalt bibeholdes på den frekvens, hvor den blev indledt, indtil det skønnes, at der kan ydes bedre assistance ved at overføre den til en anden frekvens.

6) Ved kommunikation i forbindelse med nød- og ilsignaler skal radiotransmissioner generelt foretages langsomt og tydeligt, idet hvert ord udtales klart for at lette transskriptionen.

b) Radionødkommunikation

1) Handlinger, der udføres af et luftfartøj i en nødsituation

Foruden det indledende radiotelefoniske nødsignal »MAYDAY«, jf. litra a), nr. 2), helst udtalt tre gange, skal nødmeldingen fra et luftfartøj i nød:

i) foretages på den aktuelt anvendte luft til jord-frekvens

ii) indeholde så mange af følgende elementer som muligt, udtalt klart og, om muligt, i følgende rækkefølge:

A) navnet på den kaldte ATS-enhed (hvis tiden og omstændighederne tillader det)

B) luftfartøjets identifikation

C) beskrivelse af nødsituationen

D) luftfartøjschefens hensigter

E) aktuel position, højde og kurs.

▼M2

2) Handlinger, der udføres af den kaldte ATS-enhed eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af nødmeldingen

ATS-enheden, der kaldes af et luftfartøj i nød, eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af nødmeldingen, skal:

i) øjeblikkeligt bekræfte modtagelsen af nødmeldingen

ii) overtage kontrol med kommunikationen eller specifikt og klart overdrage dette ansvar og underrette luftfartøjet, hvis en overdragelse finder sted og

iii) øjeblikkeligt skride til handling for at sikre, at alle nødvendige oplysninger hurtigst muligt stilles til rådighed for:

A) den berørte ATS-enhed og

B) den berørte luftfartøjsoperatør, eller dennes repræsentant, i overensstemmelse med forud fastlagte ordninger

iv) i givet fald advare andre ATS-enheder med henblik på at hindre, at kommunikation overføres til den frekvens, der anvendes til kommunikation vedrørende nødsituationen.

3) Pålæggelse af radiotavshed

i) Et luftfartøj i nød, eller en ATS-enhed, der har overtaget kontrollen med nødkommunikationen, må pålægge radiotavshed enten på alle mobile tjenesters stationer i området eller på enhver station, der forstyrrer nødkommunikationen. Sådanne instruktioner rettes »til alle stationer« eller til en enkelt station alt efter omstændighederne. I begge tilfælde anvendes:

A) »STOP UDSENDELSE« (»STOP TRANSMITTING«)

B) det radiotelefoniske nødsignal »MAYDAY«.

ii) Anvendelsen af de signaler, der er angivet i litra b), nr. 3) i), skal være forbeholdt det luftfartøj, der er i nød, og den ATS-enhed, der kontrollerer nødkommunikationen.

4) Handlinger, der udføres af alle andre ATS-enheder/luftfartøjer

i) Nødkommunikation har absolut prioritet over al anden kommunikation, og ATS-enheder/luftfartøjer, der er bekendt med situationen, må ikke transmittere på den pågældende frekvens, medmindre:

A) nødsituationen annulleres, eller nødkommunikationen bringes til ophør

B) al nødkommunikation er blevet overført til andre frekvenser

C) den ATS-enhed, der kontrollerer kommunikationen, giver tilladelse

D) ATS-enheden eller luftfartøjet selv skal yde assistance.

ii) Alle ATS-enheder/luftfartøjer, som er bekendt med nødkommunikation, og som ikke selv kan assistere det luftfartøj, der er i en nødsituation, skal ikke desto mindre fortsat aflytte denne kommunikation, indtil det står klart, at der ydes assistance.

5) Ophør af nødkommunikation og radiotavshed

i) Når et luftfartøj ikke længere er i nød, skal det transmittere en melding, hvormed nødsituationen annulleres.

▼**M2**

ii) Når den ATS-enhed, som har kontrolleret nødkommunikationen, bliver klar over, at nødsituationen er afsluttet, skal den øjeblikkeligt træffe foranstaltninger for at sikre, at oplysningen hurtigst muligt stilles til rådighed for:

A) de berørte ATS-enheder og

B) den berørte luftfartøjsoperatør, eller dennes repræsentant, i overensstemmelse med forud fastlagte ordninger.

iii) Situationen med nødkommunikation og radiotavshed skal bringes til ophør ved at udsende en melding med udtrykket »NØDKOMMUNIKATION AFSLUTTET« (»DISTRESS TRAFFIC ENDED«) på den eller de frekvenser, som anvendes til nødkommunikationen. Meldingen må først afsendes af den ATS-enhed, der kontrollerer kommunikationen, når den efter modtagelse af den melding, der er foreskrevet i litra b), nr. 5) i), får den kompetente myndigheds tilladelse til dette.

c) Radiokommunikation i forbindelse med en hastesituation

1) Handlinger, der skal udføres af luftfartøjer, som rapporterer en hastesituation, som er forskellig fra den, der er angivet i litra c), nr. 4)

Foruden det indledende radiotelefoniske ilsignal »PAN PAN« i henhold til litra a), nr. 2) — helst udtalt tre gange, idet hvert ord i gruppen udtales som det franske ord »panne« — skal ilmeldingen fra et luftfartøj, som rapporterer en hastesituation:

i) foretages på den aktuelt anvendte luft til jord-frekvens

ii) indeholde så mange af følgende elementer som påkrævet, udtalt klart og, om muligt, i følgende rækkefølge:

A) navnet på den kaldte ATS-enhed

B) luftfartøjets identifikation

C) beskrivelse af hastesituationen

D) luftfartøjschefens hensigter

E) aktuel position, højde og kurs

F) eventuelle andre relevante oplysninger.

2) Handlinger, der udføres af den kaldte ATS-enhed eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af ilmeldingen

ATS-enheden, der kaldes af et luftfartøj, der rapporterer en hastesituation, eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af ilmeldingen, skal:

i) bekræfte modtagelsen af ilmeldingen

ii) øjeblikkeligt skride til handling for at sikre, at alle nødvendige oplysninger hurtigst muligt stilles til rådighed for:

A) den berørte ATS-enhed og

B) den berørte luftfartøjsoperatør, eller dennes repræsentant, i overensstemmelse med forud fastlagte ordninger

iii) om fornødent varetage kontrollen med kommunikationen.

▼**M2**

3) Handlinger, der udføres af alle andre ATS-enheder/luftfartøjer

Kommunikation i forbindelse med hastesituationer har prioritet frem for al anden kommunikation undtagen nødkommunikation, og alle ATS-enheder/luftfartøjer skal sørge for ikke at forstyrre transmissionen af ilkommunikation.

4) Handlinger, der udføres af et luftfartøj, som anvendes til medicinsk transport

i) Anvendelsen af det signal, der er beskrevet i litra c), nr. 4) ii), skal angive, at den efterfølgende melding vedrører en beskyttet medicinsk transport i henhold til Genèvekonventionerne fra 1949 og tillægsprotokollerne.

ii) Med henblik på at bekendtgøre og identificere luftfartøjer, der anvendes til medicinsk transport, skal transmissionen af det radiotelefoniske ilsignal »PAN PAN« — helst udtalt tre gange, idet hvert ord i gruppen udtales som det franske ord »panne« — efterfølges af det radiotelefoniske signal for medicinsk transport »MAY-DEE-CAL« udtalt som det franske ord »médical«. Anvendelsen af de signaler, der er beskrevet ovenfor, angiver, at den efterfølgende melding vedrører en beskyttet medicinsk transport.

Meldingen skal videregive følgende data:

A) kaldesignalet eller anden anerkendt identifikation af den medicinske transport

B) den medicinske transports position

C) antal og art af den medicinske transport

D) påtænkt rute

E) forventet flyvetid samt afgangs- eller ankomsttidspunkt, alt efter hvad der er relevant, og

F) andre oplysninger såsom flyvehøjde, aflyttede radiofrekvenser, anvendte sprog samt SSR-funktionstilstande og -koder.

5) Handlinger udført af den kaldte ATS-enhed eller andre stationer, der modtager en melding om medicinsk transport

Bestemmelserne i litra c), nr. 2), og litra c), nr. 3), skal, alt efter omstændighederne, gælde for ATS-enheder, der modtager en melding om medicinsk transport.

▼B

Tillæg 1

Signaler

1. NØD- OG ILSIGNALER

1.1. **Generelt**

1.1.1. Uanset bestemmelserne i punkt 1.2 og 1.3 skal et luftfartøj i nød bruge alle til rådighed stående midler til at tiltrække sig opmærksomhed, gøre sin position kendt og påkalde hjælp.

▼M2

1.1.2. Telekommunikations- og transmissionsprocedurer for nød- og ilsignaler skal være i overensstemmelse med afdeling 14.

▼B

1.2. **Nødsignaler**

1.2.1. Følgende signaler, anvendt enten samlet eller hver for sig, betyder, at alvorlig eller overhængende fare truer, og at øjeblikkelig assistance ønskes:

a) et signal bestående af gruppen SOS (. . . — — — . . . efter morse-systemet) afgivet radiotelegrafisk eller på anden signaleringsmåde

b) et radiotelefonisk nødsignal bestående af ordet MAYDAY

c) et nødsignal sendt via datalink, som tilkendegiver betydningen af ordet MAYDAY

d) raketter eller bomber, der udkaster røde lys, og som affyres én ad gangen med korte mellemrum

e) et faldskærmsblus, som viser rødt lys

f) ►C1 indstilling af transponderen til funktionstilstand A ◄ kode 7700.

1.3. **Ilsignaler**

1.3.1. Følgende signaler, anvendt enten samlet eller hver for sig, betyder, at et luftfartøj ønsker at tilkendegive, at vanskeligheder tvinger det til at lande, uden at det dog kræver øjeblikkelig assistance:

a) gentagen tænding og slukning af landingsprojektørerne

b) Gentagen tænding og slukning af navigationslysene udført på en måde, som adskiller sig fra blinkende navigationslys.

1.3.2. Følgende signaler, anvendt enten samlet eller hver for sig, betyder, at et luftfartøj har en meget vigtig meddelelse at sende angående sikkerheden for et skib, et luftfartøj eller andet fartøj eller angående sikkerheden for en person, der befinder sig om bord eller er i sigte:

a) et signal afgivet radiotelegrafisk eller på anden signaleringsmåde, og som består af gruppen XXX (—. . — —. . — —. . — efter morse-systemet)

b) et radiotelefonisk ilsignal bestående af ordene PAN, PAN

c) et ilsignal sendt via datalink, som tilkendegiver betydningen af ordene PAN, PAN.

2. VISUELLE SIGNALER, SOM ANVENDES TIL AT ADVARE ET LUFTFARTØJ, DER UDEN TILLADELSE FLYVER I ELLER ER PÅ VEJ TIL AT FLYVE IND I ET RESTRIKTIONSOMRÅDE, FORBUDT OMRÅDE ELLER ET FAREOMRÅDE

▼B

2.1. Når visuelle signaler anvendes til at advare luftfartøjer, der om dagen eller om natten uden tilladelse flyver ind i eller er på vej til at flyve ind i et restriktionsområde, forbudt område eller et fareområde, tilkendegiver en række projektiler, som ved deres sprængning fremkalder røde og grønne lys eller stjerner, afskudt med 10 sekunders mellemrum, over for et luftfartøj, at det uden tilladelse flyver i eller er ved at flyve ind i et restriktionsområde, et forbudt område eller et fareområde, og at det skal tage de nødvendige forholdsregler.

3. SIGNALER FOR FLYVEPLADSTRAFIK

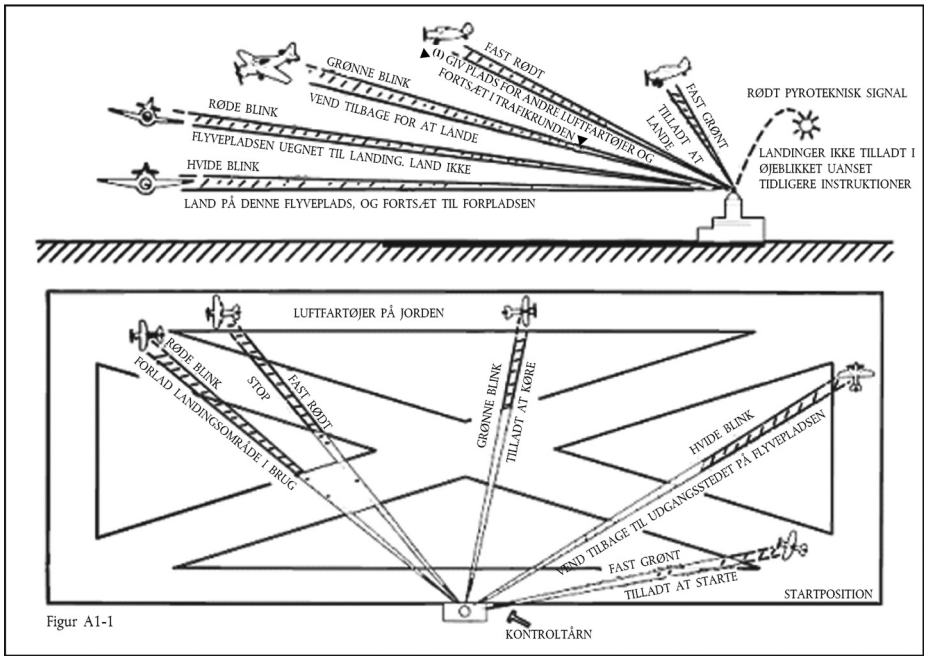
3.1. **Lys- og pyrotekniske signaler**

3.1.1. *Anvisninger*

Tabel AP 1-1

Lys		Fra flyvepladsens kontroltårn til:	
		Luftfartøjer i luften	Luftfartøjer på jorden
Rettet mod berørte luftfartøjer(se figur A1-1).	Fast grønt	Tilladt at lande	Tilladt at starte
	Fast rødt	Giv plads for andre luftfartøjer og fortsæt i trafikrunden	Stop
	En række grønne blink	Vend tilbage for at lande (*)	Tilladt at køre
	En række røde blink	Flyvepladsen uegnet til landing. Land ikke	Forlad landingsområdet i brug
	En række hvide blink	►C1 Land på denne flyveplads, og fortsæt til forpladsen ◄ (*)	►C1 Vend tilbage til udgangsstedet ◄ på flyvepladsen
Rødt pyroteknisk signal		Landing ikke tilladt i øjeblikket, uanset tidligere instruktioner	

(*) Tilladelse til landing og kørsel vil blive givet, når det er muligt.



Figur A1-1

►(1) C1

▼B

3.1.2. *Luftfartøjets kvittering*

a) I luften:

1) i timer med dagslys:

— ved vingetipning, undtagen under indflyvningens indledende fase og slutfasen

2) i timer med mørke:

— ved to gange at tænde og slukke luftfartøjets landingsprojektører, eller, hvis disse ikke findes, ved to gange at tænde og slukke navigationslysene.

b) På jorden:

1) i timer med dagslys:

— ved bevægelser med luftfartøjets krængeror eller sideror

2) i timer med mørke:

— ved to gange at tænde og slukke luftfartøjets landingsprojektører, eller, hvis disse ikke findes, ved to gange at tænde og slukke navigationslysene.

3.2. **Visuelle jordsignaler**

3.2.1. *Landingsforbud*

3.2.1.1. En vandret rød, kvadratisk flade med gule diagonaler (figur A1-2) anbragt i et signalområde betyder, at landing på flyvepladsen er forbudt, og at forbuddet vil være af længere varighed.



Figur A1-2

3.2.2. *Iagttagelse af skærpede forsigtighedsregler under indflyvning og landing*

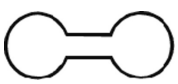
3.2.2.1. En vandret rød, kvadratisk flade med en gul diagonal (figur A1-3) anbragt i et signalområde betyder, at der på grund af manøvreområdets tilstand eller af andre årsager skal udvises særlig forsigtighed under indflyvning og landing.



Figur A1-3

3.2.3. *Anvendelse af baner og rulleveje*

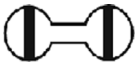
3.2.3.1. En vandret hvid flade af form som en ►C1 håndvægt (figur A1-4) ◄ anbragt i et signalområde betyder, at start, landing og kørsel med luftfartøjer udelukkende må foregå på baner og rulleveje.



Figur A1-4

▼B

3.2.3.2. Samme hvide vandrette håndvægt som i 3.2.3.1, men forsynet med en sort stribe tværs over hver af håndvægtens cirkulære flader og vinkelret på dennes skaft (figur A1-5), betyder, når den er anbragt i et signalområde, at start og landing med luftfartøjer udelukkende må foregå på baner, hvorimod andre manøvrer kan foretages uden for baner og rulleveje.



Figur A1-5

3.2.4. *Lukkede baner og rulleveje*

▼M2

3.2.4.1. Ensfarvede kors i en kontrastfarve, hvid på baner og gul på rulleveje (figur A1-6), anbragt vandret på baner og rulleveje eller dele deraf angiver et område, som er uegnet til anvendelse af luftfartøjer.

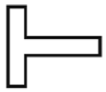
▼B



Figur A1-6

3.2.5. *Start- og landingsretning*

3.2.5.1. Et vandret anbragt, hvidt eller orange landings-T (figur A1-7) betyder, at luftfartøjer skal starte og lande i en retning parallel med T'ets stamme og mod overliggeren. Når et landings-T anvendes om natten, er det enten belyst, eller dets konturer er markeret med hvide lys.



Figur A1-7

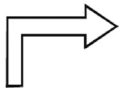
3.2.5.2. Et tocifret tal (figur A1-8) anbragt lodret på eller i nærheden af kontroltårnet angiver over for luftfartøjer på manøvreområdet startretningen, udtrykt i enheder på 10 grader afrundet til de nærmeste 10 grader på magnetkompasset.



Figur A1-8

3.2.6. *Højretrafik*

3.2.6.1. En mod højre afbøjet pil af iøjnefaldende farve (figur A1-9) anbragt vandret i et signalområde eller ved enden af bane eller landingsfelt i brug betyder, at drej efter start eller før landing skal udføres til højre.



Figur A1-9

▼B

3.2.7. *Meldekontor for lufttrafiktjeneste*

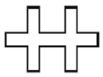
3.2.7.1. Bogstavet C i sort på gul baggrund anbragt lodret (figur A1-10) angiver stedet, hvor lufttrafiktjenestens meldekontor er beliggende.



Figur A1-10

3.2.8. *Igangværende svæveflyvning*

3.2.8.1. Et dobbelt hvidt kors (figur A1-11) anbragt vandret i signalområdet betyder, at flyvepladsen anvendes af svæveflyvemaskiner, og at svæveflyvning finder sted.



Figur A1-11

4. RANGERSIGNALER

4.1. **Fra en signalgiver til et luftfartøj**

4.1.1. Disse signaler er bestemt for anvendelse af en signalgiver, hvis hænder om nødvendigt er belyst (for at lette pilotens iagttagelse). Signalgiveren er vendt mod luftfartøjet og placeret

a) på venstre side af luftfartøjet og synlig for piloten, når signalerne gives til en flyvemaskine

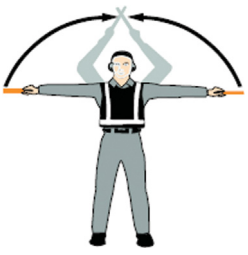
b) hvor signalgiveren bedst kan ses af piloten, når signalerne gives til en helikopter

4.1.2. Før de følgende signaler anvendes, skal signalgiveren sikre sig, at der inden for det område, i hvilket luftfartøjet skal vejledes, ikke findes hindringer, som luftfartøjet kunne ramme under overholdelsen af bestemmelserne i SERA.3301, litra a).

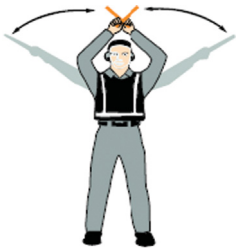
	1. **Wingwalker/guide** (*) Løft højre hånd over hovedhøjde med lysstaven pegende opad. Peg nedad mod kroppen med lysstaven i venstre hånd.
	2. **Benyt denne standplads** Løft helt strakte arme over hovedet med lysstavene pegende opad.

(*) Dette signal gives af en person, der er placeret ved luftfartøjets venstre vingespids, og indikerer over for piloten, signalgiveren eller push back-operatøren, at luftfartøjets kørsel til/fra parkeringsområdet er uhindret.

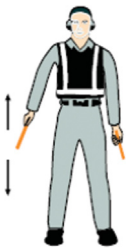
▼B

	3. **Fortsæt til næste signalgiver eller som anvist af kontroltårnet/kontrol på jorden** Stræk begge arme ret opad, bevæg og sænk derefter de strakte arme ud til samme side fra kroppen, idet lysstavene peger i retning mod den næste signalgiver eller det næste kørselsområde.
	4. **Kør lige fremad** Stræk armene ud til siden, bøj dem ved albuen, og bevæg lysstavene op og ned fra brystkasse til hoved.
	5 a) **Drej til venstre (fra pilotens synsvinkel)** Hold højre arm og lysstav udstrakt til siden i en vinkel på 90 grader fra kroppen, mens signalet til at køre lige fremad udføres med venstre arm. Armbevægelsens hastighed viser piloten, hvor brat drejningen skal foregå.
	5 b) **Drej til højre (fra pilotens synsvinkel)** Hold venstre arm og lysstav udstrakt til siden i en vinkel på 90 grader fra kroppen, mens signalet til at køre lige fremad udføres med højre arm. Armbevægelsens hastighed viser piloten, hvor brat drejningen skal foregå.
	6 a) **Normalt stop** Stræk arme og lysstave vandret ud til siden, og bevæg dem langsomt op over hovedet, indtil lysstavene krydses.

▼B

	6 b) **Nødstop** Stræk arme og lysstave op til hovedet i en hurtig bevægelse, og kryds stavene.
	7 a) **Aktivér bremserne** Løft hånden lige over skulderhøjde med strakte fingre. Når der er øjenkontakt med flyvebesætningen, knyttes hånden. **Hold** stillingen, til der modtages en kvittering fra flyvebesætningen i form af en opadvendt tommelfinger med øvrige fingre knyttet.
	7 b) **Slip bremserne** Løft den knyttede hånd lige over skulderhøjde. Når der er øjenkontakt med flyvebesætningen, åbnes hånden. **Hold** stillingen, til der modtages en kvittering fra flyvebesætningen i form af en opadvendt tommelfinger med øvrige fingre knyttet.
	8 a) **Bremseklodser anbragt** Med arme og lysstave strakt helt op over hovedet bevæges stavene indad i en stødende bevægelse, til enderne mødes. **Sørg for** at modtage kvittering fra flyvebesætningen.
	8 b) **Bremseklodser fjernet** Med arme og lysstave strakt helt op over hovedet bevæges stavene udad i en stødende bevægelse. **Fjern ikke** bremseklodserne, før flyvebesætningen har givet tilladelse dertil.

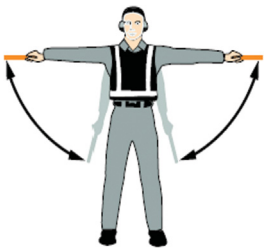
▼B

	9. **Start motor(er)** Løft højre arm til hovedhøjde med lysstaven pegende opad, og begynd en cirkelbevægelse med hånden. Peg samtidig med venstre arm løftet over hovedhøjde på den motor, der skal startes.
	10. **Stands motorerne** Hold højre arm med lysstav vandret ind foran kroppen i skulderhøjde, hvorpå hånd og lysstav flyttes til toppen af venstre skulder. Før staven til toppen af højre skulder i en skærende bevægelse henover struben.
	11. **Kør langsommere** Bevæg de udstrakte arme nedad med stavene pegende udad, og bevæg lysstavene op og ned fra talje til knæ.
	12. **Reducer motoromdrejningerne i den angivne side** Hold armene og lysstavene nedad mod jorden, og bevæg enten *højre* eller *venstre* stav op og ned for at angive, at motoromdrejningerne for motoren/motorerne i henholdsvis *venstre* eller *højre* side skal reduceres.
	13. **Kør lige tilbage** Hold armene foran kroppen i taljehøjde, og roter armene i en fremadrettet bevægelse. For at standse den bagudrettede bevægelse anvendes signal nr. 6 a) eller 6 b).

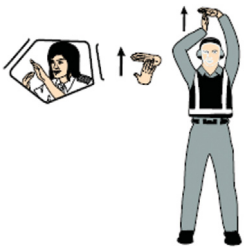
▼B

	14 a) **Kør tilbage, drej halen til højre (styrbord)** Hold venstre arm og lysstaven nedad, og bring højre arm fra lodret position over hovedet til vandret, fremadrettet position gentagne gange.
	14 b) **Kør tilbage, drej halen til venstre (bagbord)** Hold højre arm og lysstaven nedad, og bring venstre arm fra lodret position over hovedet til vandret, fremadrettet position gentagne gange.
	15. **Ja/fri bane** (*) Løft højre arm til hovedhøjde med lysstaven pegende opad, eller hold hånden med tommelfingeren opad og øvrige fingre knyttet. (*) Dette signal anvendes også som teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal.
	16. **Forbliv svævende på stedet** (*) Stræk arme og lysstave helt ud i en vinkel på 90 grader i begge sider. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	17. **Flyv opad** (*) Stræk arme og lysstave vandret ud til siden, og bevæg dem opad med opadvendte håndflader. Bevægelsens hastighed angiver, hvor hurtigt stigningen bør foretages. (*) Til brug ved svævende helikoptere.

▼B

	18. **Flyv nedad** (*) Stræk arme og lysstave vandret ud til siden, og bevæg dem nedad med nedadvendte håndflader. Bevægelsens hastighed angiver, hvor hurtigt nedstigningen bør foretages. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	19 a) **Flyv vandret til venstre (fra pilotens synsvinkel)** (*) Stræk armen vandret ud i en vinkel på 90 grader i kroppens højre side. Bevæg den anden arm i samme retning i en fejende bevægelse. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	19 b) **Flyv vandret til højre (fra pilotens synsvinkel)** (*) Stræk armen vandret ud i en vinkel på 90 grader i kroppens venstre side. Bevæg den anden arm i samme retning i en fejende bevægelse. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	20. **Land** (*) Kryds armene med lysstavene nedad foran kroppen. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	21. **Forbliv på nuværende position/afvent** Stræk arme og lysstave nedad i en vinkel på 45 grader i begge sider. Hold stillingen, til luftfartøjet er parat til næste manøvre.

▼B

	22. **Afsend luftfartøj** Der gøres honnør med højre hånd og/eller lysstav for at afsende luftfartøjet. Hold øjenkontakt med flyvebesætningen, indtil luftfartøjet er begyndt at køre.
	23. **Rør ikke ved styregrejerne (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal)** Stræk højre arm helt op over hovedet, og knyt hånden eller hold lysstaven vandret. Venstre arm holdes ned langs siden.
	24. **Tilslut strøm på jorden (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal)** Hold armene helt strakt over hovedet. Venstre hånd holdes vandret med nedadrettet håndflade og højre hånds fingerspidser føres ind under og rører venstre håndflade (så der dannes et »T«). Om natten kan lysstave også anvendes til at danne et »T« over hovedet.
	25. **Afbryd strøm på jorden (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal)** Hold armene helt strakt over hovedet med højre hånds fingerspidser på venstre håndflade (så der dannes et »T«). Tag derefter højre hånd væk fra den venstre. **Afbryd ikke** strømmen, før flyvebesætningen har givet tilladelse dertil. Om natten kan lysstave også anvendes til at danne et »T« over hovedet.
	26. **Nej/ikke korrekt (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal)** Hold højre arm vandret ud fra skulderen, og peg lysstaven nedad mod jorden, eller hold hånden med tommelfingeren nedad og øvrige fingre. Venstre arm holdes ned langs siden.

▼B

	27. **Etabler kommunikation via samtaleanlæg (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal)** Stræk armene vandret ud til siden, og bevæg derefter hænderne op til hver sit øre, som omsluttes.
	28. **Slå trappen ud/træk trappen ind (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal)** (*) Hold højre arm langs siden og venstre arm løftet over hovedet i en vinkel på 45 grader. Bevæg så højre arm i en fejende bevægelse mod toppen af venstre skulder. (*) Dette signal er især beregnet til luftfartøjer, hvor trappen er integreret i den forreste del.

4.2. **Fra piloten på et luftfartøj til en signalgiver**

4.2.1. Disse signaler er bestemt til anvendelse af en pilot i cockpittet, hvis hænder er klart synlige for signalgiveren og om nødvendigt belyst for at lette signalgiverens iagttagelse.

▼M2

	a) Bremser aktiveret: Løft arm og hånd med udstrakte fingre vandret foran ansigtet, og knyt så hånden.
	b) Bremser sluppet: Løft armen med hånden knyttet vandret foran ansigtet, og stræk så fingrene ud.
	c) Anbring bremseklodser: Hold armene udstrakt og håndfladerne udad, bevæg så hænderne indad, så de krydses foran ansigtet.
	d) Fjern bremseklodser: Hold hænderne krydset foran ansigtet, stræk så armene med håndfladerne udad.

▼M2

	e) Klar til at starte motor(er): Stræk det relevante antal fingre på den ene hånd for at angive nummeret på den motor, der skal startes.

▼B

4.3. **Tekniske/servicemæssige kommunikationssignaler**

4.3.1. Manuelle signaler må kun anvendes, når mundtlig kommunikation ikke er mulig med hensyn til tekniske/servicemæssige kommunikationssignaler.

4.3.2. Signalgivere skal sikre sig flyvebesætningens kvittering for modtagelse af tekniske/servicemæssige kommunikationssignaler.

5. STANDARDNØDHÅNDSIGNALER

5.1. Følgende håndsignaler udgør mindstekravet til nødkommunikation mellem brand- og redningsindsatsleder/brandmænd og flyvebesætningen og/eller kabinebesætningen på det pågældende luftfartøj. Nødhåndsignaler i forbindelse med brand- og redningsindsats gives fra venstre side af luftfartøjets forende for flyvebesætningens vedkommende.

	1. **Evakuering anbefales** Evakuering anbefales af brand- og redningsindsatslederen ud fra dennes vurdering af situationen uden for luftfartøjet. Armen holdes udstrakt fra kroppen og vandret med håndfladen opad i øjenhøjde. Udfør en bydende bevægelse ved at bøje armen tilbage. Den passive arm holdes ind til kroppen. Om natten anvendes samme signal, men med lysstave.
	2. **Stop anbefales** Stop af igangværende evakuering anbefales. Stop manøvrering af luftfartøjet eller andre igangværende aktiviteter. Armene holdes foran hovedet — krydset ved håndleddene Om natten anvendes samme signal, men med lysstave
	3. **Nødsituation er under kontrol** Ingen ydre tegn på fare eller »alt er normalt«. Stræk arme udad og ned i en vinkel på 45 grader. Armene bevæges samtidig indad under taljehøjde, indtil håndleddene krydses. Herefter strækkes armene udad til udgangsstillingen. Om natten anvendes samme signal, men med lysstave.

▼B

	4. **Brand** Bevæg højre hånd i en 8-tals bevægelse fra skulder til knæ, mens venstre hånd peger mod brandområdet. Om natten anvendes samme signal, men med lysstave.

▼B

Tillæg 2

Ubemandede friballoner

1. KLASSIFIKATION AF UBEMANDEDE FRIBALLONER

1.1. **Ubemandede friballoner inddeles i følgende kategorier (se figur AP2-1):**

a) *Let:* En ubemandet friballon, som medfører en nyttelast bestående af en eller flere enheder med en samlet vægt på mindre end 4 kg, medmindre den kategoriseres som tung efter litra c), nr. 2), 3) eller 4).

b) *Middel:* ►C1 En ubemandet friballon, som medfører en nyttelast bestående af to eller flere enheder med en samlet vægt på 4 kg eller derover, men mindre end 6 kg ◄, medmindre den kategoriseres som tung efter litra c), nr. 2), 3) eller 4) nedenfor.

c) *Tung:* En ubemandet friballon, som medfører en nyttelast, der

1) har en samlet vægt på 6 kg eller derover, eller

2) omfatter en enhed med en vægt på 3 kg eller derover, eller

3) omfatter en enhed med en vægt på 2 kg eller derover og med en arealtæthed på mere end 13 g/cm^2, som er bestemt ved at dividere nyttelastenhedens samlede masse i gram med arealet af dens mindste flade i kvadratcentimeter, eller

4) er ophængt i et reb eller en anordning, som kræver en stødkraft på mindst 230 Newtons eller mere for at frigøre nyttelasten fra ballonen.

2. GENERELLE DRIFTSREGLER

2.1. En ubemandet friballon må ikke opereres uden tilladelse fra den stat, hvorfra den opsendes.

2.2. En ubemandet friballon må, medmindre den er kategoriseret som let og udelukkende anvendes til meteorologiske formål og anvendes som foreskrevet af den kompetente myndighed, ikke anvendes over en anden stats territorium uden den pågældende stats tilladelse.

2.3. Den tilladelse, der nævnes i punkt 2.2, skal indhentes inden ballonen opsendes, hvis der ved planlægningen af operationen er rimelig grund til at forvente, at ballonen kan drive ind i luftrummet over en anden stats territorium. En sådan tilladelse kan indhentes for en række ballonflyvninger eller for en bestemt type tilbagevendende flyvning, f.eks. ballonflyvninger i atmosfærisk forskningsøjemed.

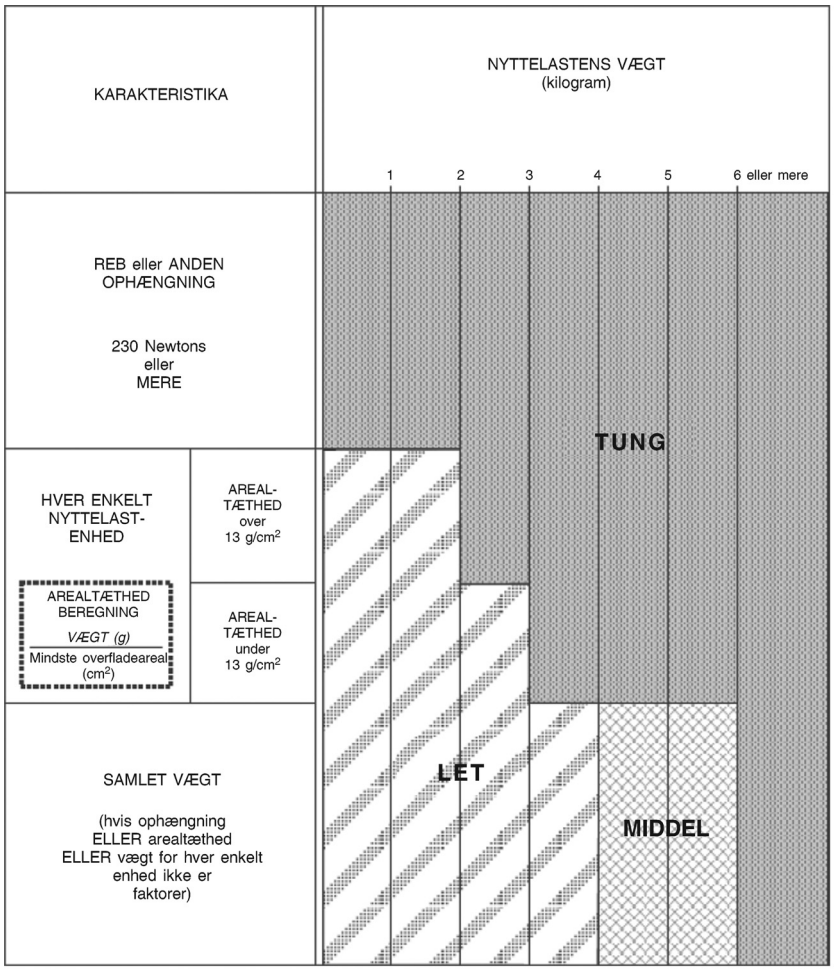
2.4. En ubemandet friballon skal anvendes i overensstemmelse med de betingelser, som fastsættes af registreringsstaten og den/de stat(er), der ventes at blive overfløjet.

2.5. En ubemandet friballon må ikke anvendes på en sådan måde, at den, eller nogen del deraf, herunder nyttelasten, udgør en fare for personer eller ejendom på jorden.

2.6. En ubemandet friballon må ikke anvendes over åbent hav uden forudgående koordinering med luftfartstjenesteudøveren/-erne.

▼B

Figur AP2-1



3. OPERATIONELLE BEGRÆNSNINGER OG KRAV TIL UDSTYR

3.1. En ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, må ikke anvendes uden tilladelse fra luftfartstjenesteudøveren/-erne ved eller gennem nogen flyvehøjde under 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde, ved hvilken

a) der er skyer eller andre sigtbarhedsforringende fænomener, som dækker mere end 4/8 af himlen, eller

b) den vandrette sigtbarhed er mindre end 8 km.

3.2. En ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung eller middel, må ikke opsendes på en sådan måde, at den flyver lavere end 300 m (1 000 ft) over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer, som ikke har forbindelse med flyvningen.

3.3. En ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, må ikke anvendes, medmindre

a) den er udstyret med mindst to anordninger eller systemer til afslutning af flyvning med nyttelast, hvad enten de er automatiske eller drives ved fjernstyring, som fungerer uafhængigt af hinanden

b) der i tilfælde af nultryksballoner af polyethylen anvendes mindst to metoder, systemer, anordninger eller kombinationer heraf, som fungerer uafhængigt af hinanden, til afslutning af ballonflyvningen

▼B

c) selve ballonen er udstyret med enten en radarrefleksanordning eller radarreflekterende materiale, som vil give ekko til jordradar, der fungerer i frekvensintervallet 200 MHz til 2 700 MHz, og/eller ballonen er udstyret med andre anordninger, som muliggør operatørens fortsatte sporing ud over rækkevidden af jordbaseret radar.

3.4. En ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, må ikke anvendes under følgende forhold:

a) i et område, hvor der anvendes jordbaseret SSR-udstyr, medmindre den er udstyret med en SSR-transponder med trykhøjderapporteringssystem, som fungerer uafbrudt på en tildelt kode, eller som om nødvendigt kan tændes af sporingsstationen, eller

b) i et område, hvor der anvendes jordbaseret ADS-B-udstyr, medmindre den er udstyret med en ADS-B-sender med trykhøjderapporteringssystem, som fungerer uafbrudt på en tildelt kode, eller som om nødvendigt kan tændes af sporingsstationen.

3.5. En ubemandet friballon, som er udstyret med en slæbeantenne, der kræver en kraft på mere end 230 Newtons for at knække, må ikke opsendes, medmindre der til antennen er fastgjort kulørte bånd med højst 15 meters mellemrum.

3.6. En ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, må ikke anvendes under 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde om natten eller i en hvilken som helst periode fastsat af den kompetente myndighed, medmindre ballonen og alt, hvad den medfører, hvad enten dette adskilles fra ballonen under operationen eller ej, er belyst.

3.7. En ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, og som er udstyret med en ophængningsanordning (bortset fra en åben faldskærm af stærk iøjnefaldende farve), der er mere end 15 m lang, må ikke anvendes om natten under 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde, medmindre ophængningsanordningen er farvet i striber med stærkt iøjnefaldende farver, eller der til ophængningsanordningen er fastgjort kulørte bånd.

4. AFBRYDELSE

4.1. Operatøren af en ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, skal aktivere relevante afbrydelsesanordninger som krævet i henhold til punkt 3.3, litra a) og b):

a) når det bliver kendt, at vejrforholdene er dårligere end dem, der er fastsat for operationen

b) hvis en fejlfunktion eller anden årsag gør fortsat operation farlig for luftfarten eller for personer eller ejendom på jorden, eller

c) forud for flyvning ind i luftrummet over en anden stats territorium, hvortil der ikke er givet tilladelse.

5. UNDERRETNING OM FLYVNING

5.1. **Underretning før flyvning**

5.1.1. Underretning om planlagt flyvning med en ubemandet friballon, der er kategoriseret som middel eller tung, skal gives til den relevante lufttrafiktjenesteenhed senest syv dage før datoen for den planlagte flyvning.

5.1.2. Underretning om den planlagte flyvning skal omfatte de af følgende oplysninger, som kræves af den relevante lufttrafiktjenesteenhed:

a) ballonflyvningens identitetsbetegnelse eller projektets kodenavn

b) ballonens klassifikation og beskrivelse

▼B

c) SSR-kode, luftfartøjsadresse eller NDB-frekvens, hvor det er relevant

d) operatørens navn og telefonnummer

e) opsendelsessted

f) beregnet tidspunkt for opsendelsen (eller tidspunkt for start og fuldførelse af flere opsendelser)

g) antal balloner, der opsendes, og det planlagte interval mellem opsendelserne (i tilfælde af flere opsendelser)

h) forventet stigningsretning

i) marchhøjde(r) (trykhøjde)

j) det beregnede tidsforbrug til passage af 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde eller til opnåelse af marchhøjde, hvis denne er under 18 000 m (60 000 ft). Hvis operationen består af kontinuerlige opsendelser, skal det tidspunkt, der medtages, være det beregnede tidspunkt, hvor den første og sidste ballon når den relevante flyvehøjde (f.eks. 122136Z–130330Z)

k) forventet dato og tidspunkt for flyvningens afslutning samt det planlagte nedfaldssted/opsamlingsområde. Ved langvarige flyvninger, hvor dato og tidspunkt for flyvningens afslutning og nedfaldsstedet ikke kan forudsiges med nøjagtighed, anvendes udtrykket »long duration«. Hvis der vil være mere end et nedfaldssted/opsamlingsområde, skal hvert nedfaldssted angives sammen med det beregnede nedfaldstidspunkt. Hvis der vil være en række kontinuerlige nedfald, skal det første og det sidste beregnede nedfaldstidspunkt i serien angives (f.eks. 070330Z–072300Z)

▼M2

5.1.3. Enhver ændring af oplysninger, der er afgivet før en flyvning i overensstemmelse med punkt 5.1.2, skal meddeles den relevante ATS-enhed senest 6 timer før det beregnede opsendelsestidspunkt. Hvis det drejer sig om undersøgelse af solare eller kosmiske forstyrrelser, hvorunder tidspunktet udgør et kritisk element, bør underretning om ændringer finde sted senest 30 minutter før det beregnede tidspunkt for påbegyndelse af opsendelsen.

▼B

5.2. **Underretning om opsendelse**

5.2.1. Umiddelbart efter opsendelsen af en ubemandet friballon, der er kategoriseret som middel eller tung, skal operatøren underrette den relevante lufttrafiktjenesteenhed om følgende:

a) ballonens identitetsbetegnelse

b) opsendelsessted

c) faktisk opsendelsestidspunkt

d) det forventede tidspunkt samt det forventede sted for passage af 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde eller for opnåelse af marchhøjde, hvis denne er under 18 000 m (60 000 ft)

e) enhver ændring af oplysninger afgivet i overensstemmelse med punkt 5.1.2, litra g) og h).

5.3. **Underretning om aflysning**

5.3.1. Operatøren skal underrette den relevante lufttrafiktjenesteenhed, så snart det er kendt, at den planlagte flyvning med en ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung eller middel, og hvorom der tidligere var givet underretning i henhold til punkt 5.1, er aflyst.

▼B

6. POSITIONSREGISTRERING OG -MELDINGER

6.1. Operatøren af en ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, og som opererer ved eller under 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde, skal overvåge ballonflyvningens forløb og fremsende positionsrapporter for ballonen, således som det kræves af lufttrafiktjenesten. Medmindre lufttrafiktjenesten kræver positionsrapporter for ballonen med kortere mellemrum, skal positionen bestemmes hver anden time.

6.2. Operatøren af en ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, og som opererer over 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde, skal overvåge ballonflyvningens forløb og fremsende positionsrapporter for ballonen, således som det kræves af lufttrafiktjenesten. Medmindre lufttrafiktjenesten kræver positionsrapporter for ballonen med kortere mellemrum, skal positionen bestemmes hver 24. time.

6.3. Hvis en position ikke kan bestemmes i overensstemmelse med punkt 6.1 og 6.2, skal operatøren straks underrette den relevante lufttrafiktjenesteenhed. Denne underretning skal indeholde den sidst bestemte position. Den relevante lufttrafiktjenesteenhed skal underrettes, så snart sporingen af ballonen er genoprettet.

6.4. En time før påbegyndelse af planlagt nedstigning med en ubemandet friballon, der er kategoriseret som tung, skal operatøren fremsende følgende oplysninger vedrørende ballonen til den relevante lufttrafiktjenesteenhed:

a) den aktuelle geografiske position

b) den aktuelle flyvehøjde (trykhøjde)

c) forventet tidspunkt for passage af 18 000 m (60 000 ft) trykhøjde, hvis det er relevant

d) forventet nedfaldstidspunkt og -sted.

6.5. Operatøren af en ubemandet friballon, der er kategoriseret som middel eller tung, skal underrette den relevante lufttrafiktjenesteenhed, når flyvningen er afsluttet.

▼B

Tillæg 3

Tabel med marchhøjder

1.1. Følgende marchhøjder skal overholdes:

BEHOLDEN KURS (*)											
Fra 000 grader til 179 grader						Fra 180 grader til 359 grader					
IFR-flyvninger			VFR-flyvninger			IFR-flyvninger			VFR-flyvninger		
Flyvehøjde			Flyvehøjde			Flyvehøjde			Flyvehøjde		
FL	Feet	Meter	FL	Feet	Meter	FL	Feet	Meter	FL	Feet	Meter
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
osv.	osv.	osv. osv.				osv.	osv.	osv.			

(*) Magnetspor, eller i polarområder på breddegrader over 70 grader og med udvidelser til områder, som de kompetente myndigheder måtte foreskrive, gridspor faslagt via et net af linjer, der er parallelle med Greenwich-meridianen og lagt oven på et stereografisk polarkort, hvorpå retningen mod nordpolen anvendes som grid-nord

▼B

Tillæg 4

ATS-luftrumsklasser — tjenester og flyvekrav

(SERA.6001 og SERA.5025 b) referencer)

Klasse	Type flyvning	Adskillelse ydes	Tjeneste ydes	Hastighedsbegrænsninger (*)	Radiokommunikation kapacitetskrav	Krav om uafbrudt, tovejs- luft til jord-talekommunikation	Krav om ATC-klarering
A	Kun IFR	Alle luftfartøjer	Flyvekontroltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
B	IFR	Alle luftfartøjer	Flyvekontroltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
	VFR	Alle luftfartøjer	Flyvekontroltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
C	IFR	IFR fra IFR IFR fra VFR	Flyvekontroltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
	VFR	VFR fra IFR	1) Flyvekontroltjeneste for adskillelse fra IFR ►**M2** 2) Flyvekontroltjeneste, VFR/VFR-trafikinformation (og undvigerådgivning efter anmodning) ◄	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
D	IFR	IFR fra IFR	Flyvekontroltjeneste, trafikinformation om VFR-flyvninger (og undvigerådgivning efter anmodning)	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja

▼B

Klasse	Type flyvning	Adskillelse ydes	Tjeneste ydes	Hastighedsbegrænsninger (*)	Radiokommunikation kapacitetskrav	Krav om uafbrudt, tovejs- luft til jord-talekommunikation	Krav om ATC-klarering
	VFR	Ingen	►M2 Flyvekontroltjeneste, IFR/VFR- og VFR/VFR-trafikinformation (og undvigerådgivning efter anmodning) ◄	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
E	IFR	IFR fra IFR	Flyvekontroltjeneste og, så vidt det er muligt, trafikinformation om VFR-flyvninger	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
	VFR	Ingen	Trafikinformation, så vidt det er muligt	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej
F	IFR	IFR fra IFR, så vidt det er muligt	Lufttrafikrådgivning, flyveinformationstjeneste efter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (***)	Nej (***)	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste efter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej
G	IFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste efter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (**)	Nej (**)	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste efter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej

(*) Når flyvehøjden ved gennemgangshøjden er lavere end 3 050 m (10 000 ft) AMSL, skal FL 100 anvendes i stedet for 10 000 ft. Den kompetente myndighed kan også give dispensation for typer af luftfartøjer, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed.

(**) Piloter opretholder uafbrudt luft til jord-talekommunikationsvagt og etablerer tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på den relevante kommunikationskanal i RMZ.

(***) Obligatorisk luft til jord-talekommunikation for flyvninger, der deltager i rådgivningstjenesten. Piloter opretholder uafbrudt luft til jord-talekommunikationsvagt og etablerer tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på den relevante kommunikationskanal i RMZ.

▼M2

Tillæg 5

Tekniske specifikationer relateret til observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter

A. **INSTRUKTIONER OM RAPPORTERING**

MODEL AIREP SPECIAL

	PUNKT	PARAMETER	TRANSMITTERES VIA RADIOKOMMUNIKATION, når det er relevant
	—	Betegnelse for meddelelsestype — Speciel luftrapport	[AIREP] SPECIAL
Afdeling 1	1	Luftfartøjsidentifikation	*(luftfartøjsidentifikation)*
	2	Position	POSITION *(bredde og længde)* OVER *(betydningsfuldt punkt)* ABEAM *(betydningsfuldt punkt)* *(betydningsfuldt punkt) (pejling) (afstand)*
	3	Tidspunkt	*(tidspunkt)*
	4	Højde	FLYVENIVEAU (tal) eller (tal) METER eller FT STIGER TIL FLYVENIVEAU (tal) eller (tal) METER eller FT NEDSTIGER TIL FLYVENIVEAU (tal) eller (tal) METER eller FT
	5	Næste position og forventet tidspunkt over denne	*(position) (tidspunkt)*
	6	Næstfølgende betydningsfulde punkt	*(position)* NÆSTE
Afdeling 2	7	Forventet ankomsttidspunkt	*(flyveplads) (tidspunkt)*
	8	Flyvetid	FLYVETID (timer og minutter)
Afdeling 3	9	Fænomen, som forekommer eller observeres, og som udløser en speciel luftrapport: — Moderat turbulens — Kraftig turbulens — Moderat tilisning — Kraftig tilisning — Kraftig bjergbølge — Tordenvejr uden hagl — Tordenvejr med hagl — Voldsom støvstorm eller sandstorm — Vulkansk askesky — Tegn på vulkansk aktivitet eller vulkansk udbrud	 TURBULENS MODERAT TURBULENS KRAFTIG TILISNING MODERAT TILISNING KRAFTIG BJERGBØLGE KRAFTIG TORDENVEJR TORDENVEJR MED HAGL STØVSTORM eller SANDSTORM VOLDSOM VULKANSK ASKESKY TEGN PÅ VULKANSK AKTIVITET ELLER VULKANSK UDBRUD

▼M2

1. INDHOLD I LUFTRAPPORTER

1.1. **Positionsmeldinger og specielle luftrapporter**

1.1.1. Afdeling 1 i modellen i punkt A er obligatorisk for positionsmeldinger og specielle luftrapporter, idet punkt 5 og 6 kan udelades. Afdeling 2 skal kun tilføjes, helt eller delvist, når operatøren eller dennes udpegede repræsentant anmoder herom, eller hvis luftfartøjschefen skønner det nødvendigt. Afdeling 3 skal indgå i specielle luftrapporter.

1.1.2. Forhold, der udløser udstedelse af en speciel luftrapport, skal vælges fra listen i punkt SERA.12005, litra a).

1.1.3. Vedrørende specielle luftrapporter, der indeholder oplysninger om vulkansk aktivitet, skal der efter flyvningen rapporteres ved hjælp af rapporteringsformularen om vulkansk aktivitet (Model VAR), der er opstillet i punkt B. Alle observationer skal registreres og angives på passende vis i formularen Model VAR.

1.1.4. Specielle luftrapporter skal udstedes hurtigst muligt efter observationen af et fænomen, der gør en speciel luftrapport påkrævet.

2. INSTRUKTIONER OM DETALJERET RAPPORTERING

2.1. Punkter i en luftrapport skal rapporteres i den rækkefølge, hvori de er anført i modellen AIREP SPECIAL-formularen.

— BETEGNELSE FOR MEDDELELSESTYPE Angiv »SPECIEL« (»SPECIAL«) for en speciel luftrapport.

Afdeling 1

Punkt 1 — LUFTFARTØJSIDENTIFIKATION. Angiv luftfartøjets radiokaldesignal som foreskrevet i punkt SERA.14050.

Punkt 2 — POSITION. Angiv position i bredde (i grader med 2 cifre eller grader og minutter med 4 cifre efterfulgt af »North« eller »South«) og længde (i grader med 3 cifre eller grader og minutter med 5 cifre efterfulgt af »East« og »West«) eller som et betydningsfuldt punkt, der er identificeret ved en designationskode (2-5 karakterer), eller som et betydningsfuldt punkt efterfulgt af en magnetisk retning (3 cifre) og afstand i sømil fra punktet. I givet fald anføres »ABEAM« foran det betydningsfulde punkt.

Punkt 3 — TIDSPUNKT. Rapportér tidspunkt i timer og minutter (UTC) (4 cifre), medmindre det på baggrund af regionale luftfartsaftaler foreskrives, at tidspunktet rapporteres som minuttallet fra hver hele time (2 cifre). Det rapporterede tidspunkt skal være det tidspunkt, luftfartøjet faktisk befinder sig på positionen, og ikke tidspunktet for afsendelse eller transmission af rapporten. Tidspunktet skal altid rapporteres i timer og minutter (UTC), når der udstedes en speciel luftrapport.

Punkt 4 — FLYVENIVEAU ELLER HØJDE OVER HAVET. Flyveniveau rapporteres med 3 cifre, når højdemålerindstillingen er sat til standard tryk. Højde over havet rapporteres i meter efterfulgt af »METER« (»METRES«) eller i fod efterfulgt af »FOD« (»FEET«), når højdemålerindstillingen er sat til QNH. Der rapporteres »STIGENDE« (»CLIMBING«) (efterfulgt af højden) ved stigning henholdsvis »NEDSTIGENDE« (»DESCENDING«) (efterfulgt af højden) ved nedstigning til en ny højde efter passage af det betydningsfulde punkt.

▼M2

Punkt 5 — NÆSTE POSITION OG FORVENTET TIDSPUNKT OVER DENNE. Det næste rapporteringspunkt og det forventede tidspunkt over dette rapporteringspunkt rapporteres, eller også rapporteres den position, der forventes nået en time senere ifølge de gældende procedurer for positionsrapportering. Positionen opgives ifølge de specificerede datakonventioner i punkt 2. Det forventede tidspunkt over denne position rapporteres. Tidspunktet rapporteres i timer og minutter (UTC) (4 cifre), medmindre regionale luftfartsaftaler foreskriver, at tidspunktet rapporteres som minuttallet fra hver hele time (2 cifre).

Punkt 6 — DET FØLGENDE BETYDNINGSFULDE PUNKT. Det følgende betydningsfulde punkt efter »næste position og forventet tidspunkt over denne« rapporteres.

Afdeling 2

Punkt 7 — FORVENTET ANKOMSTTIDSPUNKT. Navnet på den flyveplads, hvor der er planlagt landing, rapporteres efterfulgt af det skønnede tidspunkt for ankomst til denne flyveplads i timer og minutter (UTC) (4 cifre).

Punkt 8 — FLYVETID. »FLYVETID« (»ENDURANCE«) rapporteres efterfulgt af brændstofmængde udtrykt i flyvetid i timer og minutter (4 cifre).

Afdeling 3

Punkt 9 — FÆNOMENER, SOM GØR EN SPECIEL LUFTRAPPORT PÅKRÆVET. Et af følgende fænomener rapporteres, hvis det forekommer eller observeres:

— moderat turbulens som »TURBULENS MODERAT« (»TURBULENCE MODERATE«) og

— kraftig turbulens som »TURBULENS KRAFTIG« (»TURBULENCE SEVERE«)

Følgende specifikationer finder anvendelse:

— moderat — forhold, hvorunder moderate ændringer i luftfartøjets flyvestilling og/eller højde over havet kan forekomme, men luftfartøjet forbliver under konstant kontrol. Normalt forekommer små variationer i flyvehastighed. Ændringer i accelerometerlæsningerne på 0,5 g — 1,0 g målt på luftfartøjets tyngdepunkt. Gang vanskeliggøres. Ombordværende føler et pres mod sikkerhedsseler. Løse genstande bevæger sig.

— kraftig — forhold, hvorunder pludselige ændringer i luftfartøjets flyvestilling og/eller højde over havet forekommer; luftfartøjer kan komme ud af kontrol i korte perioder. Normalt forekommer store variationer i flyvehastighed. Ændringer i accelerometerlæsningerne på over 1,0 g målt på luftfartøjets tyngdepunkt. Ombordværende presses voldsomt mod sikkerhedsseler. Løse genstande kastes rundt.

— moderat tilisning som »TILISNING MODERAT« (»ICING MODERATE«) og kraftig tilisning som »TILISNING KRAFTIG« (»ICING SEVERE«)

Følgende specifikationer finder anvendelse:

— moderat — forhold, hvorunder en ændring af kursen og/eller højden over havet kan være ønskværdig.

— kraftig — forhold, hvorunder en ændring af kursen og/eller højden over havet betragtes som bydende nødvendig.

▼M2

— Kraftig bjergbølge som »BJERGBØLGE KRAFTIG« (»MOUNTAIN WAVE SEVERE«)

Følgende specifikation finder anvendelse:

— Kraftig — forhold, hvorunder den ledsagende faldvind er 3,0 m/s (600 ft/min) eller derover, og/eller kraftig turbulens forekommer.

— Tordenvejr uden hagl som »TORDENVEJR« (»THUNDERSTORM«) og tordenvejr med hagl som »TORDENVEJR MED HAGL« (»THUNDERSTORM WITH HAIL«)

Følgende specifikation finder anvendelse:

Der rapporteres alene om tordenvejr, som:

— er skjult i dis eller

— er skjult af et skylag eller

— er spredt, eller

— danner en bygelinje.

— Voldsom støvstorm eller sandstorm som »STØVSTORM VOLDSOM« (»DUSTSTORM HEAVY«) eller »SANDSTORM VOLDSOM« (»SANDSTORM HEAVY«)

— Vulkansk askesky som »VULKANSK ASKESKY« (»VOLCANIC ASH CLOUD«)

— Tegn på vulkansk aktivitet eller vulkansk udbrud som »TEGN PÅ VULKANSK AKTIVITET« (»PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY«) eller »VULKANSK UDBRUD« (»VOLCANIC ERUPTION«)

Følgende specifikation finder anvendelse:

»Tegn på vulkansk aktivitet« betyder i denne forbindelse usædvanlig og/eller forøget vulkansk aktivitet, som kunne varsle et vulkansk udbrud.

2.2. Oplysninger, der er registreret på rapporteringsformularen om vulkansk aktivitet (Model VAR), transmitteres ikke via RTF, men afleveres straks ved ankomsten til en flyveplads af operatøren eller et flyvebesætningsmedlem til flyvepladsens meteorologiske kontor. Hvis et sådant kontor ikke er let tilgængeligt, afleveres den udfyldte formular i overensstemmelse med lokale ordninger, der aftales mellem det meteorologiske kontor, ATS-udøveren og luftfartøjsoperatøren.

3. VIDERESENDELSE AF METEOROLOGISKE OPLYSNINGER MODTAGET VIA TALEKOMMUNIKATION

ATS-enheder skal straks videresende modtagne specielle luftrapporter til det relevante meteorologiske overvågningskontor (MWO). For at sikre, at luftrapporter indgår i jordbaserede automatiserede systemer, skal delelementer af disse rapporter transmitteres under overholdelse af de nedenstående datakrav og i den foreskrevne rækkefølge.

— ADRESSAT. Den kaldte station, og i givet fald den påkrævede relæstation, registreres.

— BETEGNELSE FOR MEDDELELSESTYPE Registrer »ARS« for en speciel luftrapport.

— LUFTFARTØJSIDENTIFIKATION. Registrering af luftfartøjer under overholdelse af de datakrav, der er specificeret i flyveplanens punkt 7, uden mellemrum mellem operatørens designation og luftfartøjets registreringsbetegnelse eller rutenummer, hvis disse anvendes.

▼M2

Afdeling 1

Punkt 0 — POSITION. Positionen registreres i bredde (grader som 2 cifre eller grader og minutter som 4 cifre efterfulgt af N eller S uden mellemrum) og længde (grader som 3 cifre eller grader og minutter som 5 cifre uden mellemrum efterfulgt af E eller W uden mellemrum) eller som et betydningsfuldt punkt, der er identificeret ved en designationskode (2-5 karakterer), eller som et betydningsfuldt punkt efterfulgt af en magnetisk retning (3 cifre) og afstand i sømil (3 cifre) fra punktet. I givet fald anføres »ABEAM« foran det betydningsfulde punkt.

Punkt 1 — TIDSPUNKT. Tidspunkt registreres i timer og minutter (UTC) (4 cifre).

Punkt 2 — FLYVENIVEAU ELLER HØJDE OVER HAVET. Et »F« efterfulgt af 3 cifre registreres (f.eks. »F310«), når et flyveniveau rapporteres. Højde over havet registreres i meter efterfulgt af »M« eller i fod efterfulgt af »FT«, når en højde over havet rapporteres. »ASC« (højde) registreres ved stigning, og »DES« (højde) registreres ved nedstigning.

Afdeling 2

Punkt 9 — FÆNOMENER, SOM GØR EN SPECIEL LUFTRAPPORT PÅKRÆVET. Det rapporterede fænomen registreres som følger:

— moderat turbulens som »TURB MOD«

— kraftig turbulens som »TURB SEV«

— moderat tilisning som »ICE MOD«

— kraftig tilisning som »ICE SEV«

— kraftig bjergbølge som »MTW SEV«

— tordenvejr uden hagl som »TS«

— tordenvejr med hagl som »TSGR«

— voldsom støvstorm eller sandstorm »HVY SS«

— vulkansk askesky som »VA CLD«

— tegn på vulkansk aktivitet eller vulkansk udbrud som »VA«

— hagl som »GR«

— cumulonimbus skyer som »CB«.

TIDSPUNKT FOR TRANSMISSION. Registreres kun, når afdeling 3 transmitteres.

4. SÆRLIGE BESTEMMELSER OM RAPPORTERING OM VINDVARIATION OG VULKANSK ASKE

4.1. **Rapportering om vindvariation**

4.1.1. Når der rapporteres observationer fra luftfartøjet om vindvariation, som forekommer under stigning og indflyvning, skal luftfartøjstypen oplyses.

▼M2

4.1.2. Når der er rapporteret om eller forudsagt vindvariation under stigning eller indflyvning, men dette ikke er forekommet, skal luftfartøjschefen underrette den relevante ATS-enhed så hurtigt som muligt, medmindre luftfartøjschefen er bekendt med, at den relevante ATS-enhed allerede er blevet informeret af et forudgående luftfartøj.

4.2. **Rapportering om vulkansk aktivitet efter flyvningen**

4.2.1. Når et luftfartøj ankommer til en flyveplads, skal luftfartøjsoperatøren eller et flyvebesætningsmedlem straks aflevere den udfyldte rapport om vulkansk aktivitet til det meteorologiske kontor på flyvepladsen, eller, hvis et sådant kontor ikke er let tilgængeligt for ankommende flyvebesætningsmedlemmer, håndteres den udfyldte formular i overensstemmelse med lokale ordninger, der aftales mellem det meteorologiske kontor, ATS-udøveren og luftfartøjsoperatøren.

4.2.2. Den udfyldte rapport om vulkansk aktivitet, som modtages af et meteorologisk kontor på en flyveplads, skal straks oversendes til det meteorologiske overvågningskontor med ansvar for meteorologisk overvågning i den flyveinformationsregion, hvor den vulkanske aktivitet blev observeret.

▼M2

B. FORMULAREN SPECIEL LUFTRAPPORT OM VULKANSK AKTIVITET (MODEL VAR)

MODEL VAR: skal anvendes ved rapportering efter flyvningen

RAPPORTERING OM VULKANSK AKTIVITET

Luftrapporter har afgørende betydning for at vurdere, hvilken fare en vulkansk askesky udgør for luftfartøjers operationer.

OPERATØR:			L/F IDENTIFIKATION: (som angivet på flyveplanen)		
LUFTFARTØJSCHEF:					
AFG. FRA:	DATO:	TIDSPUNKT; UTC:	ANK. TIL:	DATO:	TIDSPUNKT; UTC:
ADRESSAT			AIREP SPECIAL		
Punkt 1-8 skal omgående rapporteres til den ATS-enhed, som der er radiokontakt med.					
1) LUFTFARTØJSIDENTIFIKATION			2) POSITION		
3) TIDSPUNKT			4) FLYVENIVEAU ELLER HØJDE OVER HAVET		
5) VULKANSK AKTIVITET OBSERVERET VED (position eller pejling, anslået højde af askeskyen og afstand fra luftfartøjet)					
6) LUFTTEMPERATUR			7) PUNKT-VIND (SPOT WIND)		
8) YDERLIGERE OPLYSNINGER SO_2 KONSTATERET ja ☐ nej ☐ Forekommer aske ja ☐ nej ☐			Andet _____ (kort beskrivelse af aktivitet, navnlig vertikal og lateral udstrækning af askeskyen, og om muligt, horisontal bevægelse, vækstrate osv.)		
Efter landing udfyldes punkt 9-16, og derefter faxes formularen til: (Faxnummer stilles til rådighed af den meteorologiske myndighed i henhold til lokale aftaler mellem den meteorologiske myndighed og den pågældende operatør.)					
9) ASKESKYENS TÆTHED	☐ a) Flygtig		☐ b) Moderat tæt		☐ c) Meget tæt
10) ASKESKYENS FARVE	☐ a) Hvid		☐ b) Lys grå		☐ c) Mørk grå
	☐ d) sort		☐ e) anden farve _____		
11) UDBRUD	☐ a) kontinuerlig		☐ b) uregelmæssig		☐ c) ikke muligt at se
12) POSITION, HVOR AKTIVITET FOREKOMMER	☐ a) Top		☐ b) Side		☐ c) Enkeltstående
	☐ d) Flere		☐ e) Ikke observeret		
13) ANDRE OBSERVEREDE ELEMENTER I UDBRUDDET	☐ a) Lyn		☐ b) Glød		☐ c) Store klippestykker
	☐ d) Nedfaldende aske		☐ e) Paddehattesky		☐ f) Alle
14) PÅVIRKNING AF LUFTFARTØJET	☐ a) Kommunikation		☐ b) Navigationssystemer		☐ c) Motorer
	☐ d) Pitotrør		☐ e) Frontruden		☐ f) Ruder
15) ANDRE EFFEKTER	☐ a) Turbulens		☐ b) Sankt Elms ild		☐ c) Anden røgudvikling
16) ANDRE OPLYSNINGER (Yderligere oplysninger, der anses for nyttige)					

▼B

Tillæg til BILAGET

Liste over de i fællesskab aftalte afvigelser, der skal anmeldes til ICAO i overensstemmelse med denne forordnings artikel 5.

▼M2

ICAO bilag 2

Afvigelser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 2 til konventionen om international civil luftfart, som ændret

▼B

Afvigelse A2-01	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.2.2	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.3210, litra b), fastlægges følgende: »b) *Et luftfartøj, der er klar over, at et andet luftfartøjs manøvredygtighed er forringet, skal vige for det pågældende luftfartøj.*«
Afvigelse A2-02	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.2.3.2 b)	I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.3215, litra b), nr. 2), fastlægges følgende (med tilføjelse af den understregede tekst til ICAO-standarden i bilag 2, 3.2.3.2 b)): »2) *medmindre de er stationære og på anden måde tilstrækkeligt belyst,* ►C1 *skal alle luftfartøjer på en flyveplads' trafikområde så vidt muligt vise lys* ◄ *med det formål at angive strukturens yderkanter*«
Afvigelse A2-03	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.2.5. c) og d)	Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.3225 afviger fra ICAO-standarden i bilag 2, punkt 3.2.5. c) og 3.2.5. d), idet den fastsætter, at litra c) og d) ikke gælder for balloner: »c) foretage alle drej til venstre under indflyvning til landing og efter start, medmindre andet er angivet eller anden instruktion er modtaget fra vedkommende lufttrafiktjenesteenhed. Dette gælder ikke for balloner. d) lande og starte mod vinden, medmindre hensyn til sikkerheden, til banesystemets udformning eller til øvrig lufttrafik medfører, at en anden retning må foretrækkes. Dette gælder ikke for balloner.«
▼M2 **Afvigelse A2-04**	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.3.1.2.	ICAO bilag 2, punkt 3.3.1.2 erstattes af punkt SERA.4001, litra b), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012. Afvigelserne mellem denne ICAO-standard og denne EU-forordning er følgende: — Med hensyn til VFR-flyvninger, der er planlagt til udførelse over internationale grænser, afviger EU-forordningen (punkt SERA.4001, litra b), nr. 5)) fra ICAO-standarden i bilag 2, punkt 3.3.1.2 e) på grund af følgende tilføjelse af den understregede tekst: *»Enhver flyvning over internationale grænser, medmindre andet fastsættes af de pågældende stater.«*

▼M2

	— Med hensyn til VFR- og IFR-flyvninger, der er planlagt til at foregå om natten, er følgende yderligere krav føjet til punkt SERA.4001, litra b), nr. 6), i denne EU-forordning: ►C2 »6) *enhver flyvning, som er planlagt til at foregå om natten, og som foregår ud over flyvepladsens nærhed«* ◄

▼B

Afvigelse A2-05	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.2.2.4.	Ny bestemmelse. Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.3210, litra c), nr. 3), i), afviger fra ICAO-standardens bilag 2, 3.2.2.4, fordi den fastsætter følgende: »i) *Overhalende svæveflyvemaskiner. En svæveflyvemaskine, der overhaler en anden svæveflyvemaskine, kan skifte kurs mod højre eller venstre.*«

▼M2

_____	

▼B

Afvigelse A2-07	
ICAO bilag 2 Kapitel 4 4.6	ICAO bilag 2, 4.6, erstattes af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.5005, som indfører følgende hindringsklareringskriterier i litra f): »f) *Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, må VFR-flyvninger ikke foregå:* 1) *over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer i en højde på under 300 m (1 000 ft) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartøjet* 2) *over andre områder end dem, der er angivet i nr. nr. 1), ved en højde, der er mindre end 150 m (500 ft) over jorden eller vandet,* ►C1 *eller 150 m (500 ft) over den højeste hindring inden for en radius af 150 m (500 ft) fra luftfartøjet.* ◄«
Afvigelse A2-08	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.8 og tillæg 2	Ordene »in distress« (i nød) i kapitel 3, del 3.8, er ikke medtaget i EU-lovgivningen, og dermed udvides anvendelsesområdet for eskortflyvninger til en hvilken som helst type flyvning, der anmoder om denne tjeneste. Ydermere er bestemmelserne i tillæg 2, del 1.1 til 1.3, samt bestemmelserne i tillæg A ikke medtaget i EU-lovgivningen.

▼M2

ICAO bilag 3

Afvigelser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 3 til konventionen om international civil luftfart, som ændret.

Afvigelse A3-01	
ICAO bilag 3 Kapitel 5	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.12005, fastsættes følgende: b) De kompetente myndigheder skal om nødvendigt foreskrive andre forhold, der skal rapporteres af alle luftfartøjer, hvis de forekommer eller observeres.

ICAO bilag 10

Afvigelser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 10 til konventionen om international civil luftfart, som ændret.

Afvigelse A10-01	
ICAO bilag 10 Bind II Kapitel 5 5.2.1.4.1	ICAO bilag 10, bind II, kapitel 5.2.1.4.1 er gennemført i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.14035, med visse afvigelser. Afvigelserne mellem denne ICAO-standard og denne EU-forordning er følgende: SERA.14035 Transmission af tal i radiotelefoni a) Transmission af tal 1) Alle tal, der anvendes til at transmittere kaldesignal for luftfartøjer, kurs, start- og landingsbane, vindretning og -hastighed, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig. i) Flyveniveauer skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, undtagen for flyveniveauer i hele hundrede. ii) Højdemålerindstillingen skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig undtagen ved indstilling på 1 000 hPa, der skal transmitteres som »ET TUSINDE« (»ONE THOUSAND«). iii) Alle tal, der anvendes til transmission af transponderkoder, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, medmindre transponderkoderne kun indeholder hele tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«). 2) Alle tal, der anvendes til transmission af andre oplysninger end dem, der omhandles i litra a), nr. 1), skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, medmindre tallene indeholder hele hundrede og tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af hundrede eller tusinde efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«) eller »TUSINDE« (»THOUSAND«) alt efter tilfældet. Kombinationer af tusinde og hele hundrede skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«) efterfulgt af hundrede efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«).

▼M2

	3) I tilfælde, hvor der er behov for at præcisere det transmitterede tal som hele tusinde og/eller hele hundrede, skal tallet transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig. 4) Når der afgives oplysninger om den relative pejling til en genstand eller konfliktende trafik udtrykt ved urvisermetoden, skal oplysningerne afgives ved at udtale cifrene samlet som f.eks. »TEN O'CLOCK« eller »ELEVEN O'CLOCK«. 5) Tal, som indeholder et decimalkomma, skal transmitteres som foreskrevet i litra a), nr. 1), med kommaet i den rigtige rækkefølge angivet ved ordet »DECIMAL«. 6) Ved angivelse af transmissionskanalen for VHF-radiokommunikation skal alle 6 cifre i den numeriske designation angives, medmindre 5. og 6. ciffer begge er nul. I så fald angives alene de 4 første cifre.
Afvigelse A10-02	
ICAO bilag 10 Bind II Kapitel 5 5.2.1.7.3.2.3	ICAO bilag 10, bind II, kapitel 5.2.1.7.3.2.3 er gennemført i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.14055, med en afvigelse. Afvigelsen mellem denne ICAO-standard og denne EU-forordning er følgende: SERA.14055 Radiokommunikation — procedurer b) 2) Som svar på ovenstående opkald skal den kaldende stations kaldesignal anvendes efterfulgt af den svarende stations kaldesignal, hvilket skal betragtes som en opfordring til, at den kaldende station påbegynder transmissionen. Ved udveksling af kommunikation inden for samme ATS-enhed kan ATS-enhedens kaldesignal udelades, såfremt dette er godkendt af den kompetente myndighed.

▼M2

ICAO bilag 11

Afvigelser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 11 til konventionen om international civil luftfart, som ændret

▼B

Afvigelse A11-01	
ICAO bilag 11 Kapitel 2 Punkt 2.25.5	Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.3401, litra d), nr. 1), afviger fra ICAO-standardens bilag 11, 2.25.5, fordi den fastsætter følgende: *»Oplysning om* ►C1 *aktuel tid gives mindst til nærmeste ~~halve~~ minut.* ◄«
Afvigelse A11-02	
ICAO bilag 11 Kapitel 2 Punkt 2.6.1	Mulighed for dispensation. Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.6001 tillader luftfartøjer at overskride hastighedsgrænsen på 250 kt, når det godkendes af den kompetente myndighed for typer af luftfartøjer, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed.
Afvigelse A11-03	
ICAO bilag 11 Kapitel 3	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.8005, litra b), fastlægges følgende: b) Klareringer udstedt af flyvekontrolenheder skal tilvejebringe adskillelse: 1) mellem alle flyvninger i luftrum i klasse A og B 2) mellem IFR-flyvninger i luftrum i klasse C, D og E 3) mellem IFR-flyvninger og VFR-flyvninger i luftrum i klasse C 4) mellem IFR-flyvninger og specielle VFR-flyvninger 5) mellem specielle VFR-flyvninger, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet. ►C1 Dog kan der, når piloten på et luftfartøj anmoder herom, og det godkendes af piloten på det andet luftfartøj, og hvis det foreskrives af den kompetente myndighed, for de tilfælde, der er angivet i litra b) ovenfor i luftrum i klasse D og E, udstedes klareringer for et luftfartøj, til at tilvejebringe egen adskillelse for en specifik del af flyvningen under 3 050 m (10 000 ft) under stigning eller nedstigning om dagen under visuelle vejrforhold. ◄
Afvigelse A11-04	
ICAO bilag 11 Kapitel 3	I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.8015, fastlægges følgende (med tilføjelse af den understregede tekst til ICAO-standarden i bilag 11, 3.7.3.1): e) Tilbagelæsning af klareringer og sikkerhedsrelaterede oplysninger

▼B

	1) Alle sikkerhedsrelaterede dele af ATC-klareringer og -instruktioner, som transmitteres via tale, gentages af flyvebesætningen over for flyvelederen. Følgende skal altid gentages: i) ATC-ruteklareringer ii) klareringer og instruktioner til at køre ind på en bane, lande på en bane, starte på en bane, holde kort før en bane, krydse en bane, køre på en bane eller køre tilbage ad en bane iii) oplysninger om bane i brug, højdemålerindstilling, ►C1 SSR-koder, nytildelte kommunikationskanaler, højdeinstruktioner ◄, kurs- og fartinstruktioner iv) gennemgangsniveauer, hvad enten de er oplyst af flyvelederen eller er indeholdt i en ATIS-udsendelse.
Afvigelse A11-05	
ICAO bilag 11 Kapitel 3	I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA 8015, litra e), nr. 2), fastlægges følgende (med tilføjelse af den understregede tekst til ICAO-standarden i bilag 11, 3.7.3.1.1): 2) Andre klareringer eller instruktioner, ►C1 herunder betingede klareringer og kørselsinstruktioner, ◄ gentages eller bekræftes på en måde, der klart viser, at klareringen og instruktionen er forstået og vil blive fulgt.

▼M2

Afvigelse A11-06	
ICAO bilag 11 Kapitel 3	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.5010, fastsættes følgende: **SERA.5010 Speciel VFR i kontrolzoner** Specielle VFR-flyvninger kan få tilladelse til at operere i en kontrolzone i henhold til en udstedt ATC-klarering. Medmindre den kompetente myndighed har givet tilladelse til helikoptere i særlige tilfælde såsom, men ikke udelukkende, ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse, skal følgende yderligere betingelser gælde: a) sådanne flyvninger må kun gennemføres om dagen, medmindre den kompetente myndighed tillader andet ~~a)~~ b) af piloten: 1) fri af skyer og med jordsigt 2) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m 3) flyvehastigheden skal være 140 kt IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød og

▼M2

	c) En flyvekontrolenhed må ikke udstede klarering til specielle VFR-flyvninger til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima: ~~b) for ATC:~~ ~~1) kun om dagen, medmindre andet tillades af den kompetente myndighed~~ ~~2)~~ 1) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1 500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m 2) skydækkehøjden er mindre end 180 m (600 ft).

▼B

Afvigelse A03-07	
ICAO bilag 3 Kapitel 5	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.12005, fastsættes følgende: b) De kompetente myndigheder foreskriver om nødvendigt andre forhold, der skal rapporteres af alle luftfartøjer, hvis de forekommer eller observeres.