Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**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)

Berigtiget ved:

►**C1** Berigtigelse, EUT L 145 af 31.5.2013, s. 38 (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)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) ([1]), særlig artikel 4, litra a) og b),

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur ([2]) (EASA-grundforordningen), særlig artikel 8 og artikel 8b samt bilag Vb, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til forordning (EF) nr. 551/2004 og forordning (EF) nr. 216/2008 ►C1 vedtager Kommissionen ◄ gennemførelsesbestemmelser med henblik på at vedtage passende bestemmelser vedrørende lufttrafikregler på basis af ICAO's (Den Internationale Organisation for Civil Luftfart) standarder og anbefalet praksis samt at harmonisere anvendelsen af ICAO's klassificering af luftrum med det formål at sikre en problemfri udøvelse af sikre og effektive lufttrafiktjenester inden for det fælles europæiske luftrum.

(2) I henhold til artikel 8, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om oprettelsen af et fælles europæisk luftrum ([3]) er det pålagt Eurocontrol at bistå Kommissionen med udvikling af gennemførelsesbestemmelser, der fastsætter passende bestemmelser om lufttrafikregler på basis af ICAO's standarder og anbefalet praksis og harmoniserer anvendelsen af ICAO's klassificering af luftrum.

(3) I overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, og artikel 13 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 2 i forordning (EF) nr. 216/2008 bør initiativet om et fælles europæisk luftrum bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen af 1944 om international civil luftfart (herefter benævnt »Chicagokonventionen«) ved at sørge for fælles fortolkning og gennemførelse.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.
([2]) EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.
([3]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

▼B

(4) Forordning (EF) nr. 551/2004 har til formål at understøtte konceptet om et gradvist mere integreret operativt luftrum som led i den fælles transportpolitik samt at fastlægge fælles procedurer for udformning, planlægning og styring og samtidig sikre, at lufttrafikstyringen kan foregå effektivt og sikkert. Dette formål er især relevant i forbindelse med en hurtig gennemførelse af funktionelle luftrumsblokke i det fælles europæiske luftrum.

(5) Resultatet af det arbejde, som den fælles gruppe oprettet af Kommissionen, Eurocontrol og ICAO har udført med kortlægning af de nationale forskelle, som medlemsstaterne har indgivet med hensyn til ICAO-standarder, der handler om lufttrafikregler og tilhørende bestemmelser om luftfartstjenester, understøtter behovet for standardisering af fælles regler og forskelle med hensyn til det fælles europæiske luftrum.

(6) Med henblik på at sikre en effektiv, hurtig og sikker international lufttrafik samt at understøtte etableringen af funktionelle luftrumsblokke bør alle deltagere i det fælles europæiske luftrum overholde et fælles regelsæt. Ydermere er oprettelsen af et gennemsigtigt regelsæt, hvor parterne kan opnå lovgivningsmæssig vished og forudsigelighed, en vigtig katalysator for sikre grænseoverskridende aktiviteter. Til dette formål bør der etableres standardiserede lufttrafikregler og tilhørende operationelle bestemmelser med hensyn til luftfartstjenester og -procedurer, og de bør om nødvendigt suppleres med vejledende materiale og/eller acceptable midler til påvisning af overholdelse.

(7) For at nå disse mål bør ICAO kun underrettes af medlemsstaterne om fælles aftalte europæiske forskelle på områder, der er omfattet af EU-retten. Disse forskelle bør fastlægges og overvåges via en permanent proces.

(8) Medlemsstater, der har vedtaget yderligere bestemmelser som supplement til en ICAO-standard, bør, hvis de fortsat anses for nødvendige, og forudsat at sådanne yderligere bestemmelser ikke udgør en forskel i henhold til Chicagokonventionen eller er i modstrid med gældende EU-ret, fortsat anvende sådanne bestemmelser, indtil der findes passende EU-bestemmelser på området.

(9) Anvendelsen af denne forordning berører ikke medlemsstaternes forpligtelser og rettigheder i forbindelse med det åbne hav i overensstemmelse med artikel 12 i Chicagokonventionen og især med bilag 2 til Chicagokonventionen. Ligeledes berøres medlemsstaternes og EU's forpligtelser i henhold til De Forenede Nationers havretskonvention og medlemsstaternes forpligtelser i henhold til konventionen om internationale søvejsregler, 1972, ikke.

(10) I henhold til artikel 1, stk. 2, i rammeforordningen (forordning (EF) nr. 549/2004) omfatter bestemmelserne for oprettelsen af et fælles europæisk luftrum ikke militære operationer og militær træningsflyvning.

(11) Den eksisterende proces for ændring af ICAO-standarder og anbefalet praksis inden for Chicagokonventionens rammer behandles ikke i denne forordning.

▼B

(12) Udvidelsen af EASA's kompetence til at omfatte lufttrafikstyringssikkerhed forudsætter ensartethed med hensyn til udviklingen af gennemførelsesbestemmelser i henhold til forordning (EF) nr. 551/2004 og forordning (EF) nr. 216/2008.

(13) Med henblik på at sikre ensartethed med hensyn til gennemførelsen af bestemmelserne i bilag 2 til Chicagokonventionen, der er fastlagt ved denne forordning, og fremtidige bestemmelser fra andre bilag til Chicagokonventionen, som vil blive indarbejdet i de næste trin af processen, samt gennemførelsen af fremtidige EU-regler, bør de oprindelige bestemmelser revideres, når det er nødvendigt.

(14) Om fornødent bør anden EU-lovgivning ajourføres, så den henviser til denne forordning —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

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.

▼C1

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

▼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

▼C1

2) »ADS-C-aftale«: en rapporteringsplan, der fastlægger betingelserne for ADS-C-datarapportering (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

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

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

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

27) »flyverådgivningstjeneste«: en tjeneste, ►C1 som udøves ◄ i et rådgivningsluftrum for at sikre adskillelse mellem luftfartøjer, der opererer efter IFR-flyveplaner, hvor dette er muligt

28) »klarering«: 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)

33) »lufttrafiktjenesteluftrum«: 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«: en enhed oprettet med det formål at modtage meldinger vedrørende lufttrafiktjeneste og flyveplaner, som indgives inden afgang

▼C1

35) »lufttrafiktjenesteenhed«: 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

38) »alternativ flyveplads«: en flyveplads, hvortil et luftfartøj kan fortsætte, når fortsættelse til eller landing på bestemmelsesstedet ikke er mulig eller ikke skønnes tilrådelig. Alternative flyvepladser omfatter:

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

▼B

b) »rute alternativ flyveplads«: en flyveplads, på hvilken et luftfartøj kan lande, hvis der opstår en unormal situation eller en nødsituation undervejs på ruten

c) »ETOPS-rute alternativ flyveplads«: en egnet og passende alternativ flyveplads, på hvilken en flyvemaskine undervejs på en ETOPS-flyvning kan lande efter bortfald af en motor eller i tilfælde af en unormal situation eller en nødsituation

d) »ankomst alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, hvortil et luftfartøj kan fortsætte, hvis det ikke er muligt eller ikke skønnes tilrådeligt at lande på bestemmelsesstedet

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

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

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

▼B

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

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, på hvilket luftfartøjet beregnes at ville ankomme over flyvepladsen

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

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

▼B

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

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

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

▼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:

a) procedure for *ikke-præcisionsindflyvning (NPA*): instrumentindflyvningsprocedure, hvor der anvendes lateral styring, men ikke vertikal styring

b) procedure for *indflyvning med vertikal styring (APV)*: instrumentprocedure, hvor der anvendes lateral og vertikal styring, men som ikke opfylder kravene til præcisionsindflyvning og -landing

c) procedure for *præcisionsindflyvning (PA)*: instrumentindflyvningsprocedure, hvor der anvendes lateral og vertikal præcisionsstyring med minima fastlagt efter operationskategori

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

▼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

▼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

▼B

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

104) »psykoaktive stoffer«: alkohol, opioider, cannabinoider, beroligende midler, hypnotika, kokain og andre psykostimulerende midler, hallucinogener og flygtige opløsningsmidler, men ikke kaffe og tobak

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

▼B

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

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/-følsomt område, hvor kørende luftfartøjer og køretøjer skal standse og holde, medmindre der er opnået anden tilladelse fra kontroltårnet

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

116) »flyvesikkerhedssensitivt personale«: personer, som kan bringe flyvesikkerheden i fare, hvis de ikke udfører deres pligter og arbejdsopgaver korrekt, herunder, men ikke udelukkende, besætningsmedlemmer, flymekanikere og flyveledere

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

▼B

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

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

▼B

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

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

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

▼B

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

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

1. Efter anmodning fra enheder, der udfører følgende aktiviteter, kan de kompetente myndigheder fritage sådanne enheder fra specifikke bestemmelser i denne forordning for følgende aktiviteter af offentlig interesse samt for den træning, der er nødvendig for sikker udførelse af aktiviteterne:

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.

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.

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.

▼B

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

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

▼B

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

SERA.2001 Anvendelse

Med forbehold af SERA.1001 ovenfor gælder denne forordning i overensstemmelse med artikel 1 især for luftrumsbrugere og for luftfartøjer, der

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

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.

Denne forordning gælder også for medlemsstaternes kompetente myndigheder, luftfartstjenesteudøvere og relevant personale på jorden, ►C1 der er beskæftiget med luftfartøjers operationer. ◄

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

Flyvning skal, bortset fra ved start og landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, 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 uden 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

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

3) i tilfælde af balloner, positionslys.

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) En flyveplan for enhver flyvning, der er planlagt til at krydse internationale grænser, eller for hvilken der vil blive ydet flyvekontroltjeneste eller flyverådgivningstjeneste, skal indgives mindst 60 minutter før afgang eller, hvis den indgives under flyvning, på et tidspunkt, som vil sikre, at den modtages af vedkommende lufttrafiktjenesteenhed 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	Flyvesigtbarhed	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.

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. Flyvesigtbarheder på under 800 m kan tillades i særlige tilfælde såsom ved ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse.

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)

ii) med undtagelse af bestemmelserne i litra c), nr. 4), gælder bestemmelserne om reduceret sigtbarhed, der er angivet i tabel S5-1, punkt a) og b), ikke

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

iv) for helikoptere i luftrum af klasse F og G, ved og under 900 m (3 000 ft) over MSL eller 300 m (1 000 ft) over terræn, afhængigt af hvad der er højest, skal flyvesigtbarheden være mindst 3 km, forudsat at piloten uafbrudt har jordsigt, og såfremt helikopteren manøvreres ved en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at iagttage anden trafik eller hindringer i tide til at undgå sammenstød

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

4) Minima for skydækkehøjde og afstand fra skyer, der ligger under de angivne i nr. 3), kan tillades for helikoptere i særlige tilfælde såsom ved ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse.

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.

d) Medmindre den kompetente myndighed har givet tilladelse dertil i henhold til forordning (EF) nr. 730/2006, må VFR-flyvninger ikke foretages

1) over flyveniveau 195

2) ved transsonisk og supersonisk hastighed.

▼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

Specielle VFR-flyvninger kan med en ATC-klarering få tilladelse til at operere i en kontrolzone. Medmindre den kompetente myndighed har givet tilladelse til helikoptere i særlige tilfælde såsom ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse, gælder følgende yderligere betingelser:

a) for piloten:

1) fri af skyer og med jordsigt

▼B

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

3) hastigheden 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

b) for ATC:

▼C1

1) kun om dagen, medmindre andet tillades af den kompetente myndighed

▼B

2) sigtbarheden ved jorden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m

3) skydækkehøjden skal være mindst 180 m (600 ft).

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.

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

SERA.6001 Klassificering af luftrum

Medlemsstaterne klassificerer, i overensstemmelse med deres behov, luftrum i overensstemmelse med følgende og i overensstemmelse med tillæg 4:

a) *Klasse A*. Kun IFR-flyvninger tillades. Alle flyvninger ydes flyvekontroltjeneste og adskilles fra hinanden. Der er krav om uafbrudt luft-til-jord-talekommunikation for alle flyvninger. Alle flyvninger skal have ATC-tilladelse.

b) *Klasse B*. IFR- og VFR-flyvninger tillades. Alle flyvninger ydes flyvekontroltjeneste og adskilles fra hinanden. Der er krav om uafbrudt luft-til-jord-talekommunikation for alle flyvninger. Alle flyvninger skal have ATC-tilladelse.

c) *Klasse C*. IFR- og VFR-flyvninger tillades. Alle flyvninger ydes flyvekontroltjeneste, og IFR-flyvninger adskilles fra andre IFR-flyvninger samt fra VFR-flyvninger. VFR-flyvninger adskilles fra IFR-flyvninger og modtager trafikinformation vedrørende 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 egenfart) under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, mindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for typer af luftfartøjer, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle flyvninger skal have ATC-tilladelse.

▼B

d) *Klasse D.* IFR- og VFR-flyvninger tillades, og alle flyvninger ydes flyvekontroltjeneste. IFR-flyvninger adskilles fra andre IFR-flyvninger, modtager trafikinformation vedrørende VFR-flyvninger samt undvigerådgivning efter anmodning. VFR-flyvninger modtager trafikinformation vedrørende 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 typer af luftfartøjer, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle flyvninger skal have ATC-tilladelse.

e) *Klasse E.* IFR- og VFR-flyvninger tillades. IFR-flyvninger ydes flyvekontroltjeneste og adskilles fra andre IFR-flyvninger. Alle flyvninger modtager trafikinformation, så vidt det er praktisk muligt. 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 typer af luftfartøjer, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle IFR-flyvninger skal have ATC-tilladelse. Klasse E anvendes ikke i kontrolzoner.

f) *Klasse F.* IFR- og VFR-flyvninger tillades. Alle deltagende IFR-flyvninger modtager lufttrafikrådgivning, 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 typer af luftfartøjer, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. ATC-tilladelse kræves ikke.

g) *Klasse G.* IFR- og VFR-flyvninger tillades 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 typer af luftfartøjer, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. ATC-tilladelse kræves ikke.

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

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 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

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.

SERA7005 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) 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

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:

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

▼B

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 lufttrafiktjeneste 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.

SERA.8015 ATC-klareringer

a) ATC-klareringer udstedes udelukkende med det formål at opfylde de krav, som udøvelse af flyvekontroltjeneste stiller.

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.

▼B

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

3) flyverute

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.

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.

▼B

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

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.

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

▼B

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.

3) Afvigelse fra kravene i nr. 2) skal meddeles til den relevante lufttrafiktjenesteenhed.

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.

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 3 minutter fra det, som er meddelt lufttrafiktjenesten, eller en anden periode foreskrevet af den kompetente myndighed eller på basis af regionale ICAO-luftfartsaftaler, skal et revideret tidspunkt snarest muligt meddeles den relevante lufttrafiktjenesteenhed.

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.

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.

▼B

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.

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 jordtalekommunikationsvagt 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.

▼B

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

b) Medlemsstaterne overholder de relevante bestemmelser om kommunikationssvigt, der er vedtaget i henhold til Chicagokonventionen. Senest den 31. december 2015 foreslår Kommissionen fælles EU-procedurer for gennemførelse af de nævnte ICAO-bestemmelser i EU-lovgivningen.

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) 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

▼B

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

12) overfladevindretning 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])

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

12) overfladevindretning 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])

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

11) overfladevindretning 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])

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 ([15])

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.

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

([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

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

SERA.11001 Ulovlige handlinger

a) 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.

b) 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.

SERA.11005 Tjenester til luftfartøjer i nødsituationer

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

b) Når en ulovlig handling mod et luftfartøj finder sted eller mistænkes, besvarer lufttrafiktjenesteenhederne straks 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, underretter lufttrafiktjenesteenhederne straks i overensstemmelse med de lokale procedurer den relevante myndighed, som staten har udpeget, og udveksler de nødvendige oplysninger med luftfartøjsoperatøren eller dennes udpegede repræsentant.

SERA.11010 Luftbårne hændelser

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

▼B

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:

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

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

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.

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) 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

▼B

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.
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.

▼B

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:

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	Det er forstået
DESCEND	DEE-SEND	Nedstig til landing	Vil følge instruktionen		
			CAN NOT	KANN NOTT	Kan ikke efterkommes

▼B

Udtryk til brug for det INTERCEPTENDE luftfartøj			Udtryk til brug for det INTERCEPTEDE luftfartøj		
Udtryk	Udtale (1)	Betydning	Udtryk	Udtale (1)	Betydning
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.

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.

▼B

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.

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

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

2) det relevante meteorologiske overvågningskontor (MWO)

3) andre berørte lufttrafiktjenesteenheder.

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

▼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.

1.1.2. Telekommunikations- og transmissionsprocedurer for nød- og ilsignaler skal være i overensstemmelse med bind II i bilag 10 til Chicagokonventionen.

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 morsesystemet) 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 morsesystemet)

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

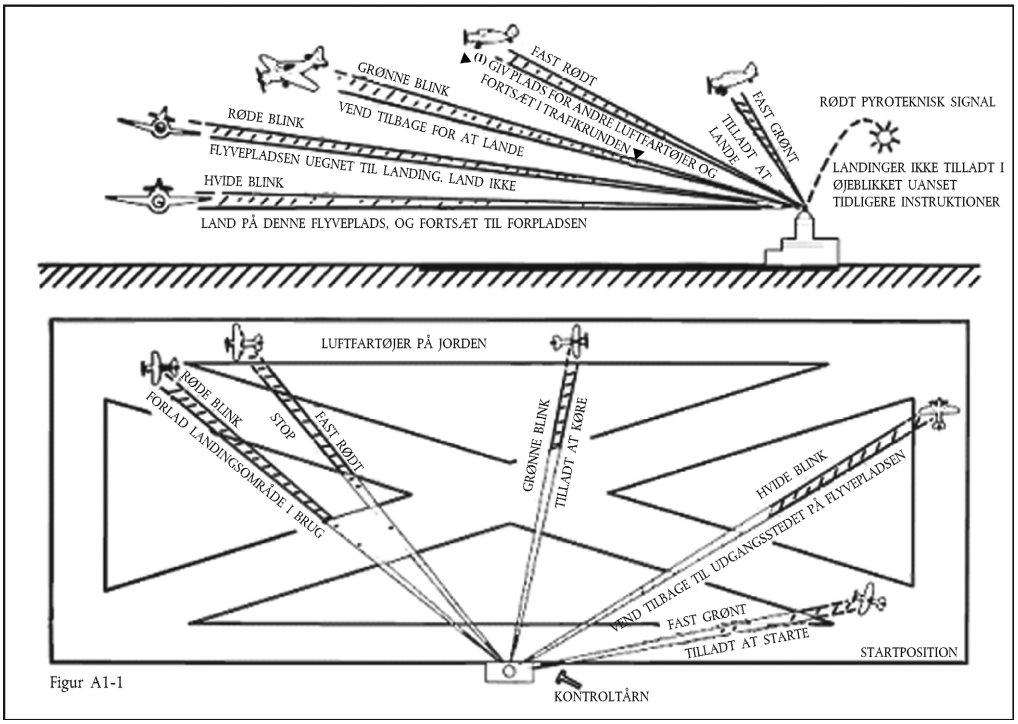
3.1. **Lys- og pyrotekniske signaler**

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*

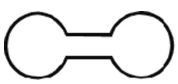
3.2.2.1. En vandret rød, kvadratisk flade med en gul diagonal (figur A1-3) anbragt i et signalområde betyder, at der på grund af manøvreområdets tilstand eller af andre årsager skal udvises særlig forsigtighed under indflyvning og landing.



Figur A1-3

3.2.3. *Anvendelse af baner og rulleveje*

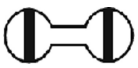
3.2.3.1. En vandret hvid flade af form som en ►C1 håndvægt (figur A1-4) ◄ anbragt i et signalområde betyder, at start, landing og kørsel med luftfartøjer udelukkende må foregå på baner og rulleveje.



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*

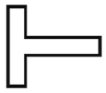
3.2.4.1. Ensfarvede kors i en gul eller hvid kontrastfarve (figur A1-6), anbragt vandret på baner og rulleveje eller dele deraf angiver et område, som er uegnet til anvendelse af luftfartøjer.



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

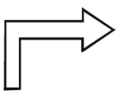
3.2.5.2. Et tocifret tal (figur A1-8) anbragt lodret på eller i nærheden af kontroltårnet angiver over for luftfartøjer på manøvreområdet startretningen, udtrykt i enheder på 10 grader afrundet til de nærmeste 10 grader på magnetkompasset.



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*

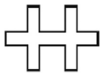
3.2.7.1. Bogstavet C i sort på gul baggrund anbragt lodret (figur A1-10) angiver stedet, hvor lufttrafiktjenestens meldekontor er beliggende.



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

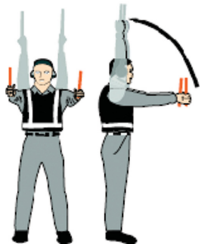
4.1. **Fra en signalgiver til et luftfartøj**

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

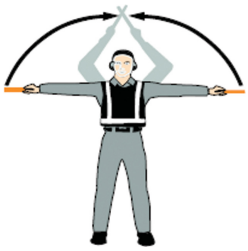
a) på venstre side af luftfartøjet og synlig for piloten, når signalerne gives til en flyvemaskine

b) hvor signalgiveren bedst kan ses af piloten, når signalerne gives til en helikopter

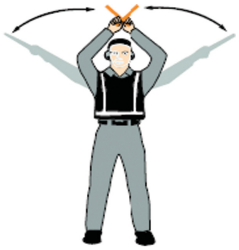
4.1.2. Før de følgende signaler anvendes, skal signalgiveren sikre sig, at der inden for det område, i hvilket luftfartøjet skal vejledes, ikke findes hindringer, som luftfartøjet kunne ramme under overholdelsen af bestemmelserne i SERA.3301, litra a).

	1. **Wingwalker/guide** (*) Løft højre hånd over hovedhøjde med lysstaven pegende opad. Peg nedad mod kroppen med lysstaven i venstre hånd. (*) 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.
	2. **Benyt denne standplads** Løft helt strakte arme over hovedet med lysstavene pegende opad.

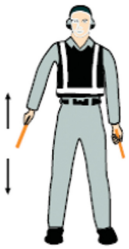
▼B

	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.

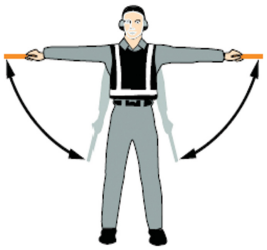
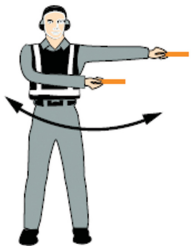
▼B

	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).

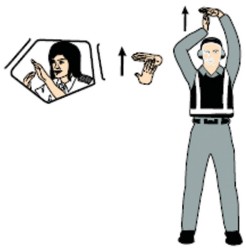
▼B

	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.

4.2.1.1. Bremser

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.

4.2.1.2. Bremseklodser

a) *Anbring bremseklodser:* Hold armene udstrakt og håndfladerne udad, bevæg så hænderne indad, så de krydses foran ansigtet.

b) *Fjern bremseklodser:* Hold hænderne krydset foran ansigtet, stræk så armene med håndfladerne udad.

4.2.1.3. Klar til at starte motor(er)

a) Stræk det relevante antal fingre på den ene hånd for at angive nummeret på den motor, der skal startes.

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

▼B

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.
	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.

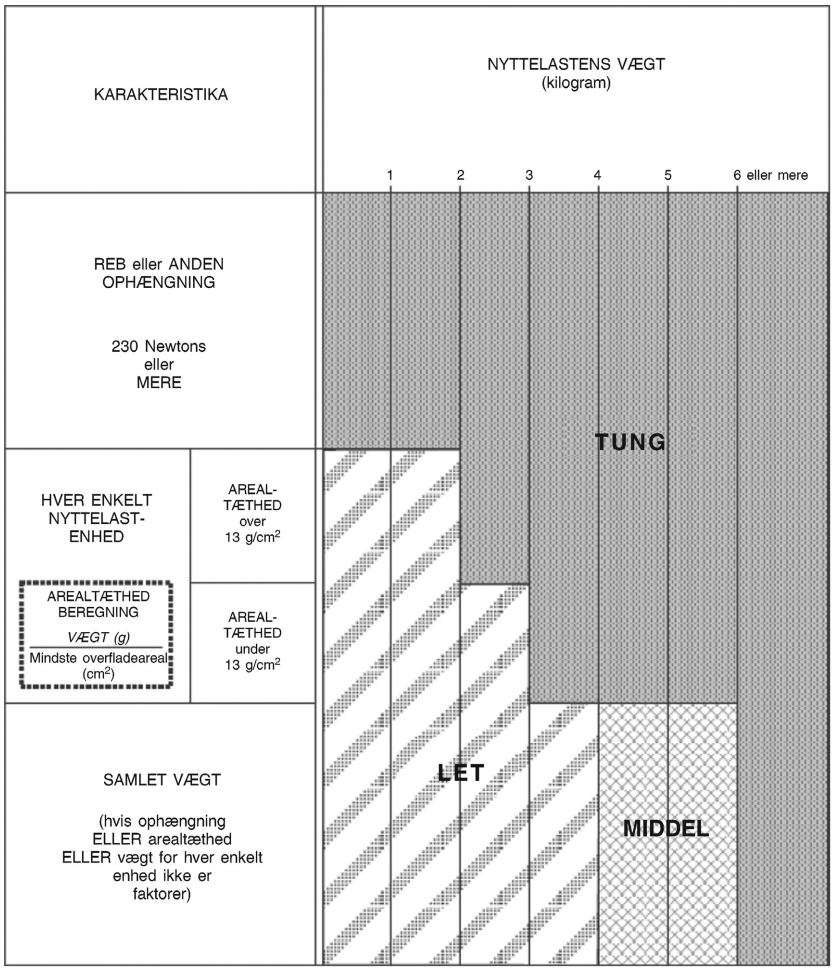
2.4. En ubemandet friballon skal anvendes i overensstemmelse med de betingelser, som fastsættes af registreringsstaten og den/de stat(er), der ventes at blive overfløjet.

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)

5.1.3. Enhver ændring af oplysninger, der er afgivet før en flyvning i overensstemmelse med punkt 5.1, skal meddeles den relevante lufttrafiktjenesteenhed 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.

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 2) 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
	VFR	Ingen	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

▼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	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.

▼B

Tillæg 5

KRAV VEDRØRENDE LUFTFARTSTJENESTER

Tekniske specifikationer relateret til observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter

1. INDHOLD I LUFTRAPPORTER

1.1. **Specielle luftrapporter**

1.1.1. Følgende elementer skal indgå i specielle luftrapporter:

Betegnelse for meddelelsestype

Sektion 1 (positionsinformation)

Luftfartøjets identitetsbetegnelse

Position eller breddegrad og længdegrad

Tid

Flyvehøjde eller flyvehøjdeinterval

Sektion 3 (meteorologisk information)

Forhold, der udløser udstedelse af en speciel luftrapport, vælges fra listen i SERA.12005, litra a).

2. SÆRLIGE BESTEMMELSER OM RAPPORTERING OM VINDVARIATION OG VULKANSK ASKE

2.1. **Rapportering om vindvariation**

2.1.1. Når der rapporteres observationer fra luftfartøjet om vindvariation, som forekommer under stigning og indflyvning, oplyses luftfartøjstypen.

2.1.2. Når der er rapporteret om eller forudsagt vindvariation under stigning eller indflyvning, men dette ikke er forekommet, underretter luftfartøjschefen den relevante lufttrafiktjenesteenhed så hurtigt som muligt, medmindre luftfartøjschefen er bekendt med, at den relevante lufttrafiktjenesteenhed allerede er blevet informeret af et forudgående luftfartøj.

2.2. **Rapportering om vulkansk aktivitet efter flyvningen**

2.2.1. Når et luftfartøj ankommer til en flyveplads, afleverer luftfartøjsoperatøren eller et flyvebesætningsmedlem straks 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 den meteorologiske myndigheds og luftfartøjsoperatørens lokale aftaler.

2.2.2. Den udfyldte rapport om vulkansk aktivitet, som modtages af et meteorologisk kontor, oversendes straks til det meteorologiske overvågningskontor med ansvar for meteorologisk overvågning i den flyveinformationsregion, hvor den vulkanske aktivitet blev observeret.

▼B

Tillæg til BILAGET

Liste over de i fællesskab aftalte afvigelser, der skal anmeldes til ICAO i overensstemmelse med denne forordnings artikel 5.

ICAO bilag 2

Afvigelser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 2 (10. udgave, frem til og med ændring 42) til konventionen om international civil luftfart

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.«
Afvigelse A2-04	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.3.1.2	ICAO bilag 2, punkt 3.3.1.2 erstattes af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.4001, litra b). Afvigelserne mellem denne ICAO-standard og denne EU-forordning er følgende: — Med hensyn til VFR-flyvninger, der er planlagt til udførelse på tværs af internationale grænser, afviger EU-forordningen (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.*«

▼B

	— Med hensyn til VFR- og IFR-flyvninger, der er planlagt til udførelse om natten, er følgende yderligere krav føjet til EU-forordningen SERA.4001, litra b), nr. 6)): »6) *Enhver flyvning, der er planlagt til at foregå om natten, hvis den går videre end i flyvepladsens omegn.*« Denne afvigelse indgår også i **afvigelse A2-06** nedenfor for VFR.
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.*«
Afvigelse A2-06	
ICAO bilag 2 Kapitel 4 4.3	Ny bestemmelse. ICAO bilag 2, punkt 4.3, erstattes af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.5005, litra c). Afvigelsen går ud på, at der i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 tilføjes følgende krav til, hvornår VFR-flyvninger om natten kan tillades: »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* 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)* ii) *med undtagelse af bestemmelserne i litra c),nr. 4), gælder bestemmelserne om reduceret sigtbarhed, der er angivet i tabel S5-1, litra a) og b), ikke* iii) *i luftrum af klasse B, C, D, E, F og G, ved og under 900 m (3 000 ft) over MSL eller 300 m (1 000 ft) over terræn, afhængigt af hvad der er højest, skal piloten uafbrudt have jordsigt* iv) *for helikoptere i luftrum af klasse F og G skal flyvesigtbarheden være mindst 3 km, forudsat at piloten uafbrudt har jordsigt, og såfremt helikopteren manøvreres ved en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at iagttage anden trafik eller hindringer i tide til at undgå sammenstød*

▼B

	v) *for bjergrigt terræn kan højere VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer blive fastsat af den kompetente myndighed.* 4) ►C1 *Minima for skydækkehøjde, sigtbarhed og afstand fra skyer* ◄, *der ligger under de angivne i punkt 4.3, litra c), ovenfor, kan tillades for helikoptere i særlige tilfælde såsom ved ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse.* 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.*«
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.

▼B

ICAO bilag 11

Afvigelser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 11 (13. udgave, frem til og med ændring 47-B) og 3 (17. udgave, frem til og med ændring 75) til konventionen om international civil luftfart.

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 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

▼B

	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.
Afvigelse A11-06	
ICAO bilag 11 Kapitel 3	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, SERA.5010, fastsættes: **SERA.5010 Speciel VFR i kontrolzoner Speciel VFR i kontrolzoner** Specielle VFR-flyvninger kan med en ATC-klarering få tilladelse til at operere i en kontrolzone. Medmindre den kompetente myndighed har givet tilladelse til helikoptere i særlige tilfælde såsom ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse, gælder følgende yderligere betingelser: a) for piloten: 1) fri af skyer og med jordsigt 2) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m 3) hastigheden 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 b) for ATC: ►C1 1) kun om dagen, medmindre andet tillades af den kompetente myndighed ◄ 2) sigtbarheden ved jorden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m 3) skydækkehøjden skal være mindst 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.