II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2020/469

av den 14 februari 2020

om ändring av förordning (EU) nr 923/2012, förordning (EU) nr 139/2014 samt förordning (EU) 2017/373 vad gäller krav för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utformning av luftrumsstrukturer och datakvalitet, säkerhet på banan och om upphävande av förordning (EU) nr 73/2010

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([1]), särskilt artikel 36.1 c och g, artikel 43.1 a och f, samt artikel 44.1, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens förordning (EU) nr 923/2012 ([2]) fastställs gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken som ska tillämpas på den allmänna flygtrafiken (*trafikreglerna för luftfart*).

(2) I kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 ([3]) fastställs krav och administrativa rutiner för flygplatser, inklusive deras förvaltning, drift, certifiering och tillsyn.

(3) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 ([4]) fastställs gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (nedan kallade *ATM/ANS*) och övriga ATM-nätverksfunktioner för allmän flygtrafik och tillsyn över dessa leverantörer.

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

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

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1.)

(4) För att säkerställa en hög säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen bör flygbesättningar åläggas att rapportera till flygtrafikledningsenheter när den bromsverkan på banan som konstateras inte är så bra som den som rapporterats till dem. Denna rapporteringsskyldighet bör fastställas i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.

(5) Den 31 mars 2016 antog Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) ändring 77-A av bilaga 3 till konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad den 7 december 1944 (nedan kallad *Chicagokonventionen*) med syfte att förbättra tillhandahållandet av information om farliga väderförhållanden, förbättra situationsmedvetenhet samt bidra till en effektivare planering av rutter, inklusive genom att undvika farliga väderförhållanden. Denna ändring blev tillämplig i Icaos fördragsslutande stater från och med den 10 november 2016 och detta bör återspeglas i förordning (EU) 2017/373, särskilt i bestämmelserna om flygvädertjänster (bilaga V – Del-MET).

(6) Förordning (EU) 2017/373 bör återspegla teknikens utvecklingsnivå inom flygsäkerheten, inklusive bästa praxis och vetenskapliga och tekniska framsteg inom flygbriefingtjänster (nedan kallade *AIS*). Därför bör ändringar av förordning (EU) 2017/373 grundas på Icaos tillämpliga standardbestämmelser och rekommendationer, särskilt på den sextonde upplagan av bilaga 15 till Chicagokonventionen – *Aeronautical Information Services*, samtidigt som erfarenheterna från tillhandahållande av AIS i unionen tas till vara och proportionalitet säkerställs i enlighet med AIS-leverantörens storlek, typ och komplexitet.

(7) Den 31 mars 2016 antog Icao också ändring 77-B av bilaga 3 till Chicagokonventionen som syftar till att minska tillbud och haverier i samband med avåkning från banan. Ändring 77-B av bilaga 3 kommer att bli tillämplig i Icaos fördragsslutande stater från och med den 5 november 2020. Denna ändring bör också återspeglas i förordning (EU) 2017/373, särskilt i de krav som fastställs i bilaga V om tillhandahållandet av flygvädertjänster och i bilaga VI om tillhandahållandet av flygbriefingtjänst.

(8) Piloter bör informeras genom NOTAM när en bana är tillfälligt otillgänglig på grund av markeringsarbete. För att öka säkerheten på banan bör piloter som har för avsikt att använda en särskilt preparerad vinterbana eller en hal och våt rullbana informeras på lämpligt sätt. Spridning av friktionsmätningar till piloter bör inte tillåtas eftersom friktionsmätningar inte har något samband med flygplanets prestanda.

(9) Gemensamma tekniska regler för utformningen av luftrumsstrukturer samt gemensamma krav för leverantörer av tjänster som avser utformning av flygprocedurer (FPD) bör fastställas i förordning (EU) 2017/373 för att säkerställa att luftrumsstrukturer och flygprocedurer är korrekt utformade, kartlagda och validerade innan de får införas och användas av luftfartyg.

(10) Flygprocedurer och alla ändringar av dessa kan påverka säkerheten för flygtrafiken på flygplatsen. Därför bör en tydlig koppling mellan den befintliga förordningen (EU) nr 139/2014 och förordning (EU) 2017/373 införas.

(11) I och med antagandet av den sjunde upplagan av bilaga 10 till Chicagokonventionen om *Aeronautical Telecommunications* (volym II) som publicerades i juli 2016, den femtonde upplagan av bilaga 11 till Chicagokonventionen om *Air Traffic Services* och den sextonde upplagan av Doc 4444 *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS ATM)* antog Icao nya standardbestämmelser och rekommendationer om flygsäkerhet inom tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster (ATS).

(12) Av dessa skäl och för att säkerställa enhetligt genomförande och efterlevnad av de grundläggande kraven som fastställs i punkt 2.3 i bilaga VIII till förordning (EU) 2018/1139 bör förordning (EU) 2017/373 ändras i enlighet med detta.

(13) Förordning (EU) nr 923/2012 och förordning (EU) 2017/373 bör också innehålla närmare bestämmelser om tillgänglighet och villkoren för användning avseende VHF-nödfrekvensen.

(14) Dessutom bör dessa nya åtgärder, med beaktade av den effekt som ATM/ANS har på pilotåtgärder och flygplatsdrift, även återspeglas i de relevanta bestämmelserna i förordning (EU) nr 923/2012.

(15) Dessa nya åtgärder innehåller även närmare bestämmelser om kvaliteten på flygdata och flyginformation och därför bör förordning (EU) nr 73/2010 ([5]) upphävas.

(16) Branschen och medlemsstaternas behöriga myndigheter bör få tillräckligt med tid på sig för att anpassa sig till de åtgärder som införs genom denna förordning.

(17) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundas på yttrandena 02/2018, 03/2018 och 03/2019 av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet i enlighet med artikel 75.2 b och c samt artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

   a) Punkt 57 ska ersättas med följande:

      ”57. *kontrollerad flygplats* (*controlled aerodrome*): flygplats där flygkontrolltjänster utövas för flygplatstrafik.”.

   b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 144 och 145:

      ”144. *kritiskt område* (*critical area*): ett avgränsat område som sträcker sig runt markutrustningen för en precisionsinflygning, inom vilket närvaron av fordon eller luftfartyg orsakar oacceptabel störning av vägledningssignalerna.

      145. *känsligt område* (*sensitive area*): ett område som sträcker sig bortom det kritiska området, där luftfartyg eller fordon som parkeras eller förflyttas, eller parkeras och förflyttas, påverkar vägledningssignalen i sådan utsträckning att den kan överföras som en oacceptabel störning för luftfartyg som använder signalen.”

2. Följande artikel ska införas som artikel 4a:

   ”Artikel 4a

   VHF-nödfrekvens

   1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska medlemsstaterna säkerställa att VHF-nödfrekvensen (121,500 MHz) endast används för de nödsituationer som specificeras i punkt SERA.14095 d i bilagan.

   2. Medlemsstaterna kan i undantagsfall tillåta användningen av den VHF-nödfrekvens som avses i punkt 1 för andra syften än de som specificeras i punkt SERA.14095 d i bilagan, om dessa är begränsade till vad som är nödvändigt för att uppnå målen och för att minska påverkan på luftfartyg i nödläge eller på driften av flygtrafikledningsenheter.”

(3) Bilagan ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

Artikel 2

Bilaga III till förordning (EU) nr 139/2014 ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

([5]) Kommissionens förordning (EU) nr 73/2010 av den 26 januari 2010 om kvalitetskraven på flygdata och flyginformation för ett gemensamt europeiskt luftrum (EUT L 23, 27.1.2010, s. 6).

Artikel 3

Genomförandeförordning (EU) 2017/373 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs gemensamma krav för

a) tillhandahållandet av flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (nedan kallade *ATM/ANS*) för allmän flygtrafik, särskilt för de juridiska eller fysiska personer som tillhandahåller dessa tjänster och funktioner,

b) de behöriga myndigheter, och behöriga organ som agerar för deras räkning, som utför certifierings-, tillsyns- och verkställighetsuppgifter avseende de tjänster som avses i punkt a,

c) reglerna och förfarandena för utformningen av luftrumsstrukturer.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. *ATM/ANS-leverantör*: varje juridisk eller fysisk person som tillhandahåller någon ATM/ANS enligt definitionen i artikel 3.5 i förordning (EU) 2018/1139, antingen enskilt eller kombinerat, för allmän flygtrafik.”

b) Följande nya punkter ska läggas till som punkterna 6, 7 och 8:

”6. *utformning av luftrumsstrukturer*: en process som säkerställer att luftrumsstrukturer är korrekt utformade, kartlagda och validerade innan de införs och används av luftfartyg.

7. *flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS)*: i luftfartyg installerat system som utnyttjar signaler från SSR-transpondrar oberoende av markplacerad utrustning, för att förse piloten med rådgivande information om SSR-transponderutrustade luftfartyg som kan utgöra en kollisionsrisk.

8. *enhet som tar fram flygdata och flyginformation*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för framtagning av flygdata och flyginformation som används som källa för flyginformationsprodukter och flygbriefingtjänster. Dessa enheter omfattar inte ATM/ANS-leverantörer som avses i artikel 2.2 i denna förordning eller flygplatser som definieras i artikel 2.1 e i förordning (EU) 2018/1139.”.

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Tillhandahållande av ATM/ANS och utformning av luftrumsstrukturer”.

b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska säkerställa att lämplig ATM/ANS tillhandahålls och luftrumsstrukturer utformas i enlighet med denna förordning, på ett sätt som underlättar allmän flygtrafik och samtidigt tar hänsyn till säkerhetsöverväganden, luftfartens behov samt miljöpåverkan.”

c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 5, 6, 7, 8 och 9:

”5. Medlemsstaterna ska säkerställa att

a) enheter som tar fram flygdata och flyginformation uppfyller de krav som fastställs i

i) punkt ATM/ANS.OR.A.085 i bilaga III, förutom dem i punkterna c, d, f 1 och i,

ii) punkt ATM/ANS.OR.A.090 i bilaga III,

b) flygdata och flyginformation tas fram, behandlas och överförs av tillräckligt utbildad, kompetent och behörig personal.

När flygdata eller flyginformation är avsedd att användas för IFR- eller speciella VFR-flygningar, ska de krav som avses i första stycket leden a) och b) gälla för alla enheter som tar fram sådana data och sådan information.

6. I de fall när det fastställs att flygtrafikledningstjänster ska tillhandahållas i särskilda delar av luftrummet eller på särskilda flygplatser ska medlemsstaterna säkerställa att dessa delar av luftrummet och dessa flygplatser specificeras i förhållande till de flygtrafikledningstjänster som ska tillhandahållas.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att lämpliga arrangemang mellan relevanta ATM/ANS-leverantörer och luftfartygsoperatörer fastställs för adekvat samordning av verksamhet och tjänster som tillhandahålls samt för utbytet av relevanta data och relevant information.

8. Medlemsstaterna ska identifiera de personer eller organisationer som är ansvariga för utformningen av luftrumsstrukturer och ska säkerställa att dessa personer och organisationer tillämpar de krav som fastställs i tillägg 1 till bilaga XI (Del-FPD).

9. Medlemsstaterna ska säkerställa genomförandet av underhåll och periodisk översyn av flygprocedurer för flygplatser och luftrum inom deras ansvarsområde. För detta syfte ska medlemsstaterna identifiera de personer eller organisationer som ansvarar för dessa arbetsuppgifter och säkerställa att personerna eller organisationerna följer de krav som fastställs i artikel 6 a och k.”

4. Följande artiklar ska införas som artiklarna 3a, 3b, 3c och 3d:

”Artikel 3a

Fastställande av behovet av tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster

1. Medlemsstaterna ska avgöra behovet av tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster genom att ta hänsyn till alla följande faktorer:

a) Den typ av flygtrafik som berörs.

b) Trafiktätheten.

c) Flygväderförhållanden.

d) Andra relevanta faktorer som rör de syften med flygtrafikledningstjänster som definieras i punkt ATS.TR.100 i bilaga IV.

2. När medlemsstater fastställer behovet av flygtrafikledningstjänster ska de inte ta hänsyn till om luftfartyg har flygburna kollisionsvarningssystem.

Artikel 3b

Samordning mellan militära enheter och leverantörer av flygtrafikledningstjänster

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6 i förordning (EG) nr 2150/2005, ska medlemsstaterna fastställa särskilda förfaranden så att följande uppfylls:

a) Leverantörer av flygtrafikledningstjänster meddelas om en militär enhet observerar att ett luftfartyg, som är eller kan vara ett civilt luftfartyg, närmar sig eller har kommit in på ett område där ett ingripande kan bli nödvändigt.

b) Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska i nära samordning med militära enheter bekräfta luftfartygets identitet och ge det den navigeringshjälp som krävs för att undvika behovet av ingripande.

Artikel 3c

Samordning av flygdrift som potentiellt är farlig för civil luftfart

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att flygdrift som potentiellt är farlig för civil luftfart över medlemsstaternas territorier samordnas, inklusive över öppet hav, i de fall där en behörig myndighet, i enlighet med någon av Icaos regionala överenskommelser för flygtrafik, har tagit på sig ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster inom det berörda luftrummet. Samordningen ska genomföras tidigt nog för att tillåta spridning i god tid av information om denna verksamhet.

2. Medlemsstaterna ska fastställa arrangemang för spridningen av information om den verksamhet som avses i punkt 1.

Artikel 3d

VHF-nödfrekvens

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska medlemsstaterna säkerställa att VHF-nödfrekvensen (121,500 MHz) endast används för faktiska nödsituationer i enlighet med specifikationen i punkt ATS.OR.405 a i bilaga IV.

2. Medlemsstaterna får i undantagsfall tillåta användningen av den VHF-nödfrekvens som avses i punkt 1 för andra syften än de som specificeras i punkt ATS.OR.405 a i bilaga IV, om dessa är begränsade till vad som är nödvändigt för att uppnå målen och för att minska påverkan på luftfartyg i nödläge eller på driften av flygtrafikledningsenheter."

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt d ska ersättas med följande:

"d) För leverantörer av flygtrafikledningstjänster: utöver kraven i punkterna a och c, även kraven i bilaga IV (Del-ATS) och kraven i förordning (EU) nr 923/2012."

b) punkt k) ska ersättas med följande:

"k) För leverantörer av tjänster som avser utformning av flygprocedurer: utöver kraven i punkterna a och b, även kraven i bilaga XI (Del-FPD)."

6. Bilagorna I, II, III, IV, V, VI och XI ska ändras i enlighet med bilaga III till denna förordning.

Artikel 4

Förordning (EU) nr 73/2010 ska upphöra att gälla med verkan den 27 januari 2022.

Artikel 5

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

Den ska tillämpas från och med den 27 januari 2022.

Följande punkter i denna förordning ska tillämpas från och med den 5 november 2020:

— I bilaga I: punkt 10 b.

— I bilaga III:

  — Punkt 5.

  — Punkt 6: tillägg 3 – "SNOWTAM-FORMAT".

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

Utfärdad i Bryssel den 14 februari 2020.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA I

Ändringar av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012

Bilagan ska ändras enligt följande:

1. I punkt SERA.3210 d.4 ii ska punkterna A och B ersättas med följande:

   ”A) personer och fordon i verksamhet på en flygplats manöverområde begränsas till ett oumbärligt minimum och särskild hänsyn ska tas till kraven för att skydda kritiska och känsliga områden för radionavigationshjälpmedel.

   B) om inte annat följer av bestämmelserna i punkt iii de metoder som används för att separera fordon och taxande luftfartyg föreskrivas av leverantören av flygtrafiktjänst (ANSP) och godkännas av den behöriga myndigheten, med hänsyn tagen till tillgängliga hjälpmedel,”

2. Punkt A i punkt SERA.3210 d.4 iv ska ersättas med följande:

   ”A) Fordon och fordon som bogserar luftfartyg ska lämna företräde åt luftfartyg som landar, startar eller taxar.”.

3. Punkt SERA.8005 ska ändras på följande sätt:

   a) I punkt a ska punkt 3 ersättas med följande:

      ”3. utfärda ett eller fler av följande: klareringar, anvisningar eller upplysningar i syfte att förhindra kollision mellan luftfartyg under dess kontroll och att främja ett välordnat flygtrafikflöde,”

   b) Punkt c ska ändras på följande sätt:

      a) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

         ”Frånsett när drift sker på parallella eller nästan parallella banor enligt punkt ATS.TR.255 i bilaga IV till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 (*), eller när en reduktion av separationsminima kan tillämpas i närheten av flygplatser, ska en ATC-enhet upprätthålla minst ett av följande slag av separation:

         (*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).”

      b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

         ”1. Separation i höjdled, som upprättas genom att tilldela luftfartyg olika flyghöjder som har valts från tabellen med marschnivåer i tillägg 3, förutom att den överensstämmelse mellan höjd och färdlinje som anges där inte ska tillämpas när annat föreskrivs i lämpliga luftfartspublikationer eller i ATC-klareringar. Separation i höjdled ska ha det nominella värdet 300 m (1 000 ft) upp till och med FL 410 samt 600 m (2 000 ft) över den nivån. Geometrisk information om höjdförhållanden ska inte användas för att upprätta separation i höjdled.”

4. Punkt SERA.8012 ska ersättas med följande:

   ”a) Flygkontrollenheter ska tillämpa separationsminima med avseende på risk för ändvirvlar på luftfartyg i inflygnings- och utflygningsfaserna under någon av följande omständigheter:

      1) Ett luftfartyg framförs direkt bakom ett annat luftfartyg på samma höjd över havet eller mindre än 300 m (1 000 ft) under det.

      2) Båda luftfartyg använder samma bana eller parallella banor som är åtskilda från varandra med mindre än 760 m (2 500 ft).

      3) Ett luftfartyg korsar flygbanan direkt bakom ett annat luftfartyg på samma höjd över havet eller mindre än 300 m (1 000 ft) under det.”.

(b) Punkt a ska inte tillämpas på ankommande VFR-flygningar eller på ankommande IFR-flygningar som utför visuell inflygning när luftfartyget har rapporterat det föregående luftfartyget i sikte och har instruerats att följa och upprätthålla egen separation från det luftfartyget. I dessa fall ska flygkontrollenheten utfärda en varning om risk avseende ändvirvlar."

5. Punkt SERA.8015 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt b ska följande punkt läggas till som punkt 6:

"6. När en flygledare som tillhandahåller ATS-övervakningstjänst utför vektorering eller tilldelning av en direkt flygväg som inte ingår i färdplanen, som leder bort en IFR-flygning från en publicerad ATS-flygväg eller instrumentprocedur, ska denne utfärda klareringar så att den föreskrivna hinderfriheten hela tiden föreligger fram till dess att luftfartyget når den punkt där piloten åter ansluter sig till färdplanen, eller ansluter sig till en publicerad ATS-flygväg eller instrumentprocedur.".

b) I punkt d ska punkt 5 ersättas med följande:

"5. Andra nödvändiga instruktioner eller upplysningar om andra frågor, såsom ATMF-avgångstid i förekommande fall, förfaranden för ankommande och avgående trafik, kommunikation och tidpunkt då klareringen upphör att gälla."

c) I punkt e ska rubriken ersättas med följande:

"Motläsning av klareringar, anvisningar och säkerhetsrelaterade upplysningar"

d) Punkt eb ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3) Förutom när det är känt att luftfartyget redan har mottagit informationen i en riktad sändning ska en QNH-höjdmätarinställning ingå i

i) klareringen för plané när den första klareringen utfärdas vid en höjd över havet under genomgångsnivån,

ii) inflygningsklareringar eller klareringar för att angöra trafikvarvet,

iii) taxiklareringar för avgående luftfartyg.".

ii) I punkt 5 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"När ett luftfartyg har fått landningsklarering, eller när ett luftfartyg har informerats om att banan är tillgänglig för landning vid AFIS-flygplatser, och det luftfartyget slutför sin inflygning på QFE-inställning, ska luftfartygets läge i höjdled uttryckas som höjden över flygplatsens höjd över havet under den del av luftfartygets flygning för vilken QFE får användas, dock uttryckt som höjd över bantröskelns höjd över havet."

6. Punkt SERA.9005 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt a ska ändras på följande sätt:

i) Följande punkter ska läggas till som punkterna 7 och 8:

"7. information om abnormitet i luftfartygets konfiguration och tillstånd,

8. och alla andra upplysningar som kan beröra flygsäkerheten."

ii) Andra stycket ska utgå.

b) Punkt b ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. vid flygning över vattenområden, så långt detta är möjligt och på pilotens begäran: all tillgänglig information såsom radioanropssignal, position, färdvinkel, hastighet m.m. från sjöfartyg i området, och"

ii) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

"4) meddelanden, inklusive klareringar, som mottagits från andra flygtrafikledningsenheter och som ska skickas vidare till luftfartyg."

c) Följande led ska läggas till som punkt d:

”d) Utöver vad som anges i punkterna a och b ska flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) som tillhandahålls till flygningar omfatta upplysningar om

(1) risk för kollision med luftfartyg, fordon och personer som befinner sig på manöverområdet,

(2) gällande bana.”

7. I SERA.9010 a ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Om ett luftfartyg bekräftar mottagande av ett ATIS-meddelande som inte längre är aktuellt ska ATS-enheten utan dröjsmål vidta någon av följande åtgärder:

i) Informera luftfartyget om varje del av informationen som måste uppdateras.

ii) Anvisa luftfartyget att inhämta den aktuella ATIS-informationen.”

8. Punkt SERA.13010 b ska ersättas med följande:

”b) Såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten ska verifiering av den tryckhöjdsbaserade flyghöjdsinformation som visas göras minst en gång av varje lämpligt utrustad ATS-enhet vid första kontakt med det berörda luftfartyget eller, om detta inte är möjligt, så snart som möjligt därefter.”

9. I punkt SERA.14095 ska följande punkt läggas till som punkt d:

”d) Såsom föreskrivs i artikel 4a ska VHF-nödfrekvensen (121,500 MHz) användas för faktiska nödsituationer, inklusive följande:

(1) Att tillhandahålla en tydlig kanal mellan ett luftfartyg som befinner sig i en nödsituation eller ett nödläge och en markstation när de normala kanalerna används för andra luftfartyg.

(2) Att tillhandahålla en VHF-kommunikationskanal mellan luftfartyg och flygplatser, som normalt inte används av internationella luftfartslinjer, i händelse av en nödsituation.

(3) Att tillhandahålla en gemensam VHF-kommunikationskanal mellan luftfartyg, som kan vara antingen civila eller militära, och mellan sådana luftfartyg och marktjänster, som deltar i gemensamma sök- och räddningsinsatser, innan de byter till lämplig frekvens vid behov.

(4) Att tillhandahålla en förbindelse mellan luftfartyg och mark när fel på den flygburna utrustningen förhindrar användning av de normala kanalerna.

(5) Att tillhandahålla en kanal för användning av nödradiosändare, och för kommunikation mellan livräddningsfarkoster och luftfartyg som deltar i sök- och räddningsinsatser.

(6) Att tillhandahålla en gemensam VHF-kanal för kommunikation mellan civila luftfartyg och ingripande luftfartyg eller enheter som leder ett ingripande och mellan civila eller ingripande luftfartyg och flygtrafikledningsenheter i händelse av ingripande mot ett civilt luftfartyg.”

10. Punkt SERA.12005 a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. Vulkanisk aktivitet före ett vulkanutbrott eller ett vulkanutbrott.

b) Följande punkt ska läggas till som punkt 9:

”9. Den bromsverkan på rullbanan som konstateras inte är så bra som den som rapporterats.”

BILAGA II

Ändringar av förordning (EU) nr 139/2014

Bilaga III ska ändras på följande sätt:

a) I punkt ADR.OR.B.015 b.2 ska punkt ii ersättas med följande:

”ii) typen av verksamhet på flygplatsen och anknutet luftrum, och”

b) I punkt ADR.OR.B.025 a.1 ska punkt iii ersättas med följande:

”iii) flygplatsens flygprocedurer och de därmed sammanhängande ändringarna fastställts i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 (*).

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 62, 8.3.2017, s. 1).”

BILAGA III

Ändringar av genomförandeförordning (EU) 2017/373

Bilagorna I, II, III, IV, V, VI och XI ska ändras på följande sätt:

1) Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Följande innehållsförteckning ska införas före rubriken ”DEFINITIONER AV TERMER SOM ANVÄNDS I BILAGORNA II–XIII”:

”INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BILAGA I DEFINITIONER AV TERMER SOM ANVÄNDS I BILAGORNA II–XIII (Del-DEFINITIONER)

BILAGA II KRAV FÖR BEHÖRIGA MYNDIGHETER – TILLSYN ÖVER TJÄNSTER OCH ANDRA NÄTVERKSFUNKTIONER FÖR FLYGLEDNINGSTJÄNST (ATM) (Del-ATM/ANS.AR)

KAPITEL A – ALLMÄNNA KRAV (ATM/ANS.AR.A)

KAPITEL B – LEDNING (ATM/ANS.AR.B)

KAPITEL C – TILLSYN, CERTIFIERING OCH VERKSTÄLLIGHET (ATM/ANS.AR.C)

Tillägg 1 – CERTIFIKAT FÖR TJÄNSTELEVERANTÖR

BILAGA III GEMENSAMMA KRAV FÖR TJÄNSTELEVERANTÖRER (Del-ATM/ANS.OR)

KAPITEL A – ALLMÄNNA KRAV (ATM/ANS.OR.A)

KAPITEL B – LEDNING (ATM/ANS.OR.B)

KAPITEL C – SÄRSKILDA ORGANISATORISKA KRAV FÖR ANDRA TJÄNSTELEVERANTÖRER ÄN LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNSTER (ATM/ANS.OR.C)

KAPITEL D – SÄRSKILDA ORGANISATORISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER OCH FLÖDESPLANERING SAMT FÖR NÄTVERKSFÖRVALTAREN (ATM/ANS.OR.D)

Tillägg 1 – FLYGDATAKATALOG

BILAGA IV – SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNSTER (Del-ATS)

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKLEDNINGS-TJÄNSTER (ATS.OR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – TJÄNSTERNAS SÄKERHET

AVSNITT 3 – SÄRSKILDA KRAV AVSEENDE HUMANFAKTORER FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGKONTROLLTJÄNSTER

AVSNITT 4 – KRAV FÖR KOMMUNIKATION

AVSNITT 5 – KRAV FÖR INFORMATION

KAPITEL B – TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNSTER (ATS.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – FLYGKONTROLLTJÄNST

AVSNITT 3 – FLYGINFORMATIONSTJÄNST

AVSNITT 4 – ALARMERINGSTJÄNST

BILAGA V SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGVÄDERTJÄNST (Del-MET)

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGVÄDERTJÄNST (MET.OR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – SÄRSKILDA KRAV

Kapitel 1 – Krav för flygväderstationer

Kapitel 2 – Krav för flygplatsers flygväderkontor

Kapitel 3 – Krav för övervakningsenheter för flygväder

Kapitel 4 – Krav för rådgivningscentraler för vulkanisk aska (VAAC)

Kapitel 5 – Krav för rådgivningscentraler för tropiska cykloner (TCAC)

Kapitel 6 – Krav för globala centraler för områdesprognoser (WAFC)

KAPITEL B – TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGVÄDERTJÄNST (MET.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – SÄRSKILDA KRAV

Kapitel 1 – Tekniska krav för flygväderstationer

Kapitel 2 – Tekniska krav för flygplatsers flygväderkontor

Kapitel 3 – Tekniska krav för övervakningsenheter för flygväder

Kapitel 4 – Tekniska krav för rådgivningscentraler för vulkanisk aska (VAAC)

Kapitel 5 – Tekniska krav för rådgivningscentraler för tropiska cykloner (TCAC)

Kapitel 6 – Tekniska krav för globala centraler för områdesprognoser (WAFC)

Tillägg 1 – Mall för METAR

Tillägg 2 – Fasta områden som täcks av WAFS-prognoser i kartform

Tillägg 3 – Mall för TAF

Tillägg 4 – Mall för varningar för vindskjuvning

Tillägg 5A – Mall för SIGMET och AIRMET

Tillägg 5B – Mall för speciell rapport från luftfartyg (upplänk)

Tillägg 6 – Mall för rådgivning om vulkanisk aska

Tillägg 7 – Mall för rådgivning om tropiska cykloner

Tillägg 8 – Intervall och upplösningar för de numeriska element som ingår i rådgivning om vulkanisk aska, rådgivning om tropiska cykloner, SIGMET, AIRMET, flygplatsvarning och varning för vindskjuvning

BILAGA VI SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGBRIEFINGTJÄNST (Del-AIS)

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGBRIEFINGTJÄNST (AIS.OR)

AVSNITT 1 ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – HANTERING AV DATAKVALITET

AVSNITT 3 – FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

Kapitel 1 – Flyginformation i en standardiserad presentation

Kapitel 2 – Digitala datamängder

AVSNITT 4 – DISTRIBUTIONSTJÄNSTER OCH INFORMATIONSTJÄNSTER FÖRE FLYGNING

AVSNITT 5 – UPPDATERINGAR AV FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

AVSNITT 6 – PERSONALKRAV

KAPITEL B – TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGBRIEFINGTJÄNST (AIS.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – HANTERING AV DATAKVALITET

AVSNITT 3 – FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

Kapitel 1 – Flyginformation i en standardiserad presentation

Kapitel 2 – Digitala datamängder

AVSNITT 4 – DISTRIBUTIONSTJÄNSTER OCH INFORMATIONSTJÄNSTER FÖRE FLYGNING

AVSNITT 5 – UPPDATERINGAR AV FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

Tillägg 1 – INNEHÅLL I LUFTFARTSPUBLIKATION (AIP)

Tillägg 2 – NOTAM-FORMAT

Tillägg 3 – SNOWTAM-FORMAT

Tillägg 4 – ASHTAM-FORMAT

BILAGA VII – SÄRSKILDA KRAV FÖR DATATJÄNSTLEVERANTÖRER (Del-DAT)

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR DATATJÄNSTLEVERANTÖRER (DAT.OR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – SÄRSKILDA KRAV

KAPITEL B – TEKNISKA KRAV FÖR DATATJÄNSTLEVERANTÖRER (DAT.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

BILAGA VIII – SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV KOMMUNIKATIONS-, NAVIGERINGS- ELLER ÖVERVAKNINGSTJÄNSTER (Del-CNS)

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR LEVERANTÖRER AV KOMMUNIKATIONS-, NAVIGERINGS- ELLER ÖVERVAKNINGSTJÄNSTER (CNS.OR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

KAPITEL B – TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV KOMMUNIKATIONS-, NAVIGERINGS- ELLER ÖVERVAKNINGSTJÄNSTER (CNS.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

BILAGA IX – SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLÖDESPLANERING (Del-ATFM)

TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLÖDESPLANERING (ATFM.TR)

BILAGA X – SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV LUFTRUMSPLANERING (Del-ASM)

TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV LUFTRUMSPLANERING (ASM.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

BILAGA XI – SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV TJÄNSTER SOM AVSER UTFORMNING AV FLYGPROCEDURER

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR LEVERANTÖRER AV TJÄNSTER SOM AVSER UTFORMNING AV FLYGPROCEDURER (FPD.OR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

KAPITEL B – TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV TJÄNSTER SOM AVSER UTFORMNING AV FLYGPROCEDURER (FPD.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

Tillägg 1 – KRAV FÖR LUFTRUMSSTRUKTURER OCH FLYGPROCEDURER I DESSA

BILAGA XII – SÄRSKILDA KRAV FÖR NÄTVERKSFÖRVALTAREN (Del-NM)

TEKNISKA KRAV FÖR NÄTVERKSFÖRVALTAREN (NM.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

BILAGA XIII – KRAV FÖR TJÄNSTELEVERANTÖRER I FRÅGA OM PERSONALUTBILDNING OCH KOMPETENSBEDÖMNING (Del-PERS)

KAPITEL A – TEKNISK PERSONAL MED FLYGSÄKERHETSRELATERADE UPPGIFTER

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AVSNITT 2 – UTBILDNINGSKRAV

AVSNITT 3 – KRAV FÖR KOMPETENSBEDÖMNING

AVSNITT 4 – KRAV AVSEENDE INSTRUKTÖRER OCH BEDÖMARE

Tillägg 1 – Grundläggande utbildning – gemensam del

Tillägg 2 – Grundläggande utbildning – specialisering

Tillägg 3 – Kompetensutbildning – gemensam del

Tillägg 4 – Kompetensutbildning – specialisering”.

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. *flyginformationstjänst för flygplats (AFIS, Aerodrome Flight Information Service)*: flyginformationstjänst för flygplatstrafik, som tillhandahålls av en utnämnd leverantör av flygtrafikledningstjänster.”.

c) Punkt 19 ska ersättas med följande:

”19. *AIRMET*: information som utfärdas av en övervakningsenhet för flygväder om förekomst eller förväntad förekomst av angivna väderfenomen på sträcka som kan påverka säkerheten för luftfarten på låg höjd, samt om utvecklingen av dessa fenomen i tid och rum, och som inte redan omnämnts i prognoser som utfärdats för luftfarten på låg höjd i den berörda flyginformationsregionen eller en del av denna.”.

d) Punkt 71 ska ersättas med följande:

”71. *övervakningsenhet för flygväder (MWO, Meteorological Watch Office)*: en enhet som övervakar väderförhållanden som påverkar flygverksamhet och tillhandahåller information om förekomst eller förväntad förekomst av angivna väderfenomen och andra fenomen i atmosfären på sträcka, vilka kan påverka säkerheten för luftfarten inom dess angivna ansvarsområde.”.

e) Punkt 91 ska utgå.

f) Punkt 93 ska ersättas med följande:

”93. *SIGMET*: information som utfärdas av en övervakningsenhet för flygväder om förekomst eller förväntad förekomst av angivna väderfenomen och andra fenomen i atmosfären på sträcka, vilka kan påverka säkerheten för luftfarten, samt om utvecklingen av dessa fenomen i tid och rum.”.

g) Punkt 94 ska utgå.

h) Punkt 99 ska ersättas med följande:

”99. *startalternativflygplats (take-off alternate aerodrome)*: en alternativflygplats på vilken ett luftfartyg skulle kunna landa om landning blir nödvändig strax efter start och landning på startflygplatsen inte är möjlig.”.

i) Punkt 108 ska ersättas med följande:

”108. *global central för områdesprognoser (WAFC, World Area Forecast Centre)*: en flygvädercentral som utarbetar och utfärdar prognoser över väder av betydelse (SIGWX) och prognoser för övre luftrum, i digital form och på global basis, direkt till medlemsstaterna som en del av den internetbaserade AFS (luftfartens fasta telekommunikationstjänst, Aeronautical Fixed Service).”.

j) Följande punkter ska läggas till som punkterna 110–259:

”110. *kontrolltorn för flygplats (aerodrome control tower)*: en enhet som inrättats för att tillhandahålla flygkontrolltjänst för flygplatstrafik.

111. *flygplatstrafik (aerodrome traffic)*: all trafik på en flygplats manöverområde och samtliga luftfartyg som befinner sig i luften i närheten av en flygplats. Luftfartyg som befinner sig i närheten av en flygplats inbegriper, men är inte begränsat till, luftfartyg som inträder i eller lämnar ett trafikvarv.

112. *trafikvarv (aerodrome traffic circuit)*: angiven väg som ska flygas av luftfartyg som befinner sig i närheten av en flygplats.

113. *fast luftfartsstation (aeronautical fixed station)*: station i luftfartens fasta telekommunikationstjänst.

114. *markljus för luftfart (aeronautical ground light)*: ljus som särskilt tillhandahålls som ett stöd för flygtrafik och som inte visas på ett luftfartyg.

115. *informationscirkulär för luftfarten (AIC, Aeronautical Information Circular)*: ett meddelande med information som inte är kvalificerad som underlag för framtagande av ett NOTAM eller för införande i luftfartspublikationen, men som har anknytning till flygsäkerhet, flygtrafik, tekniska frågor, administrativa frågor eller lagstiftningsfrågor.

116. *hantering av flyginformation (AIM, Aeronautical Information Management)*: dynamisk, integrerad hantering av flyginformation genom tillhandahållande och utbyte av kvalitetssäkrade digitala flygdata i samarbete med alla parter.

117. *flyginformationsprodukt (aeronautical information product)*: flygdata och flyginformation som tillhandahålls antingen som digitala datamängder eller som en standardiserad presentation på papper eller i elektroniska medier. Flyginformationsprodukter inbegriper

— luftfartspublikationer, inklusive ändringar och tillägg,

— AIC,

— flygkartor,

— NOTAM,

— digitala datamängder.

118. *luftfartspublikation (AIP) (AIP, Aeronautical Information Publication)*: en publikation som ges ut av en stat eller på uppdrag av en stat och som innehåller varaktig flyginformation som är väsentlig för luftfarten.

119. *AIP-ändring (AIP amendment)*: en permanent ändring av den information som ingår i AIP.

120. *AIP-tillägg (AIP supplement)*: en tillfällig ändring av den information som ingår i AIP, vilken tillhandahålls genom särskilda sidor.

121. *AIRAC (Aeronautical Information Regulation And Control)*: ett system för förhandsanmälan, baserat på gemensamma fastställda datum, av omständigheter som kräver signifikanta ändringar av operativ praxis.

122. *luftfartens mobila radiokommunikationstjänst (aeronautical mobile service)*: en mobil radiokommunikationstjänst mellan luftfartsstationer och luftfartygsstationer, eller mellan luftfartygsstationer, i vilken radiostationer som är avsedda för livräddningsfarkoster kan delta; radiofyrar för lokalisering av nödställda (EPIRB-stationer) kan också delta i sådan tjänst på förutbestämda nödfrekvenser.

123. *luftfartsstation (aeronautical station)*: landstation i luftfartens mobila radiokommunikationstjänst. I vissa fall kan en luftfartsstation vara placerad, exempelvis, ombord på ett fartyg eller på en plattform till sjöss.

124. *luftfartsstation för telekommunikation (aeronautical telecommunication station)*: en station i en telekommunikationstjänst som tillhandahålls för något luftfartsändamål.

125. *AFIS-flygplats (AFIS aerodrome)*: en flygplats där AFIS tillhandahålls inom det luftrum som är knutet till den flygplatsen.

126. *AFIS-enhet (AFIS unit)*: en enhet som inrättats för att tillhandahålla AFIS och alarmeringstjänst.

127. *luftfartygs identitet (aircraft identification)*: en grupp bokstäver eller siffror, eller en kombination därav, som antingen är identisk med, eller den kodade motsvarigheten till, luftfartygets anropssignal som ska användas vid förbindelse mellan luftfartyg och mark, och som används för att identifiera luftfartyget i markkommunikation mellan flygtrafikledningsenheter.

128. *förbindelse mellan luftfartyg och mark (air-ground communication)*: dubbelriktad förbindelse mellan luftfartyg och stationer eller platser på jordens yta.

129. *flygrådgivningstjänst (air traffic advisory service)*: en tjänst som tillhandahålls inom ett avgränsat luftrum, eller en angiven flygväg (rådgivningsluftrum), för att säkerställa separation, i den mån det är praktiskt möjligt, mellan luftfartyg som framförs enligt IFR-färdplan.

130. *klarering* eller *ATC-klarering* (*air traffic control clearance* eller *ATC clearance*): tillstånd att framföra ett luftfartyg enligt villkor som anges av en flygkontrollenhet.

131. *flygkontrollinstruktion* eller *ATC-instruktion* (*air traffic control instruction* eller *ATC instruction*): instruktioner från ATC till en pilot att utföra en angiven manöver.

132. *flygkontrollenhet* eller *ATC-enhet* (*air traffic control unit* eller *ATC unit*): en generisk term som avser områdeskontrollcentral, inflygningskontrollenhet eller kontrolltorn för flygplats.

133. *ALERFA*: det kodord som används för att beteckna ett beredskapsläge.

134. *alarmeringstjänst (alerting service)*: verksamhet med uppgift att underrätta berörda enheter när ett luftfartyg behöver flygräddningstjänst samt i nödvändig omfattning stödja dessa enheter.

135. *beredskapsläge (alert phase)*: en situation där man hyser oro för ett luftfartygs och de ombordvarandes säkerhet.

136. *inflygningskontrollenhet (approach control unit)*: en enhet som inrättats för att tillhandahålla flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar som ankommer till eller avgår från en eller flera flygplatser.

137. *flygväg baserad på områdesnavigering (area navigation route)*: en ATS-flygväg som inrättats för användning av luftfartyg som kan använda områdesnavigering.

138. *sammanställa (assemble)*: en process varigenom data från flera olika källor sammanställs i en databas som sedan utgör en grund för efterföljande behandling.

139. *ATS-flygväg (ATS route)*: angiven flygväg som utformats för att kanalisera trafikflödet efter behov för tillhandahållandet av ATS.

140. *ATS-övervakningstjänst (ATS surveillance service)*: en tjänst som tillhandahålls direkt genom ett ATS-övervakningssystem.

141. *ATS-övervakningssystem (ATS surveillance system)*: en generisk term som avser ADS-B, PSR, SSR eller något jämförbart markbaserat system som möjliggör identifiering av luftfartyg.

142. *automatisk (beroende) positionsövervakning – allmän utsändning (ADS-B, Automatic Dependent Surveillance – Broadcast)*: teknik där luftfartyg, flygplatsfordon och andra objekt automatiskt kan sända eller ta emot, eller sända och ta emot, data som t.ex. identitet, positionsbestämning och ytterligare data, beroende på vad som är tillämpligt, i ett läge för allmän utsändning via en datalänk.

143. *automatisk (beroende) positionsövervakning – kontrakt (ADS-C, Automatic Dependent Surveillance – Contract)*: teknik där villkoren för en ADS-C-överenskommelse utbyts mellan marksystemet och luftfartyget, via en datalänk, och där det anges på vilka villkor ADS-C-rapporter ska initieras och vilka uppgifter som ska ingå i rapporterna.

144. *automatisk terminalinformationstjänst (ATIS, Automatic Terminal Information Service)*: automatiskt tillhandahållande av gällande rutinupplysningar till ankommande och avgående luftfartyg under hela eller en angiven del av dygnet.

145. *datalänk-ATIS (D-ATIS)*: tillhandahållande av ATIS via datalänk.

146. *talad ATIS (voice-ATIS)*: tillhandahållande av ATIS genom kontinuerliga och repetitiva allmänna talutsändningar.

147. *allmän utsändning (broadcast)*: överföring av information om flygtrafik som inte riktas till en eller flera specifika stationer.

148. *molntäckeshöjd (ceiling)*: höjden över marken eller vattnet till undersidan av det lägsta molntäcket under 6 000 m (20 000 fot), som täcker mer än halva himlen.

149. *klareringsgräns (clearance limit)*: den punkt till vilken ett luftfartyg har beviljats en ATC-klarering.

150. *molnbas (cloud base)*: höjden till basen vid det lägsta observerade eller prognostiserade molnelementet i närheten av en flygplats eller utelandningsplats eller inom ett angivet verksamhetsområde. Molnbasens höjd mäts i regel med utgångspunkt från flygplatshöjd över havet eller, vid verksamhet till havs, med utgångspunkt från havsytans medelnivå.

151. *fullständighet (completeness)*: när det gäller data, konfidensgraden för att alla data som behövs för att stödja den avsedda användningen tillhandahålls.

152. *konfidensnivå (confidence level)*: sannolikheten att en parameters sanna värde ligger inom ett visst intervall kring uppskattningen av dess värde.

153. *konferenskommunikation (conference communications)*: kommunikationsutrustning varigenom samtal med direkt tal kan föras mellan tre eller flera olika platser samtidigt.

154. *kontrollzon (control zone)*: kontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns.

155. *kontrollerad flygplats (controlled aerodrome)*: flygplats där flygkontrolltjänst tillhandahålls för flygplatstrafik.

156. *kontrollerat luftrum (controlled airspace)*: ett avgränsat luftrum där flygkontrolltjänst tillhandahålls i enlighet med luftrumsklassificeringen.

157. *kontrollerad flygning (controlled flight)*: varje flygning som kräver en ATC-klarering.

158. *datalänkförbindelse flygledare–pilot (CPDLC, Controller-Pilot Data Link Communications)*: medel för kommunikation mellan flygledare och pilot, där datalänk används för ATC-kommunikation.

159. *kritiskt område (critical area)*: ett avgränsat område som sträcker sig runt markutrustningen för en precisionsinflygning, inom vilket närvaron av fordon eller luftfartyg orsakar oacceptabel störning av vägledningssignalerna.

160. *marschhöjd (cruising level)*: flyghöjd som bibehålls under en betydande del av en flygning.

161. *cyklisk redundanskontroll (CRC, Cyclic Redundancy Check)*: en matematisk algoritm som tillämpas på data uttryckta i digital form och som ger en viss nivå av garanti mot förlust eller ändring av data.

162. *farligt område (danger area)*: ett avgränsat luftrum där det tidvis kan förekomma verksamhet som är farlig för luftfartyg under flygning.

163. *datanoggrannhet (data accuracy)*: grad av överensstämmelse mellan det uppskattade eller uppmätta värdet och det sanna värdet.

164. *datainsamlingsyta (data collection surface)*: en avgränsad yta avsedd för insamling av hinder- eller terrängdata.

165. *dataintegritet (data integrity)*: grad av säkerhet att flygdata och dess värden inte har förlorats eller ändrats sedan framtagandet eller sedan en tillåten ändring har genomförts.

166. *dataobjekt (data item)*: ett enskilt attribut i en komplett datamängd som är tilldelat ett värde som definierar dess aktuella status.

167. *datalänkförbindelse (data link communications)*: en kommunikationsform som är avsedd för utbyte av meddelanden via en datalänk.

168. *datalänk-VOLMET (D-VOLMET, data link-VOLMET)*: tillhandahållande av aktuella meteorologiska rutinrapporter för flygplats (METAR) och meteorologiska specialrapporter för flygplats (SPECI), flygplatsprognoser (TAF), SIGMET, speciella rapporter från luftfartyg som inte omfattas av en SIGMET och, om tillgängligt, AIRMET via datalänk.

169. *dataframtagning (data origination)*: skapande av ett nytt dataobjekt med dess tillhörande värde, ändring av värdet för ett befintligt dataobjekt eller radering av ett befintligt dataobjekt.

170. *dataproduktspecifikation (data product specification)*: en detaljerad beskrivning av en datamängd eller en samling datamängder tillsammans med ytterligare information så att den kan skapas och tillhandahållas en annan part, som därefter kan använda den.

171. *datamängd (data set)*: en identifierbar samling data.

172. *datum (datum)*: storhet eller grupp av storheter som kan nyttjas som referens eller grund för beräkning av andra storheter.

173. *DETRESFA*: det kodord som används för att beteckna ett nödläge.

174. *nödläge (distress phase)*: en situation där det med skälig visshet kan antas att ett luftfartyg och de ombordvarande befinner sig i allvarlig och överhängande fara eller behöver omedelbar hjälp.

175. *kommande klarering (downstream clearance)*: klarering utfärdad till ett luftfartyg av en flygkontrollenhet som inte är aktuell kontrollenhet för det luftfartyget.

176. *aktuell trafik (essential traffic)*: kontrollerad trafik för vilken separation tillhandahålls genom flygkontrolltjänstens försorg, men vilken, avseende en viss kontrollerad flygning, inte är, eller inte kommer att vara, separerad från annan kontrollerad trafik med föreskrivet separationsminimum.

177. *aktuell lokal trafik (essential local traffic)*: luftfartyg, fordon eller personal på eller nära manöverområdet, eller trafik i start- och utflygningsområdet eller landningsområdet, som kan utgöra en risk för det berörda luftfartyget.

178. *beräknad ankomsttid (estimated time of arrival)*:

a) För IFR-flygningar, den tidpunkt vid vilken luftfartyget beräknas anlända över en fastställd punkt, definierad i förhållande till navigeringshjälpmedel, varifrån avsikten är att en instrumentinflygningsprocedur ska påbörjas, eller, om inget navigeringshjälpmedel finns i anslutning till flygplatsen, den tidpunkt vid vilken luftfartyget kommer att anlända över flygplatsen.

b) För flygning enligt visuellflygreglerna (VFR-flygningar), den tidpunkt vid vilken luftfartyget beräknas anlända över flygplatsen.

179. *objekt (feature)*: en abstraktion av verkliga företeelser.

180. *objektsattribut (feature attribute)*: ett särdrag hos ett objekt, med tillhörande namn, datatyp och värdedomän.

181. *objekttyp (feature type)*: en klass av verkliga företeelser med gemensamma egenskaper, vilka utgör grundnivån av klassificering i en katalog över objekt.

182. *slutlig inflygning (final approach)*: den del av en instrumentinflygningsprocedur som

a börjar vid angivet fix eller angiven punkt eller, om ett sådant fix eller en sådan punkt inte anges, vid en av följande platser:

i) vid slutet av sista procedursväng, bassväng eller insväng i en ”racetrack”-procedur, när sådan anges;

ii) vid uppfångningspunkten för den sista angivna färdlinjen i inflygningsproceduren;

b) slutar vid en punkt i en flygplats närhet varifrån landning kan företas eller procedur efter avbruten inflygning inleds.

183. *flyginformationszon (flight information zone)*: ett avgränsat luftrum inom vilket flyginformationstjänst för flygplats och alarmeringstjänst för flygplatstrafik tillhandahålls.

184. *tjänster som avser utformning av flygprocedurer (flight procedure design services)*: tjänster för utformning, dokumentation, validering, underhåll och periodisk översyn av flygprocedurer vilka är nödvändiga för säkerheten, regelbundenheten och effektiviteten i flygtrafik.

185. *flygprocedurdesigner (flight procedure designer)*: en kvalificerad person som utför utformning, dokumentation, validering, kontinuerligt underhåll och periodisk översyn av flygprocedurer.

186. *flygprocedur (flight procedure)*: en uppsättning på förhand fastställda flygmanövrer avsedd att följas av en pilot, publicerad i tryck eller via digitala medier, eller båda. En flygprocedur utförs antingen i enlighet med instrumentflygreglerna (IFR) eller visuellflygreglerna (VFR).

187. *färdplan (flight plan)*: specificerad information, som lämnas till flygtrafikledningsenheter, rörande en avsedd flygning eller del av en flygning för ett luftfartyg.

188. *flygsikt (flight visibility)*: sikten framåt från ett luftfartygs förarkabin under flygning.

189. *format (format)*: när det gäller data, en struktur av dataobjekt, poster och filer som arrangerats för att uppfylla standarder, specifikationer eller datakvalitetskrav.

190. *geoid (geoid)*: den ekvipotentialyta i jordens gravitationsfält som bäst ansluter sig till den ostörda havsytans medelnivå (MSL) kontinuerligt förlängd genom kontinenterna.

191. *geoidhöjd (geoid undulation)*: avståndet till geoiden över (positivt) eller under (negativt) den matematiska referensellipsoiden.

192. *glidbana (glide path)*: en sjunkprofil fastställd för vägledning i höjdled under en slutlig inflygning.

193. *sikt vid marken (ground visibility)*: den sikt vid flygplats som meddelas av godkänd observatör eller av automatiska system.

194. *kurs (heading)*: riktning i vilken ett luftfartygs längdaxel pekar, vanligen uttryckt i grader medurs från nord (rättvisande, magnetisk, kompasskurs eller grid).

195. *helikopterflygplats (heliport)*: en flygplats eller ett definierat område på en struktur, tilltänkt att användas helt eller delvis för helikoptrars ankomst, avgång och markrörelser.

196. *integritetsklassificering (integrity classification)*: när det gäller flygdata, en klassificering baserad på den potentiella risk som härrör från användningen av förvanskade data, varvid rutindata, väsentliga data och kritiska data definieras.

197. *internationellt NOTAM-kontor (NOF, International NOTAM office)*: ett kontor som en medlemsstat har utsett för utbyte av NOTAM internationellt.

198. *väntlägesfix (holding fix)*: en geografisk position som fungerar som en referens för en väntlägesprocedur.

199. *väntlägesprocedur (holding procedure)*: en förutbestämd manöver som bibehåller ett luftfartyg inom ett specificerat luftrum i avvaktan på vidare klarering.

200. *identifiering (identification)*: den situation som föreligger när positionsindikeringen för ett visst luftfartyg kan observeras och identifieras med visshet på en situationsbildskärm.

201. *instrumentflygregler (instrument flight rules)*: regler som möjliggör flygning av ett luftfartyg som är utrustat med passande navigationsutrustning, som är lämplig för den sträcka som ska flygas, i enlighet med de tillämpliga kraven för flygdrift.

202. *INCERFA*: det kodord som används för att beteckna ett ovisshetsläge.

203. *instrumentinflygningsoperation (instrument approach operation)*: inflygning och landning med användning av instrument för navigeringsvägledning baserat på en instrumentinflygningsprocedur. Det finns två metoder för att genomföra instrumentinflygningsoperationer:

    a) En tvådimensionell (2D) instrumentinflygningsoperation, där endast navigeringsvägledning i sidled används.

    b) En tredimensionell (3D) instrumentinflygningsoperation, där navigeringsvägledning i både sidled och höjdled används.

204. *instrumentinflygningsprocedur (IAP, Instrument Approach Procedure)*: en serie på förhand fastställda manövrer som utförs med referens till flyginstrument för att med fastställd vertikal hinderfrihet föra ett luftfartyg från det inledande inflygningsfixet eller, i tillämpliga fall, från början av en definierad inflygningssträcka till en punkt varifrån landning kan utföras och därefter, om landning inte sker, till ett läge där kriterier för hinderfrihet vid väntläge eller på sträcka gäller. Instrumentinflygningsprocedurer klassificeras enligt följande:

a) *icke-precisionsinflygningsprocedur (NPA, Non-Precision Approach procedure)*: en instrumentinflygningsprocedur utformad för 2D-instrumentinflygningsoperationer typ A.

b) *inflygningsprocedur med vägledning i höjdled (APV, Approach Procedure with Vertical guidance)*: en PBN-instrumentinflygningsprocedur (PBN – prestandabaserad navigering) utformad för 3D-instrumentinflygningsoperationer typ A.

c) *precisionsinflygningsprocedur (PA, Precision Approach procedure)*: en instrumentinflygningsprocedur baserad på navigationssystem (ILS, MLS, GLS och SBAS Cat I) utformad för 3D-instrumentinflygningsoperationer typ A eller B.

205. *instrumentväderförhållanden (IMC, Instrument Meteorological Conditions)*: väderförhållanden uttryckta i värden för sikt, avstånd från moln, samt molntäckeshöjd, lägre än fastställda minima för visuella väderförhållanden.

206. *verksamhet vid låga siktvärden (LVO, Low-Visibility Operations)*: inflygnings- eller startoperationer på en rullbana med något RVR-värde mindre än 550 m eller taxning på en flygplats där något RVR-värde är mindre än 550 m.

207. *manöverområde (manoeuvring area)*: den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning; i manöverområdet ingår dock inte plattor.

208. *metadata (metadata)*: data om data.

209. *färdområde (movement area)*: den del av en flygplats som är avsedd för luftfartygs start, landning och taxning och som består av manöverområdet och plattan.

210. *navigationshjälpmedel (navigation aid)*: en inrättning eller ett system utanför luftfartyget som genererar elektromagnetiska signaler som ska användas av luftfartygs navigationssystem för positionsbestämning eller vägledning för flygbanan.

211. *SSR-mod (mode Secondary Surveillance Radar (SSR))*: den konventionella benämning som hänför sig till de specifika funktionerna hos de frågesignaler som sänds ut av en SSR-frågestation. I Icao bilaga 10 anges fyra olika moder: A, C, S och ”intermode”.

212. *nästan parallella banor (near-parallel runways)*: icke-korsande start- och landningsbanor vars förlängda centrumlinjer konvergerar/divergerar med högst 15 grader.

213. *befälhavare (pilot-in-command)*: den pilot som av operatören eller, i fråga om allmänflyg, ägaren, utsetts att föra befäl och som ansvarar för att flygningen utförs på ett säkert sätt.

214. *position (position)*: i ett geografiskt sammanhang, en uppsättning koordinater (latitud och longitud) i förhållande till den matematiska referensellipsoiden, som definierar positionen för en punkt på jordens yta.

215. *positionsindikering (position indication)*: den visuella indikeringen, i icke-symbolisk eller symbolisk form, eller båda, på en situationsbildskärm, av positionen för ett luftfartyg, ett flygplatsfordon eller ett annat föremål.

216. *tryckhöjd (pressure-altitude)*: atmosfärstryck uttryckt som den höjd över havet som motsvarar detta tryck i standardatmosfären.

217. *primärradar (primary radar)*: ett radarsystem som använder reflekterade radiosignaler.

218. *tryckt kommunikation (printed communications)*: kommunikation som automatiskt ger en permanent utskrift, vid varje terminal i en krets, av alla meddelanden som passerar en sådan krets.

219. *förbjudet område (prohibited area)*: ett avgränsat luftrum, över en medlemsstats landområden eller territorialvatten, inom vilket flygning med luftfartyg är förbjuden.

220. *radionavigeringstjänst (radio navigation service)*: tjänst för att tillhandahålla vägledande information eller positionsuppgifter för effektiv och säker drift av luftfartyg med stöd av ett eller flera radionavigationshjälpmedel.

221. *radiotelefoni (radiothelephony)*: en form av radiokommunikation i huvudsak avsedd för utbyte av information i form av tal.

222. *specifikation av erforderlig kommunikationsprestanda* eller *RCP-specifikation* (*required communication performance specification* eller *RCP specification*): en uppsättning krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster och tillhörande markutrustning, luftfartygskapacitet och verksamhet, vilken behövs för att stödja prestandabaserad kommunikation.

223. *specifikation av erforderlig övervakningsprestanda* eller *RSP-specifikation* (*required surveillance performance specification* eller *RSP specification*): en uppsättning krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster och tillhörande markutrustning, luftfartygskapacitet och verksamhet, vilken behövs för att stödja prestandabaserad övervakning.

224. *upplösning (resolution)*: när det gäller data, ett antal enheter eller siffror som anges eller används för ett uppmätt eller beräknat värde.

225. *restriktionsområde (restricted area)*: ett avgränsat luftrum, över en medlemsstats landområden eller territorialvatten, inom vilket rätten till flygning är inskränkt i enlighet med vissa angivna villkor.

226. *delsträcka (route stage)*: en sträcka eller en del av en sträcka som flygs utan någon mellanlandning.

227. *gällande bana (runway-in-use)*: den eller de start- och landningsbanor som flygtrafikledningsenheten, vid en viss tidpunkt, anser vara lämpligast för de typer av luftfartyg som väntas landa eller starta på flygplatsen. Separata eller flera start- och landningsbanor kan betecknas som gällande bana för ankommande luftfartyg och avgående luftfartyg.

228. *sekundärradar (secondary radar)*: ett radarsystem i vilket en radiosignal som sänds från radarstationen initierar sändning av en radiosignal från en annan station.

229. *sekundär övervakningsradar (SSR, Secondary Surveillance Radar)*: radarsystem som använder sändare och mottagare (frågestationer) och transpondrar.

230. *känsligt område (sensitive area)*: ett område som sträcker sig bortom det kritiska området, där parkering eller förflyttning av luftfartyg eller fordon påverkar vägledningssignalen i sådan utsträckning att den kan överföras som en oacceptabel störning för luftfartyg som använder signalen.

231. *SNOWTAM*: en särskild serie NOTAM i ett standardformat som tillhandahåller en rapport om banans ytförhållanden och anger förekomst eller borttagande av riskfyllda förhållanden på grund av snö, is, slask, frost eller vatten i samband med snö, slask, is eller frost på färdområdet.

232. *signifikant punkt (significant point)*: en fastställd geografisk position som används för att definiera en ATS-flygväg eller ett luftfartygs flygbana samt för andra navigerings- och flygtrafikledningsändamål.

233. *situationsbildskärm (situation display)*: en elektronisk bildskärm som visar luftfartygs position och rörelse samt annan information efter behov.

234. *standardflygväg för ankommande IFR-trafik (STAR, standard instrument arrival)*: en särskilt angiven flygväg för ankommande IFR-trafik, vilken länkar en signifikant punkt, oftast på en ATS-flygväg, till en punkt från vilken en publicerad instrumentinflygningsprocedur kan påbörjas.

235. *standardflygväg för avgående IFR-trafik (SID, Standard Instrument Departure)*: särskilt angiven flygväg för avgående IFR-trafik, vilken länkar flygplatsen eller en angiven start- och landningsbana på flygplatsen till en angiven signifikant punkt, oftast på en särskilt angiven ATS-flygväg, från vilken flygning på sträcka inleds.

236. *speciell VFR-flygning (special VFR flight)*: VFR-flygning som efter klarering från ATC utförs inom en kontrollzon i väderförhållanden som är sämre än VMC.

237. *taxning (taxiing)*: ett luftfartygs förflyttning för egen maskin på marken på en flygplats eller utelandningsplats, med undantag för start och landning.

238. *taxibana (taxiway)*: en angiven väg på en landflygplats som anordnats för luftfartygs taxning och som ska erbjuda en förbindelse mellan en del av flygplatsen och en annan.

239. *terminalområde (TMA, terminal control area)*: ett kontrollområde som i regel inrättas vid sammanflödet av ATS-flygvägar i närheten av en eller flera större flygplatser.

240. *aktualitet (timeliness)*: när det gäller data, konfidensgraden för att data gäller för perioden för dess avsedda användning.

241. *spårbarhet (traceability)*: när det gäller data, den grad i vilken ett system eller en dataprodukt kan tillhandahålla ett register över de ändringar som gjorts av den produkten och därigenom göra det möjligt att följa en verifieringskedja från slutanvändaren till den part som tar fram data.

242. *färdlinje (track)*: projektionen på jordytan av ett luftfartygs väg, vars riktning (färdvinkel) vanligen uttrycks i grader medurs från nord (rättvisande, magnetisk eller grid).

243. *trafikinformation (traffic information)*: upplysning som lämnas av en flygtrafikledningsenhet för att varna en pilot för annan känd eller observerad flygtrafik som kan befinna sig i närheten av luftfartygets position eller avsedda flygväg och hjälpa piloten att undvika kollision.

244. *överlämningspunkt (transfer of control point)*: en angiven punkt, belägen utmed ett luftfartygs flygbana, vid vilken ansvaret för tillhandahållande av flygkontrolltjänst för ett luftfartyg överlämnas från en kontrollenhet eller kontrollposition till nästkommande.

245. *överlämnande enhet (transferring unit)*: flygkontrollenhet som är i färd med att överlämna ansvaret för tillhandahållande av flygkontrolltjänst för ett luftfartyg till nästa flygkontrollenhet eller flygledare längs flygvägen.

246. *genomgångshöjd (transition altitude)*: höjd över havet på eller under vilken ett luftfartygs läge i vertikalled (flyghöjd) kontrolleras i förhållande till höjd över havet.

247. *genomgångsskikt (transition layer)*: luftrummet mellan genomgångshöjden och genomgångsnivån.

248. *genomgångsnivå (transition level)*: lägsta tillgängliga flygnivå ovanför genomgångshöjden.

249. *validering (validation)*: när det gäller data, förfarandet för att säkerställa att data uppfyller kraven för den specificerade tillämpningen eller den avsedda användningen.

250. *verifiering (verification)*: när det gäller data, utvärdering av resultatet av en flygdataprocess för att säkerställa riktighet och enhetlighet i fråga om ingångsdata och tillämpliga datastandarder, regler och konventioner som används i detta förfarande.

251. *ovisshetsläge (uncertainty phase)*: en situation där ovisshet råder om ett luftfartygs och de ombordvarandes säkerhet.

252. *obemannad friballong (unmanned free balloon)*: fritt flygande, obemannat luftfartyg lättare än luften och inte framdrivet av egen kraftkälla.

253. *vektorering (vectoring)*: tillhandahållande av navigeringsvägledning till luftfartyg i form av specifika kursangivelser, baserat på användning av ett ATS-övervakningssystem.

254. *flygning enligt visuellflygregler* eller *VFR-flygning*) (*visual flight rules flight* eller *VFR flight*: en flygning som utförs i enlighet med visuellflygreglerna.

255. *visuell inflygning (visual approach)*: en inflygning enligt IFR då antingen en del av eller hela instrumentinflygningsproceduren inte fullföljs och inflygningen utförs med marksikt.

256. *visuella väderförhållanden (VMC, Visual Meteorological Conditions)*: väderförhållanden, uttryckta i värden för sikt, avstånd från moln, samt molntäckeshöjd lika med eller högre än fastställda minima.

257. *VOLMET*: flygväderinformation för luftfartyg under flygning.

258. *allmän VOLMET-utsändning (VOLMET broadcast)*: tillhandahållande av aktuella METAR, SPECI, TAF och SIGMET, beroende på vad som är tillämpligt, genom kontinuerliga och repetitiva allmänna talutsändningar.

259. *brytpunkt (waypoint)*: en fastställd geografisk position som används för att definiera en flygväg baserad på områdesnavigering för ett luftfartyg som använder områdesnavigering. Brytpunkter identifieras som antingen

a) fly-by-brytpunkt – en brytpunkt som inte kräver direkt överflygning där inledning av sväng beräknas för att medge tangentiell uppfångning av nästa segment på sträcka eller i en procedur, eller

b) fly-over-brytpunkt – en brytpunkt som kräver direkt överflygning där en sväng inleds i syfte att gå in i nästa segment på sträcka eller i en procedur."

2) I bilaga II ska tillägg 1 ändras på följande sätt:

a) Tabellen om "Flygbriefingtjänst (AIS)" ska ersättas med följande:

"Tjänster/funktioner	Typ av tjänst/funktion	Omfattning av tjänst/funktion	Begränsningar (*)
Flygbriefingtjänst (AIS)	Flyginformationsprodukter (inklusive distributionstjänster)	Luftfartspublikation (AIP)	
		Informationscirkulär för luftfarten (AIC)	
		NOTAM	
		AIP-datamängd	
		Datamängder avseende hinder	
		Datamängder avseende kartering för flygplatser	
		Datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer	
	Tjänster avseende information före flygning	Ej tillämpligt	
Villkor (**)			

(*) Enligt vad som föreskrivs av den behöriga myndigheten.
(**) Om så är nödvändigt."

b) Följande tabell ska föras in före tabellen om "Nätverksfunktioner för flygledningstjänst":

"Tjänster/funktioner	Typ av tjänst/funktion	Omfattning av tjänst/funktion	Begränsningar (*)
Utformning av flygprocedurer (FPD)	Utformning, dokumentation och validering av flygprocedurer (***)	Ej tillämpligt	
Villkor (**)			

(*) Enligt vad som föreskrivs av den behöriga myndigheten.
(**) Om så är nödvändigt.
(***) Utformning, dokumentation och validering av flygprocedurer inbegriper underhåll och periodisk översyn."

3) Bilaga III ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkter ska läggas till som punkterna ATM/ANS.OR.A.080, ATM/ANS.OR.A.085 och ATM/ANS.OR.A.090:

”ATM/ANS.OR.A.080 Tillhandahållande av flygdata

a) En tjänsteleverantör ska säkerställa att flygdata som avser dess tjänster tillhandahålls i rätt tid till AIS-leverantören.

b) När flygdata som avser dess tjänster publiceras, ska tjänsteleverantören

(1) övervaka dessa data,

(2) underrätta AIS-leverantören om alla ändringar som är nödvändiga för att säkerställa att data är korrekta och fullständiga,

(3) underrätta AIS-leverantören när data är felaktiga eller olämpliga.

ATM/ANS.OR.A.085 Hantering av flygdatakvalitet

En tjänsteleverantör som tar fram data, behandlar data eller sänder data till AIS-leverantören ska göra följande:

a) Säkerställa att flygdata som avses i tillägg 1 överensstämmer med specifikationerna i flygdatakatalogen.

b) Säkerställa att följande datakvalitetskrav är uppfyllda:

(1) Noggrannheten för flygdata motsvarar specifikationerna i flygdatakatalogen.

(2) Integriteten för flygdata bibehålls.

(3) Baserat på den integritetsklassificering som specificeras i flygdatakatalogen har förfaranden inrättats så att,

i) i fråga om rutindata, förvanskning undviks under hela processen för databehandling,

ii) i fråga om väsentliga data, ingen förvanskning uppstår under något skede av hela processen och att vid behov ytterligare processer införs för att hantera potentiella risker i den övergripande systemarkitekturen så att dataintegriteten på denna nivå säkras,

iii) i fråga om kritiska data, ingen förvanskning uppstår under något skede av hela processen och ytterligare integritetssäkringsförfaranden införs för att helt motverka effekterna av de fel som genom en grundlig analys av den övergripande systemarkitekturen identifieras som potentiella risker för dataintegriteten.

(4) Upplösningen hos flygdata står i proportion till den faktiska datanoggrannheten.

(5) Spårbarheten hos flygdata säkerställs.

(6) Aktualiteten hos flygdata säkerställs, inklusive eventuella begränsningar av den period data faktiskt gäller.

(7) Fullständigheten hos flygdata säkerställs.

(8) Levererade data uppfyller de specificerade formatkraven.

c) När det gäller dataframtagning, inrätta särskilda formella arrangemang, med den part som tar fram data, som innehåller anvisningar för skapande, ändring eller radering av data, och som minst inkluderar

(1) en entydig beskrivning av de flygdata som ska skapas, ändras eller raderas,

(2) den enhet till vilken flygdata ska tillhandahållas,

(3) datum och tidpunkt då flygdata ska tillhandahållas,

(4) formatet för den dataframtagningsrapport som ska användas,

(5) formatet för de flygdata som ska översändas,

(6) kravet att identifiera varje begränsning av användningen av dessa data.

d) Säkerställa att datavaliderings- och dataverifieringstekniker används för att säkerställa att flygdata uppfyller de tillhörande datakvalitetskraven. Dessutom gäller följande:

(1) Verifieringen ska säkerställa att flygdata tas emot utan förvanskning och att förvanskning inte uppstår under något skede av hela flygdataprocessen.

(2) Flygdata och flyginformation som förs in manuellt ska bli föremål för en oberoende verifiering så att eventuella fel som kan ha införts upptäcks.

(3) När flygdata används för att härleda eller beräkna nya flygdata ska initialdata verifieras och valideras, utom när de tillhandahålls av en auktoritativ källa.

e) Översända flygdata på elektronisk väg.

f) Inrätta formella arrangemang med

(1) alla parter som överför data till tjänsteleverantören,

(2) andra tjänsteleverantörer eller flygplatsoperatörer vid utbyte av flygdata och flyginformation.

g) Säkerställa att den information som förtecknas i punkt AIS.OR.505 a tillhandahålls i rätt tid till AIS-leverantören.

h) Samla in och överföra metadata som minst omfattar följande:

(1) Identifiering av de organisationer eller enheter som utför någon åtgärd för att ta fram, överföra eller manipulera flygdata.

(2) Den åtgärd som utförts.

(3) Datum och tidpunkt för utförande av åtgärden.

i) Säkerställa att de verktyg och den programvara som används för att stödja eller automatisera flygdata- och flyginformationsprocesser utför sina funktioner utan att inverka negativt på kvaliteten på flygdata och flyginformation.

j) Säkerställa att digitala metoder för upptäckt av datafel används vid överföring eller lagring av flygdata, eller båda, för att stödja de tillämpliga dataintegritetsnivåerna.

k) Säkerställa att överföringen av flygdata omfattas av en lämplig autentiseringsprocess, så att mottagarna kan bekräfta att data har överförts av en godkänd källa.

l) Säkerställa att fel som identifieras under dataframtagning och efter dataleverans åtgärdas, korrigeras eller uppklaras och att hantering av fel i kritiska och väsentliga flygdata prioriteras.

ATM/ANS.OR.A.090 Gemensamma referenssystem för flygtrafik

För flygtrafik ska tjänsteleverantörer använda

a) World Geodetic System – 1984 (WGS-84) som det horisontella referenssystemet,

b) havsytans medelnivå (Mean Sea Level, MSL) som det vertikala referenssystemet,

c) den gregorianska kalendern och koordinerad universell tid (UTC) som de temporala referenssystemen.”.

b) Följande Tillägg 1 ska läggas till:

"Tillägg 1

FLYGDATAKATALOG

Inledning

a) Flygdatakatalogen innehåller hänvisningar till flygdataområden, med egenskaper och delegenskaper, som organiseras i

(1) flygplatsdata,

(2) luftrumsdata,

(3) ATS-data och andra data om flygvägar,

(4) data om instrumentflygförfaranden,

(5) data om radionavigationshjälpmedel/-system

(6) hinderdata,

(7) data om geografiskt läge.

b) Tabellerna i flygdatakatalogen består av kolumner för

(1) område som kan bli föremål för datainsamling,

(2) egenskaper: en identifierbar egenskap hos ett område som kan definieras närmare i delegenskaper,

(3) samma som 2,

(4) typer: data är indelade i olika typer,

(5) beskrivning: beskrivning av dataobjektet,

(6) anmärkningar: innehåller ytterligare information eller villkor för datatillhandahållandet,

(7) noggrannhet: kraven för flygdata baseras på en konfidensnivå på 95 %,

(8) integritetsklassificering,

(9) typ av ursprung: data identifieras som observerade, beräknade eller angivna,

(10) publikationsupplösning,

(11) kartupplösning.

Anmärkning till punkterna 2 och 3 under b: klassificeringen av ett katalogelement som område, egenskap eller delegenskap förutsätter inte en viss datamodell.

Anmärkning till punkt 7 under b: för de fix och punkter som har ett dubbelt syfte, t.ex. väntpunkt och punkt för avbruten inflygning, gäller den högre noggrannheten. Noggrannhetskraven för hinder och terrängdata baseras på en konfidensnivå på 90 %.

Anmärkning till punkt 10 under b: publikationsupplösningarna i fråga om data om geografiskt läge (latitud och longitud) gäller för koordinater som anges i formatet grader, minuter och sekunder. När ett annat format används (t.ex. grader med decimaler för digitala datamängder) eller när placeringen är betydligt längre mot norr/söder måste publikationsupplösningen stå i proportion till noggrannhetskraven.

1. **Flygplatsdata**

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Flygplats/helikopterflygplats				Ett definierat område (inklusive byggnader, anläggningar och utrustning) på land eller vatten som är avsett atth elt eller delvis användas vid ett luftfartygs start eller landning eller ett luftfartygs rörelser på marken/vattnet.						
	Beteckning			Flygplatsens/helikopterflygplatsens beteckning						
		Icao-platsindikator	Text	Icao-platsindikator med fyra bokstäver för flygplatsen/helikopterflygplatsen, enligt förteckningen i Icao Doc 7910 ”Platsindikatorer”	I förekommande fall					
		Iata-beteckning	Text	Den identifieringskod som tilldelats en plats i enlighet med Iata-regler (resolution 767).	I förekommande fall					
		Annat	Text	En lokalt definierad flygplatsidentifierare, om detta inte är en Icao-platsindikator						
	Namn		Text	Det primära officiella namnet på en flygplats fastställt av den behöriga myndigheten						
	Stad som betjänas		Text	Fullständigt namn (fritext) på den stad eller ort som flygplatsen/helikopterflygplatsen betjänar						
	Typ av tillåten trafik									
		Internationell/nationell	Kodlista	Angivelse av om huruvida internationella och/eller nationella flygningar är tillåtna vid flygplatsen/beteckning						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Instrumentflygregler (IFR)/visuellflygregler (VFR)	Kodlista	Angivelse av om huruvida IFR- och/eller VFR-flygningar är tillåtna vid flygplatsen/beteckning						
		Reguljär/icke-reguljär	Kodlista	Angivelse av om huruvida reguljära och/eller icke-reguljära flygningar är tillåtna vid flygplatsen/beteckning						
		Civil/militär	Kodlista	Angivelse av om huruvida civil kommersiell luftfart och/eller allmänflyg och/eller militära flygningar är tillåtna vid flygplatsen/beteckning						
		Begränsad användning	Text	Angivelse av om huruvida en flygplats eller helikopterflygplats är stängd för allmänheten (och endast får användas av ägare)						
	Typ av helikopterflygplats		Text	Typ av helikopterflygplats (ytnivå, upphöjd, på fartyg eller helikopterdäck)						
	Typ av kontroll		Text	Angivelse av om huruvida en flygplats står under civil, militär eller gemensam kontroll						
	Certifiering		Text	Angivelse av om huruvida en flygplats är/inte är certifierad i enlighet med Icaoreglerna eller förordning (EU) nr 139/2014						
	Datum för certifiering		Datum	Det datum då flygplatscertifieringen utfärdades av den behöriga myndigheten						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Certifieringens sista giltighetsdag		Datum	Det datum då flygplatsens certifiering blir ogiltig						
	Flygplatsens höjd över havet									
		Höjd över havet	Höjd över havet	Det vertikala avståndet från havsytans medelnivå till landningsområdets högsta punkt		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
		Geoidhöjd	Höjd	Geoidhöjden vid flygplatsens/helikopterflygplatsens höjdposition	I tillämpliga fall	0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
	Referenstemperatur		Värde	Månadsmedelvärde för högsta dygnstemperatur under årets varmaste månad på en flygplats; medelvärdet ska beräknas för en period på flera år.						
	Genomsnittlig lägsta temperatur		Värde	Medelvärde för lägsta temperatur under årets kallaste månad, beräknat på uppgifter från de senaste fem åren på flygplatsens höjd över havet		5 grader				
	Magnetisk missvisning			Vinkelskillnaden mellan geografisk och magnetisk nord						
		Vinkel	Vinkel	Vinkelvärdet för den magnetiska missvisningen		1 grad	Väsentliga data	Observerade	1 grad	1 grad
		Datum	Datum	Det datum då den magnetiska missvisningen uppvisade motsvarande värde						
		Årlig förändring	Värde	Årlig förändring av den magnetiska missvisningen						
	Referenspunkt			Det angivna geografiska läget för en flygplats						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Position	Punkt	Geografiskt läge för flygplatsens referenspunkt		30 m	Rutindata	Observerade/ beräknade	1 s	1 s
		Plats	Text	Läge för flygplatsens referenspunkt						
		Riktning	Text	Riktning för flygplatsens referenspunkt från centrum av den stad eller ort som flygplatsen betjänar						
		Avstånd	Avstånd	Avstånd till flygplatsens referenspunkt från centrum av den stad eller ort som flygplatsen betjänar						
Landningsriktvisare				En anordning som visuellt anger aktuell riktning för landning och start.						
	Läge		Text	Landningsriktvisarens placering						
	Ljus		Text	Landningsriktvisarens ljus	I förekommande fall					
Sekundär strömförsörjning										
	Egenskaper		Text	Beskrivning av den sekundära strömförsörjningen						
	Överkopplingstid		Värde	Överkopplingstid för den sekundära strömförsörjningen						
Vindmätare				Instrument för att mäta vindhastigheten						
	Läge		Text	Vindmätarens placering						
	Ljus		Text	Vindmätarens belysning	I förekommande fall					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Flygplatsfyr (ABN)				Flygplatsfyr som används för att visa en flygplats läge från luften						
	Läge		Text	Flygplatsfyrens placering	I förekommande fall					
	Egenskaper		Text	Beskrivning av flygplatsfyren						
	Driftstider		Tidsplan	Flygplatsfyrens driftstider						
Vindriktningsvisare										
	Läge		Text	Vindriktningsvisarens placering						
	Ljus		Text	Vindriktningsvisarens ljus						
Bansynviddens (RVR) observationsplats				RVR-observationsplats.						
	Position		Punkt	Det geografiska läget för RVR-observationsplatserna						
Frekvensområde				Den utsedda delen av ett färdområde där ATC eller markkontrollen kräver en särskild frekvens.						
	Station		Text	Namn på den station som tillhandahåller tjänsten						
	Frekvens		Värde	Frekvens för den station som tillhandahåller tjänsten						
	Gräns		Polygon	Frekvensområdets avgränsning						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
”Hotspot”				En plats på en flygplats färdområde med historisk eller potentiell risk för kollision eller intrång på bana och där det krävs större uppmärksamhet av piloter/förare.						
	Identifierare		Text	Identifierare för ”hotspot”						
	Anmärkningar		Text	Ytterligare information om ”hotspot”						
	Geometri		Polygon	Geografiskt område för ”hotspot”						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Bana				Ett bestämt rektangulärt område på en markflygplats som konstruerats för att luftfartyg ska kunna landa och starta						
	Beteckning		Text	Den fullständiga textbeteckningen på banan som används för att ge den en unik identifiering på en flygplats/helikopterflygplats (t.ex. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Nominell längd		Avstånd	Banans angivna längsgående utsträckning för beräkning av operativa prestanda.		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
	Nominell bredd		Avstånd	Banans angivna tvärgående utsträckning för beräkning av operativa prestanda.		1 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
	Geometri		Polygon	Geometrier för bandelen, inflyttat område inom banområdet och bankorsningen						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Centrumlinjepunkter									
		Position	Punkt	Geografiskt läge för banans centrumlinje vid banändarna, i utrullningsområdet och i början av varje stigbaneområde, samt vid varje betydande förändring av banans och utrullningsområdets lutningskoefficient	Definition från punkt 3.8.4.2 i bilaga 4	1 m	Kritiska data	Observerade		
		Höjd över havet	Höjd över havet	Höjd över havet för motsvarande centrumlinjepunkt För icke-precisionsinflygningar ska alla signifikanta höga och låga mellanliggande punkter längs banan mätas med en noggrannhet av en halv meter eller en fot,		0,25 m	Kritiska data	Observerade		
		Geoidhöjd	Höjd	Höjd över havet för motsvarande centrumlinjepunkt						
	Avkörningslinje från bana									
		Vägledningslinje vid avfart	Linje	Geografiskt läge för avkörningslinje från bana		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	1 s
		Färg	Text	Färg på avkörningslinje från bana						
		Form	Text	Form på avkörningslinje från bana						
		Riktning	Kodlista	Riktning på avkörningslinje från bana (envägs eller tvåvägs)						
	Typ av yta		Text	Banans typ av yta						
	Bärighet									
		Klassificeringsnummer för beläggning (PCN)	Text	PCN						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Beläggningstyp	Text	Beläggningstyp för att fastställa luftfartygets klassificeringsnummer – beläggningens klassificeringsnummer (ACN-PCN)						
		Undergrundens kategori	Text	Undergrundens bärighetskategori för banan						
		Högsta tillåtna tryck	Text	Kategori eller värde för högsta tillåtna lufttryck i däck						
		Utvärderingsmetod	Text	Använd utvärderingsmetod						
	Banstråk			Ett definierat område som omfattar banan och utrullningsområdet, om sådant finns, a) för att minska risken för skador på luftfartyg som oavsiktligt lämnar banan, och b) för att skydda luftfartyg som flyger över en bana vid start eller landning						
		Längd	Avstånd	Banstråkets längsgående utsträckning						
		Bredd	Avstånd	Banstråkets tvärgående utsträckning						
		Typ av yta	Text	Banstråkets typ av yta						
	Skuldra			Ett område intill beläggningens kant som är utformat för att tillhandahålla ett övergångsområde mellan beläggningen och intilliggande yta.						
		Geometri	Polygon	Geografiskt läge för banskuldrorna						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Typ av yta	Text	Yta på banskuldra						
		Bredd	Avstånd	Banskuldrans bredd		1 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	
	Utblåsplatta (*blast pad*)			Särskilt beredd yta placerad i anslutning till en banände för att eliminera den eroderande effekten av de starka vindkrafter som genereras av flygplan i början av startsträckan						
		Geometri	Polygon	Geografiskt läge för utblåsplattan						
	Hinderfri zon		Text	Förekomst av en hinderfri zon för en precisionsinflygningsbana kategori I	Vid förekomst					
	Banmarkering									
		Typ	Text	Typ av banmarkering						
		Beskrivning	Text	Beskrivning av banmarkeringar						
		Geometri	Polygon	Banmarkeringens geografiska läge						
	Banans centrumlinjeljus									
		Längd	Avstånd	Den längsgående utsträckningen av banans centrumlinjeljus						
		Inbördes avstånd	Avstånd	Avstånd mellan banans centrumlinjeljus						
		Färg	Text	Färgen på banans centrumlinjeljus						
		Intensitet	Text	Intensiteten på banans centrumlinjeljus						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i banans centrumlinjeljus						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Banans kantljus									
		Längd	Avstånd	Den längsgående utsträckningen av banans kantljus						
		Inbördes avstånd	Avstånd	Avstånd mellan banans kantljus						
		Färg	Text	Färg på banans kantljus						
		Intensitet	Text	Intensitet på banans kantljus						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i banans kantljus						
	Referenskod			Avsikten med referenskoden är att tillhandahålla en enkel metod för att koppla samman de många olika specifikationerna för flygplatsers egenskaper för att tillhandahålla en serie flygplatsstrukturer som är lämpliga för de flygplan som är avsedda användas vid flygplatsen.						
		Nummer	Kodlista	Ett nummer baserat på flygplanets referensbanlängd						
		Bokstav	Kodlista	En bokstav baserad på flygplanets vingbredd och yttre spårvidd i huvudlandställ						
	Begränsning		Text	Beskrivning av de begränsningar som införts för banan						
Banriktning										
	Beteckning		Text	Den fullständiga textbeteckningen för start- och landningsriktningen – exempel: 27, 35L, 01R						
	Geografisk bäring		Bäring	Banans riktning uttryckt i geografisk bäring		1/100 grad	Rutindata	Observerade	1/100 grad	1 grad

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Typ		Text	Typ av bana: precisions- (kategori I, II, III)/ icke-precisions-/icke-instrument-						
	Tröskel			Början av den del av banan som är användbar för landning						
		Position	Punkt	Bantröskelns geografiska läge		1 m	Kritiska data	Observerade	1/100 s	1 s
		Höjd över havet	Höjd över havet	Bantröskelns höjd över havet		Se anmärkning 1				
		Geoidhöjd	Höjd	WGS-84 geoidhöjd vid bantröskelns position		Se anmärkning 2				
		Typ	Text	Indikering om tröskeln är inflyttad eller inte, en inflyttad tröskel är inte placerad i slutet av banan						
		Förskjutning	Avstånd	Avstånd till den inflyttade tröskeln	Om tröskeln är inflyttad	1 m	Rutindata	Observerade		
	Banände			Banände (flygbanans anpassningspunkt)						
		Position	Punkt	Banändens läge i startriktning		1 m	Kritiska data	Observerade	1/100 s	1 s
		Höjd över havet	Höjd över havet	Banändens höjd över havet		Se banans centrumlinjepunkter				
	Banslut vid avgång (DER)			Slutet av det område som förklarats lämpligt för start (dvs. banände eller, om ett hinderfritt stigområde finns, i slutet av det)	Inledande av startproceduren					
		Position	Punkt	Geografiskt läge för DER						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Höjd över havet	Höjd över havet	Höjden över havet för DER är höjden över havet för banan eller för det hinderfria stigområdet, beroende på vilket som ligger högst.						
	Sättningszon			Den del av banänden som är belägen bortanför tröskeln, där landande flygplan är avsedda att först kontakta banan						
		Höjd över havet	Höjd över havet	Den högsta höjden över havet för sättningszonen på en precisionsinflygningsbana	Precisionsinflygningsbana	0,25 m eller 0,25 ft				
		Lutning	Värde	Sättningszonens lutning						
	Lutning		Värde	Banans lutning						
	LAHSOs (*Land-and-hold short operations*)			LAHSOs						
		Geometri	Linje	Geografiskt läge för LAHSOs						
		Skyddad del	Text	Namnet på den skyddade banan eller taxibanan						
	Det inflyttade området			Bandelen mellan banans början och den inflyttade tröskeln						
		Geometri	Polygon	Den inflyttade tröskelns geografiska läge						
		PCN	Text	PCN för den inflyttade tröskeln						
		Typ av yta	Text	Den inflyttade tröskelns typ av yta						
		Begränsning av luftfartyg	Text	Användningsbegränsningar för en viss typ av luftfartyg						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Utrullningsområde			En avgränsad rektangulär yta på marken i slutet av den tillgängliga startbanan som är iordningställd som lämplig yta där luftfartyget kan stoppas om starten skulle avbrytas						
		Längd	Avstånd	Utrullningsområdets längsgående utsträckning	I förekommande fall	1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
		Bredd	Avstånd	Utrullningsområdets bredd		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
		Geometri	Polygon	Utrullningsområdets geografiska läge						
		Lutning	Värde	Utrullningsområdets lutning						
		Typ av yta	Text	Typ av yta på utrullningsområdet						
	Hinderfritt stigområde			Ett definierat rektangulärt område på mark eller vatten, som kontrolleras av den berörda myndigheten och som har valts ut eller preparerats som ett lämpligt område över vilket ett flygplan kan genomföra första delen av flygningen upp till en viss höjd.						
		Längd	Avstånd	Det hinderfria stigområdets längsgående utsträckning		1 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	
		Bredd	Avstånd	Det hinderfria stigområdets tvärgående utsträckning		1 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	
		Markprofil		Det hinderfria områdets vertikala profil (eller lutning)	I förekommande fall					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Banändens säkerhetsområde (RESA)			Ett område som är symmetriskt i förhållande till banans förlängda centrumlinje och som gränsar mot slutet av banstråket, och som främst är avsett att minska risken för skador på ett flygplan som minuslandar eller överrullar						
		Längd	Avstånd	Den längsgående utsträckningen av banändens säkerhetsområde						
		Bredd	Avstånd	Den tvärgående utsträckningen av banändens säkerhetsområde						
		Den längsgående lutningen	Värde	Den längsgående lutningen av banändens säkerhetsområde						
		Tvärgående lutning	Värde	Den tvärgående lutningen av banändens säkerhetsområde						
	Fastställda banlängder									
		Tillgänglig startbana (TORA)	Avstånd	Den banlängd som förklarats tillgänglig och lämplig som rullsträcka för ett flygplan som ska starta		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
		Tillgänglig startsträcka (TODA)	Avstånd	Längden på tillgänglig startsträcka plus längden på tillgängligt hinderfritt stigområde, om sådant finns		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
		Tillgänglig start-stopp-sträcka (ASDA)	Avstånd	Längden på tillgänglig startsträcka plus längden på utrullningsområdet, om sådant finns		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
		Tillgänglig landningssträcka	Avstånd	Den banlängd som förklarats tillgänglig och lämplig som rullsträcka för ett flygplan som ska landa		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Anmärkningar	Text	Anmärkningar, inklusive banans ingångs- eller startpunkt, om alternativa reducerade banlängder har angetts						
	Banändens ljus									
		Färg	Text	Färg på banändens ljus						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i banändens ljus						
	Utrullningsområdets ljus									
		Längd	Avstånd	Den längsgående utsträckningen av utrullningsområdets ljus						
		Färg	Text	Färg på utrullningsområdets ljus						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i utrullningsområdets ljus						
	Inflygningsljussystem									
		Typ	Text	Klassificering av inflygningsljussystemet, med användning av förordning (EU) nr 139/2014 och CS-ADR, särskilt CS ADR-DSN.M.625 och CS ADR-DSN.M.626 som kriterium.						
		Längd	Avstånd	Den längsgående utsträckningen av inflygningsljussystemet						
		Intensitet	Text	En kod som anger inflygningsljussystemets relativa intensitet.						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i inflygningsljussystemet						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Banans tröskelljus									
		Färg	Text	Färg på banans tröskelljus						
		Färg på vingbar	Text	Färg på bantröskelns vingbar						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i tröskelljusen och vingbarljusen						
	Sättningszonsljus									
		Längd	Avstånd	Den längsgående utsträckningen av banans sättningszonljus						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i banans sättningszonljus						
	System för visuell glidbaneindikering (VASIS)									
		Lägsta ögonhöjd över tröskeln (MEHT)	Höjd	MEHT						
		Läge	Punkt	Geografiskt läge för VASIS						
		Vinkel	Vinkel	Nominell(a) inflygningsvinkel/vinklar						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Typ	Text	Typ av visuell glidbaneindikering (VGSI), visuell glidbaneindikering (VASI), anläggning för visuell glidbaneindikering (PAPI) etc.						
		Förskjutningsvinkel	Vinkel	Om systemets axel inte är parallell med banans centrumlinje, vinkeln och förskjutningsriktningen, dvs. vänster eller höger						
		Förskjutningsriktning	Text	Om systemets axel inte är parallell med banans centrumlinje, vinkeln och förskjutningsriktningen, dvs. vänster eller höger						
	Bromssystem		Linje	Geografiskt läge för bromsvajersystem över banan						
	Utrullningshinder			Högenergiabsorberande material i slutet av en bana eller ett utrullningsområde som är konstruerat för att krossas under ett flygplans tyngd när materialet utövar retardationskrafter på luftfartygens landställ						
		Geometri	Polygon	Utrullningshindrets geografiska läge						
		Setback	Avstånd	Utrullningshindrets setback						
		Längd	Avstånd	Utrullningshindrets längsgående utsträckning						
		Bredd	Avstånd	Utrullningshindrets tvärgående utsträckning						
Reflektionsyta för radiohöjdmätare										

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Längd		Avstånd	Den längsgående utsträckningen av reflektionsytan för radiohöjdmätare						
	Bredd		Avstånd	Den tvärgående utsträckningen av reflektionsytan för radiohöjdmätare						
	Geometri		Polygon	Det geografiska läget för reflektionsytan för radiohöjdmätare						
			Anmärkning 1	Tröskelns höjd över havet för icke-precisionsinflygningar		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
				Tröskelns höjd över havet för precisionsinflygningar		0,25 m	Kritiska data	Observerade	0,1 m eller 0,1 ft	0,5 m eller 1 ft
			Anmärkning 2	WGS-84 geoidhöjd vid bantröskeln för icke-precisionsinflygningar		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
				WGS-84 geoidhöjd vid bantröskeln för precisionsinflygningar		0,25 m	Kritiska data	Observerade	0,1 m eller 0,1 ft	0,5 m eller 1 ft

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Start- och landningsområde (FATO)				Ett definierat område över vilket den sista fasen av inflygningsmanövern, före hovring eller landning, slutförs och från vilken startmanövern påbörjas, om start- och landningsområdet används av helikoptrar i prestandaklass 1 omfattar det definierade området det avvisade tillgängliga startområdet.						
	Tröskelpunkt			Början av den del av start- och landningsområdet som är användbar för landning						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för start- och landningsområdets tröskelpunkt		1 m	Kritiska data	Observerade	1/100 s	1 s

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Höjd över havet	Höjd över havet	Höjd över havet för start- och landningsområdets tröskel		Se anmärkning 1				
		Geoidhöjd	Höjd	WGS-84 geoidhöjd vid start- och landningsområdets tröskel		Se anmärkning 2				
	DER			Slutet av det område som förklarats lämpligt för start (dvs. i slutet av banan eller, om ett hinderfritt stigområde finns, i slutet av det eller i slutet av start- och landningsområdet)						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för DER		1 m	Kritiska data	Observerade	1/100 s	1 s
		Höjd över havet	Höjd över havet	Det högre av höjderna över havet i början och slutet av banan eller/start- och landningsområdet						
	Typ		Text	Typ av start- och landningsområde						
	Beteckning		Text	Den fullständiga textbeteckningen för start- och landningsområdet.						
	Längd		Avstånd	Den längsgående utsträckningen av start- och landningsområdet		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
	Bredd		Avstånd	Den tvärgående utsträckningen av start- och landningsområdet						
	Geometri		Polygon	Geografiskt läge för start- och landningsområdets del						
	Lutning		Värde	Start- och landningsområdet lutning						
	Typ av yta		Text	Typ av yta på start- och landningsområdet						
	Geografisk bäring		Bäring	Banans riktning uttryckt i geografisk bäring		1/100 grad	Rutindata	Observerade	1/100 grad	
	Fastställda banlängder									

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Tillgänglig startsträcka (TODAH)	Avstånd	Start- och landningsområdets längd plus längden av hinderfritt stigområde för helikopter (om sådant finns)	Och, i tillämpliga fall, alternativa reducerade fastställda banlängder	1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	
		Avvisad tillgänglig startsträcka (RTODAH)	Avstånd	Start- och landningsområdets längd som angetts som tillgänglig och lämplig för helikoptrar som brukas i prestandaklass 1 för att slutföra en avbruten start		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	
		Tillgänglig landningssträcka (LDAH)	Avstånd	Start- och landningsområdets längd plus varje ytterligare område som angetts som tillgängligt och lämpligt för helikoptrar för att slutföra landningsmanövern från en definierad höjd		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	
		Anmärkningar	Text	Anmärkningar, inklusive banans ingångs- eller startpunkt, om alternativa reducerade banlängder har angetts						
	Start- och landningsområdets markeringar									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av start- och landningsområdets markeringar						
	Inflygningsljussystem									
		Typ	Text	Klassificering av inflygningsljussystemet, med användning av förordning (EU) nr 139/2014 och CS-ADR, särskilt CS ADR-DSN.M.625 och CS ADR-DSN.M.626 som kriterium.						
		Längd	Avstånd	Den längsgående utsträckningen av inflygningsljussystemet						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Intensitet	Text	En kod som anger inflygningsljussystemets relativa intensitet						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i inflygningsljussystemet						
	Områdesljus									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av områdesljusen						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i områdesljusen						
	Ljus i riktpunkt									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av ljusen i riktpunkten						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i ljusen i riktpunkten						
Sättnings- och lättningsområde (TLOF)				Ett område där en helikopter kan starta eller landa.						
	Beteckning		Text	Den fullständiga beteckningen för sättnings- och lättningsområdet						
	Centrumpunkt									
		Position	Punkt	Geografiskt läge för sättnings- och lättningsområdets tröskelpunkt		1 m	Kritiska data	Observerade	1/100 s	1 s
		Höjd över havet	Höjd över havet	Höjd över havet för sättnings- och lättningsområdets tröskel		Se anmärkning 1				
		Geoidhöjd	Höjd	WGS-84 geoidhöjden för sättnings- och lättningsområdets centrumpunkt		Se anmärkning 2				

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Längd		Avstånd	Den längsgående utsträckningen av sättnings- och lättningsområdet		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
	Bredd		Avstånd	Den tvärgående utsträckningen av sättnings- och lättningsområdet		1 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m
	Geometri		Polygon	Sättnings- och lättningsområdets geografiska läge						
	Lutning		Värde	Sättnings- och lättningsområdets lutning						
	Typ av yta		Text	Sättnings- och lättningsområdets typ av yta						
	Bärighet		Värde	Sättnings- och lättningsområdet bärighet					1 ton	
	Typ av system för visuell glidbaneindikering		Text	Typ av system för visuell glidbaneindikering						
	Markering									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av sättnings- och lättningsområdets markeringar						
Säkerhetsområde				Ett definierat område på en helikopterflygplats som omger start- och landningsområdet, som är fritt från andra hinder än de som krävs för flygnavigering, och som är avsett att minska risken för skador på helikoptrar som oavsiktligt avviker från start- och landningsområdet.						
	Längd		Avstånd	Den längsgående utsträckningen av säkerhetsområdet						
	Bredd		Avstånd	Den tvärgående utsträckningen av säkerhetsområdet						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Typ av yta		Text	Säkerhetsområdets typ av yta						
Hinderfritt stigområde för helikopter				Ett definierat område på mark eller vatten, som valts ut och/eller preparerats som ett lämpligt område över vilket en helikopter som brukas i prestandaklass 1 kan uppnå en viss höjd						
	Längd		Avstånd	Den längsgående utsträckningen av det hinderfria stigområdet för helikopter						
	Markprofil		Värde	Den vertikala profilen (eller lutningen) för det hinderfria stigområdet för helikopter						
			Anmärkning 1	Start- och landningsområdets tröskel för helikopterflygplatser med eller utan PinS-inflygning (Point-in-Space)		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	
				Start- och landningsområdets tröskel för helikopterflygplatser som är avsedda att användas.		0,25 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft (icke-precision) 0,1 m eller 0,1 ft (precision)	
			Anmärkning 2	WGS 84 geoidhöjden vid start- och landningsområdets tröskel och sättnings- och lättningsområdets geometriska centrum, för helikopterflygplatser med eller utan PinS-inflygning		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	
				WGS 84 geoidhöjden vid start- och landningsområdets tröskel och sättnings- och lättningsområdets geometriska centrum, för helikopterflygplatser som är avsedda att användas		0,25 m	Kritiska data	Observerade	1 m eller 1 ft (icke-precision) 0,1 m eller 0,1 ft (precision)	

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Platta (apron)				Ett definierat område på en landflygplats, avsett för passagerares av- och påstigning, luftfartygs av- och pålastning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll						
	Beteckning		Text	Den fullständiga text eller beteckning som används för att identifiera en platta vid en flygplats eller helikopterflygplats.						
	Geometri		Polygon	Plattans geografiska läge		1 m	Rutindata	Observerade	1/10 s	1 s
	Typ		Text	Klassificering av den primära användningen av plattan						
	Begränsning av luftfartyg		Text	Användningsbegränsningar (förbud) för en specificerad typ av luftfartyg						
	Typ av yta		Text	Plattans typ av yta						
	Bärighet									
		PCN	Text	Plattans PCN						
		Beläggningstyp	Text	Bestämning av ACN-PCN						
		Undergrundens kategori	Text	Undergrundens bärighetskategori för plattan						
		Högsta tillåtna tryck	Text	Kategori eller värde för högsta tillåtna lufttryck i däck						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Utvärderingsmetod	Text	Den utvärderingsmetod som använts för att bestämma plattans bärighet						
	Höjd över havet		Höjd över havet	Plattans höjd över havet						
Taxibana				En inom landflygplats anvisad eller anlagd väg för luftfartygs taxning avsedd som förbindelse mellan delar av flygplatsområdet						
	Beteckning		Text	Taxibanans fullständiga beteckning						
	Bredd		Avstånd	Taxibanans tvärgående utsträckning		1 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	
	Geometri		Polygon	Taxibanans geografiska läge						
	Bro		Text	Typ av bro (ingen, vägöverfart, vägunderfart)						
	Typ av yta		Text	Taxibanans typ av yta						
	Bärighet									
		PCN	Text	Taxibanans PCN						
		Beläggningstyp	Text	Bestämning av ACN-PCN						
		Undergrundens kategori	Text	Undergrundens bärighetskategori för taxibanan						
		Högsta tillåtna tryck	Text	Högsta tillåtna däcktryckskategori eller högsta tillåtna däcktryck						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Utvärderingsmetod	Text	Den utvärderingsmetod som använts för att bestämma taxibanans bärighet						
	Begränsning för luftfartyg		Text	Användningsbegränsningar (förbud) för en specificerad typ av luftfartyg						
	Referenskodbokstav		Kodlista	En bokstav baserad på flygplanets vingbredd och yttre spårvidd i huvudlandställ						
	Centrumlinjepunkter									
		Position	Punkt	Geografiska koordinater för taxibanans centrumlinjepunkter		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	1/100 s
		Höjd över havet	Höjd över havet	Höjd över havet för taxibanans centrumlinjepunkter		1 m	Väsentliga data	Observerade		
	Skuldra			Ett område intill beläggningens kant som är utformat för att tillhandahålla ett övergångsområde mellan beläggningen och intilliggande yta.						
		Geometri	Polygon	Det geografiska läget för taxibanans skuldra						
		Typ av yta	Text	Typ av yta på taxibanans skuldra						
		Bredd	Avstånd	Bredden på taxibanans skuldra		1 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	
	Vägledningslinjer									
		Geometri	Linje	Vägledningslinjernas geografiska läge		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	1/100 s

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Färg	Text	Färg på taxibanans vägledningslinjer						
		Form	Text	Utformning av taxibanans vägledningslinjer						
		Spännvidd	Värde	Spännvidd						
		Högsta tillåtna hastighet	Värde	Högsta tillåtna hastighet						
		Riktning	Text	Riktning						
	Markeringslinje för mellanliggande väntplats		Linje	Markeringslinje för mellanliggande väntplats		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	1 s
	Taxibanans markeringar									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av taxibanans markeringar						
	Taxibanans kantljus									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av taxibanans kantljus						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i taxibanans kantljus						
	Taxibanans centrumlinjeljus									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av taxibanans centrumlinjeljus						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i taxibanans centrumlinjeljus						
	Stoppljus (stop bar)									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av stoppljusen	I förekommande fall					
		Läge	Linje	Placering av stoppljusen						
	Banans varselljus									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av banans varselljus och andra skyddsåtgärder på banan	I förekommande fall					
		Läge	Punkt	Placering av stoppljusen	Konfiguration A					
		Läge	Linje	Placering av stoppljusen	Konfiguration B					
	Banans väntplats			En särskild markerad plats där taxande luftfartyg och fordon ska stanna och vänta för att medge tillräcklig hinderfrihet till en bana, en hinderbegränsande yta eller en ILS/MLS-reflektionsyta (Instrument Landing System – ILS)/Microwave Landing System – MLS), såvida inte annat har godkänts av kontrolltornet för flygplatsen.						
		Geometri	Linje	Geografiskt läge för banans väntplats		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	1 s

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Skyddad bana	Text	Beteckning för den skyddade banan						
		Cat stop	Kodlista	Bankategori (CAT) (0, I, II, III)						
		RWY ahead text	Text	Faktisk text som i markeringen t.ex. ”RWY AHEAD” eller ”RUNWAY AHEAD”						
	Mellanliggande väntplats	Geometri	Linje	Geografiskt läge för den mellanliggande väntplatsen – ett fastställt läge som är avsett för trafikkontroll, vid vilket taxande luftfartyg och fordon ska stanna och invänta klartecken från kontrolltornet för flygplatsen att fortsätta						
Taxibana för helikopter på marken				Taxibana för helikopter på marken avsedd för marktransport av hjulförsedda helikoptrar						
	Beteckning		Text	Fullständig beteckning för taxibanan för helikopter på marken						
	Centrumlinjepunkter		Punkt	Geografiskt läge för centrumlinjepunkterna i taxibanan för helikopter på marken		0,5 m	Väsentliga data	Observerade/beräknade		
	Höjd över havet		Höjd över havet	Höjd över havet på taxibanan för helikopter på marken		1 m	Väsentliga data	Observerade		
	Bredd		Avstånd	Tvärgående utsträckning av taxibanan för helikopter på marken		1 m	Väsentliga data	Observerade		
	Typ av yta		Text	Typ av yta på taxibanan för helikopter på marken						
	Bankorsningens markeringslinje		Linje	Bankorsningens markeringslinje på taxibanan för helikopter på marken		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	1 s

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Ljus									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av taxibanljuset för helikopter på marken						
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i taxibanljuset för helikopter på marken						
	Markering									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av markeringen av taxibanan för helikopter på marken						
Hovringsväg för helikopter				En definierad väg på markytan, fastställd för helikoptrars lufttaxning						
	Beteckning			Fullständig beteckning för hovringsväg för helikopter						
	Centrumlinjepunkter		Punkt	Geografiskt läge för centrumlinjepunkterna för hovringsväg för helikopter		0,5 m	Väsentliga data	Observerade/beräknade		
	Höjd över havet		Höjd över havet	Höjd över havet för hovringsväg för helikopter		1 m	Väsentliga data	Observerade		
	Bredd		Avstånd	Tvärgående utsträckning av hovringsväg för helikopter		1 m	Väsentliga data	Observerade		
	Typ av yta		Text	Typ av yta på hovringsväg för helikopter						
	Ljus									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av ljuset för hovringsväg för helikopter						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Position	Punkt	Geografiskt läge för varje enskild ljuspunkt i ljuset för hovringsväg för helikopter						
	Markering									
		Beskrivning	Text	Beskrivning av markeringen för hovringsväg för helikopter						
Förflyttningshovringsväg för helikopter				En definierad väg på markytan som har fastställs för förflyttning av helikoptrar från en del av en helikopterflygplats till en annan. En taxningsväg omfattar en hovringsväg för helikopter eller en taxibana för helikopter på marken centrerad kring taxningsvägen.						
	Beteckning		Text	Beteckning för förflyttningshovringsvägen för helikopter						
	Geometri		Linje	Geografiskt läge för förflyttningshovringsvägen för helikopter						
	Bredd		Avstånd	Tvärgående utsträckning av förflyttningshovringsvägen för helikopter		1 m	Väsentliga data	Observerade		
INS-kontrollpunkt										
	Läge		Punkt	INS-kontrollpunktens geografiska läge	Om uppgifterna är tillgängliga	0,5 m	Rutindata	Observerade	1/100 s	1/100 s
Rundstrålande VHF-radiofyrar (Very High Frequency Omnidirectional Range – VOR) – kontrollpunkt										

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Läge		Punkt	VOR-kontrollpunktens geografiska läge	Om uppgifterna är tillgängliga					
	Frekvens		Värde	Frekvensen för VOR-kontrollpunkten						
Kontrollpunkt för höjdmätare										
	Läge		Punkt	Geografiskt läge för kontrollplatsen för höjdmätare						
	Höjd över havet		Höjd över havet	Höjd över havet för kontrollplatsen för höjdmätare						
Uppställningsplats				Ett särskilt område på en platta som är avsett att användas för parkering av ett luftfartyg						
	Namn		Text	Uppställningsplatsens namn						
	Uppställningsplatser	Läge	Punkt	Geografiskt läge för uppställningsplatsen		0,5 m	Rutindata	Observerade	1/100 s	1/100 s
		Luftfartstyper	Kodlista	Luftfartstyper						
	Identifieringsskylt		Text	Beskrivning av uppställningsplatsens identifieringsskylt						
	Visuella hjälpsystem för dockning/parkering		Text	Beskrivning av det visuella hjälpsystemet för dockning/parkering vid uppställningsplatsen						
	Parkeringsområde		Polygon	Geografiskt läge för parkeringsområdet						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Passagerarbrygga		Kodlista	Passagerarbrygga tillgänglig vid uppställningsplatsen						
	Bränsle		Kodlista	Bränsle tillgängligt vid uppställningsplatsen						
	Markström		Kodlista	Markström tillgänglig vid uppställningsplatsen						
	Bogsering		Kodlista	Bogsering tillgänglig vid uppställningsplatsen						
	Terminalbyggnad		Text	Hänvisning till terminalbyggnad						
	Typ av yta		Text	Typ av yta på uppställningsplatsen						
	Begränsning av luftfartyg		Text	Användningsbegränsningar (förbud) för en specificerad typ av luftfartyg						
	PCN		Text	PCN för uppställningsplatsen						
	Vägledningslinjer vid uppställningsplatsen									
		Geometri	Linje	Geografiskt läge för vägledningslinjerna vid uppställningsplatsen		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	
		Höjd över havet	Höjd över havet	Höjd över havet för punkterna i vägledningslinjerna vid parkeringsplatsen		1 m	Väsentliga data	Observerade		
		Riktning	Text	Riktning på vägledningslinjerna vid uppställningsplatsen						
		Spännvidd	Värde	Spännvidd						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Färg	Kodlista	Färg på vägledningslinjerna vid uppställningsplatsen						
		Form	Kodlista	Form på vägledningslinjerna vid uppställningsplatsen						
Uppställningsplats för helikopter				En uppställningsplats för luftfartyg som tillhandahåller parkering för en helikopter, eller där markbunden taxning är avslutad, eller där helikoptern tar mark eller lyfter för lufttaxning.						
	Namn		Text	Namn på uppställningsplatsen för helikopter						
	Läge		Punkt	Geografiskt läge för uppställningsplatsen för helikopter/INS-kontrollpunkter		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/100 s	
Avisningsområde				En anordning där frost, is eller snö avlägsnas (avisning) från flygplanet så att flygplanets ytor blir rena, och/eller där flygplanens rena ytor skyddas mot frost- eller isbildning (förhindrande av isbildning), och snö- eller slaskansamling, under en begränsad tid						
	Identifierare		Text	Identifierare av avisningsområdet						
	Geometri		Polygon	Geografiskt läge för avisningsområdet		1 m	Rutindata	Observerade	1/10 s	1 s
	Typ av yta		Text	Avisningsområdets typ av yta						
	ID-bas		Text	Namn på underliggande bana, parkeringsområde eller del av plattan						
	Begränsning av luftfartyg		Text	Användningsbegränsningar (förbud) för en specificerad typ av luftfartyg						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Kommunikationsutrustning										
	Tjänstens beteckning		Text	Beteckning på den tillhandahållna tjänsten						
	Anropssignal		Text	Kommunikationsanläggningens anropssignal						
	Kanal		Text	Kommunikationsanläggningens kanal/frekvens						
	Inloggningsadress		Text	Inloggningsadress för anläggningen	Beroende på vad som är lämpligt					
	Öppettider		Tidsplan	Öppettider för den station som betjänar enheten						

2. **Luftrumsdata**

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
ATS-luftrum				Luftrum med fastställda dimensioner, med alfabetisk beteckning, inom vilket specifika typer av flygningar får äga rum och för vilka flygtrafikledningstjänst (ATS) och flygtrafikregler finns angivna						
	Typ		Text	Typ av ATS-luftrum i enlighet med tillägg 4 till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (SERA)						
	Beteckning		Text	Den beteckning som en ansvarig myndighet har tilldelat luftrummet						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Gränser i sidled		Polygon	Den yta som definierar luftrummets horisontella form		Se anmärkning 1				
	Vertikala gränser									
		Övre gräns	Höjd över havet	Luftrummets övre gräns						
		Nedre gräns	Höjd över havet	Luftrummets nedre gräns		50 m	Rutindata	Beräknade	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Luftrumsklass		Kodlista	En kategorisering av luftrummet som fastställer operativa bestämmelser, flygkrav och tillhandahållna tjänster.						
	Genomgångshöjd		Höjd över havet	Höjden över havet på eller under vilken ett luftfartygs läge i vertikalled (flyghöjd) kontrolleras i förhållande till höjd över havet						
	Tider då luftrummet är upprättat		Tidsplan	Tider då luftrummet är upprättat						
	ATS-enhet			Enhet som tillhandahåller tjänster						
		Namn	Text	Namn på den enhet som tillhandahåller tjänsten						
		Anropssignal	Text	Anropssignal för den flygradiostation som betjänar enheten						
		Språk	Kodlista	Information om det eller de språk som används, med angivande av område och villkor samt, i förekommande fall, när och var de ska användas						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Tillämpningsperiod	Text	Information om området och villkoren för användning						
		Öppettider	Tidsplan	Öppettider för den station som betjänar enheten						
	Frekvens									
		Värde	Värde	ATS-luftrummets frekvens						
		Syfte	Text	Uppgifter om särskild användning av frekvensen						
			Anmärkning 1	FIR, UIR		2 km	Rutindata	Angivna	1 min	Som plottad
				TMA, CTA		100 m	Väsentliga data	Beräknade	1 s	Som plottad
				Kontrollerat trafikområde (CTR)		100 m	Väsentliga data	Beräknade	1 s	Som plottad

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Luftrum med särskild verksamhet										
	Typ		Kodlista	Typ av luftrum med särskild verksamhet (se anmärkning 1)						
	Identifiering		Text	Den identifiering som tilldelats för att ge luftrummet en unik identifiering						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Namn		Text	Det namn som tilldelats luftrummet av en myndighet utsedd av medlemsstaten						
	Gränser i sidled		Polygon	Den yta som definierar luftrummets horisontella form		Se anmärkning 2 endast i fråga om områdena P, R och D				
	Vertikala gränser									
		Övre gräns	Höjd över havet	Luftrummets övre gräns						
		Nedre gräns	Höjd över havet	Luftrummets nedre gräns						
	Begränsning		Text	Typ av begränsning eller fara						
	Aktivering		Text	Information om system och metoder för aktivering av meddelanden samt information som är relevant för civila flygningar och som gäller för förfaranden för luftförsvarsidentifieringszon (ADIZ)						
	Tidpunkt för aktivitet		Tidsplan	Tidsintervall för när den särskilda aktiviteten äger rum						
	Risk för ingripande		Text	Risk för ingripande i händelse av kränkning						
			Anmärkning 1, typ	Förbjudet område	Anmärkning 2	100 m	Väsentliga data	Beräknade	1 s	Som plottad

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
				Restriktionsområde		2 km	Rutindata	Angivna	1 min	Som plottad
				Farligt område						
				Militärt övningsområde						
				Militärt utbildningsområde						
				ADIZ						
				Annat						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Annat reglerat luftrum										
	Typ		Text	Typ av luftrum (reducerade vertikala separationsminima (RVSM), nödradiosändare (ELT), etc.).						
	Identifiering		Text	Den identifiering som tilldelats för att ge luftrummet en unik identifiering						
	Namn		Text	Det namn som tilldelats luftrummet av en myndighet utsedd av medlemsstaten						
	Gränser i sidled		Polygon	Den yta som definierar luftrummets horisontella form						
	Vertikala gränser									

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Övre gräns	Höjd över havet	Luftrummets övre gräns						
		Nedre gräns	Höjd över havet	Luftrummets nedre gräns						
	Begränsning		Text	Typ av begränsning, om sådan finns						
	Aktivering		Text	Information om system och metoder för aktivering av meddelanden samt information som är relevant för civila flygningar och som gäller för ADIZ-förfaranden						
	Tidpunkt för aktivitet		Tidsplan	Tidsintervall för när den särskilda aktiviteten äger rum						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
ATS-kontrollsektor										
	Identifiering		Text	Identifiering av sektorn						
	Gränser i sidled		Polygon	Den yta som definierar ATS-kontrollsektorns horisontella form						
	Vertikala gränser									
		Övre gräns	Höjd över havet	Sektorns övre gräns						
		Nedre gräns	Höjd över havet	Sektorns nedre gräns						

3. **ATS-data och andra data om flygvägar**

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
ATS-flygvägar				En angiven flygväg som upprättats för att kanalisera flygtrafik där så behövs för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst (ATS)						
	Beteckning		Text	Beteckningar för ATS-flygvägar i enlighet med bilaga XI (Del-FPD) till denna förordning						
	Beteckningens prefix		Text	Prefixet för flygvägens beteckning enligt anmärkning 1						
Annan flygväg				En angiven flygväg som upprättats för att kanalisera flygtrafik där så behövs utan flygtrafikledningstjänst (ATS)						
	Beteckning		Text	Beteckning på flygvägen						
	Typ		Text	Typ av flygväg (t.ex. okontrollerade VFR-flygvägar)						
	Flygregler		Kodlista	Information om de flygregler som gäller för flygvägen (IFR/VFR)						
Ruttsegment										
	Navigationsspecifikation		Text	Angivande av den/de navigeringsspecifikation(er) som gäller för ett eller flera angivna segment; det finns två typer av navigationsspecifikationer: a) specifikationer för krävd navigeringsförmåga (RNP-specifikationer): navigeringsspecifikationer baserade på områdesnavigering (RNAV) som innefattar krav på prestandaövervakning och larm, betecknat genom prefixet RNP, t.ex. RNP 4, RNP APCH. och						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
				b) RNAV-specifikationer: navigeringsspecifikationer baserade på RNAV som inte innefattar krav på prestandaövervakning och alarmering, betecknat genom prefixet RNAV, t.ex. RNAV 5, RNAV 1.						
	Från punkt			Hänvisning till den första punkten i ett ruttsegment						
		Namn	Text	De kodade beteckningarna eller kodnamnen för en signifikant punkt						
		Rapportering	Kodlista	Anger kravet på ATS/MET-rapporteringskrav som ”obligatoriskt” eller ”på begäran”.						
	Till punkt			Hänvisning till den andra punkten i ett ruttsegment						
		Namn	Text	De kodade beteckningarna eller kodnamnen för en signifikant punkt						
		Rapportering	Kodlista	Anger kravet på ATS/MET-rapporteringskrav som ”obligatoriskt” eller ”på begäran”.						
	Färdlinje		Bäring	Färdlinje, VOR-radial eller magnetisk bäring från ett ruttsegment		1/10 grad (ankomst till/avgång från terminalen)	Rutindata (ankomst till/avgång från terminalen)	Beräknade (ankomst till/avgång från terminalen)	1 grad (ankomst till/avgång från terminalen)	1 grad (ankomst till/avgång från terminalen)

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Omställningspunkt		Punkt	Den punkt där ett luftfartyg som navigerar på ruttsegment som definieras med hänvisning till VOR-intervallen förväntas överföra sin primära navigeringsreferens från anläggningen bakom det till nästa anläggning före det	Om VOR-radial					
	Längd		Avstånd	Det geodetiska avståndet mellan ”från punkt” och ”till punkt”		Se anmärkning 2				
	Övre gräns		Höjd över havet	Övre gräns för ruttsegmentet						
	Nedre gräns		Höjd över havet	Nedre gräns för ruttsegmentet						
	Minimihöjd på sträcka (MEA)		Höjd över havet	Den höjd på ett ruttsegment på sträcka som erbjuder adekvat mottagning från relevanta navigeringsanläggningar och ATS-meddelanden, överensstämmer med luftrummets struktur och tillhandahåller erforderlig hinderfrihet	Lägre ATS-flygvägar	50 m	Rutindata	Beräknade	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Lägsta höjd för hinderfrihet (MOCA)		Höjd över havet	Den lägsta höjd för ett visst segment som erbjuder den krävda hinderfriheten		50 m	Rutindata	Beräknade	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Minimiflyghöjd		Höjd över havet	Minimiflyghöjd	Helikopterflygsträcka	50 m	Rutindata	Beräknade	50 m eller 100 ft	50 m eller 100 ft
	Gränser i sidled		Avstånd	Flygsträckans gränser i sidled						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Lägsta områdesflyghöjd (AMA)		Höjd över havet	Den lägsta flyghöjd under instrumentväderförhållanden som ger minimal hinderfrihet inom ett avgränsat område, som vanligtvis utgörs av meridianer och parallellcirklar						
	Lägsta radarledningshöjd (MVA)		Höjd över havet	MVA						
	Begränsningar		Text	Angivande av eventuella områdesbegränsningar av hastighet eller höjd, om sådana är fastställda						
	Riktning för marschhöjder			Uppgift om riktning för marschhöjd (jämn, udda, ingen (NIL))						
		Framåt	Kodlista	Uppgift om riktning för marschhöjd (jämn, udda, NIL) från den första punkten till den andra punkten i ett ruttsegment.						
		Bakåt	Kodlista	Uppgift om riktning för marschhöjd (jämn, udda, NIL) från den andra punkten till den första punkten i ett ruttsegment.						
	Tillgänglighet		Text	Information om tillgängliga flygvägar						
	Luftrumsklass		Text	Klassificering av luftrummet som fastställer operativa bestämmelser, flygkrav och tillhandahållna tjänster						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Krav på prestandabaserad navigering (PBN)			Områdesnavigering baserad på PBN-krav för luftfartyg som trafikerar en ATS-flygväg, enligt en instrumentinflygningsprocedur eller i angivet luftrum	Endast PBN					
		Krav på navigeringsprestanda	Text	Krav på navigeringsnoggrannhet för varje PBN-ruttsegment (RNAV eller RNP)						
		Sensorkrav	Text	Angivelse av sensorkraven inklusive eventuella begränsningar i navigeringsspecifikationen						
	Kontrollenhet									
		Namn	Text	Namn på den enhet som tillhandahåller tjänsten						
		Kanal	Text	Kanal i drift/frekvens för kontrollenheten						
		Inloggningsadress	Text	Kod som används för inloggning på datalänken till den kontrollerande ATS-enheten	I förekommande fall					
			Anmärkning 1	U = övre	Anmärkning 2	1/10 km	Rutindata	Beräknade	1/10 km eller 1/10 nm	1 km eller 1 nm

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
				H = helikopter		1/100 km	Väsentliga data	Beräknade	1/100 km eller 1/100 nm	1 km eller 1 nm
				S = överljudsfart						
				T = TACAN						
				Annat						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Brytpunkt (waypoint)										
	Identifiering		Text	Namn, kodade beteckningar eller kodnamn som tilldelats den signifikanta punkten						
	Position		Punkt	Brytpunktens geografiska läge		100 m	Väsentliga data	Observerade/beräknade	1 s	1 s
	Format									
		Navigeringshjälpmedel	Text	Identifiering av station för VOR/DME-referens						
		Bäring	Bäring	Bäring till VOR/DME-referensen om brytpunkten inte är samlokaliserad med den		Se anmärkning 1 nedan				
		Avstånd	Avstånd	Avståndet från VOR/DME-referensen om brytpunkten inte är samlokaliserad med den		Se anmärkning 2 nedan				

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
					Anmärkning 1	1/10 grad	Rutindata	Beräknade	1/10 grad	1/10 grad
						1/100 grad	Väsentliga data	Beräknade	1/100 grad	1/10 grad
								Beräknade		
					Anmärkning 2	1/10 km	Rutindata	Beräknade	1/10 km eller 1/10 nm	2/10 km (1/10 nm)
						1/100 km	Väsentliga data	Beräknade	1/100 km eller 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Väntläge på sträcka				En förutbestämd manöver som bibehåller luftfartyget inom det angivna luftrummet i avvaktan på vidare klarering						
	Identifiering		Text	Identifiering av väntlägesproceduren						
	Fix		Text	Identifiering av väntlägesfixet		100 m	Väsentliga data	Observerade/beräknade	1 s	1 s
	Brytpunkt (waypoint)		Punkt	Brytpunktens geografiska läge						
	Inkommande färdlinje		Bäring	Inkommande färdlinje i fråga om väntlägesproceduren						
	Svängriktning		Text	Riktning för procedursvängen						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Hastighet		Värde	Högsta indikerade kurshastighet						
	Nivå									
		Lägsta väntlägesnivå	Höjd över havet	Lägsta väntlägesnivå i väntlägesproceduren						
		Högsta väntlägesnivå	Höjd över havet	Högsta väntlägesnivå i väntlägesproceduren						
	Utgående tid/sträcka		Värde	Tids-/avståndsvärde för väntlägesproceduren						
	Kontrollenhet									
		Namn	Text	Uppgift om kontrollenhet						
		Frekvens	Värde	Kontrollenhetens driftsfrekvens/kanal						
	Särskild procedur för angörande av väntläge		Text	Textbeskrivning av den särskilda angörandeproceduren för VOR/DME	Om en ingångsradial till en sekundär fixpunkt i slutet av en utgående sträcka har fastställts för ett VOR/DME-väntmönster					

4. **Data om instrumentflygprocedur**

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Procedur										
	Identifiering									
		Vägledning för segment för slutlig inflygning (FAS)	Kodlista	Namnet beskriver typen av radionavigationshjälpmedel som ger vägledning i sidled under slutlig inflygning, t.ex. ILS, VOR, RNAV	APCH					
		Bana (RWY)	Text	Banbeteckningen för landnings- och startriktningen, t.ex. 27, 35L, 01R						
		Cirkling	Kodlista	Angivelse av om en procedur är en cirklingsinflygning eller ej	APCH					
		Multipelkod	Text	Ett enbokstavssuffix, som börjar med bokstaven ”z” placerat efter typen av radionavigationshjälpmedel, ska användas om två eller flera procedurer till samma bana inte kan särskiljas endast av typen av radionavigationshjälpmedel, t.ex. VOR y RWY 20 eller VOR z RWY 20.	APCH					
		NS-begränsare	Text	Sensorspecifik information vid begränsningar för användning	Endast PBN					
		Namn	Text	Instrumentflygprocedurens namn						
	Beteckning i klartext									

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Grundläggande indikator	Text	Den grundläggande indikatorn ska vara namn eller kodnamn på den signifikanta punkt där den normala avgångsflygvägen avslutas.	SID, STAR					
		Giltighetsindikator	Text	Giltighetsindikatorn ska vara en siffra mellan 1 och 9.	SID, STAR					
		Flygvägsindikator	Text	Flygvägsindikatorn ska vara en bokstav i alfabetet. Bokstäverna ”I” och ”O” får inte användas.	SID, STAR					
		Visuell angivelse	Text	Angivelse av om flygvägen har fastställts för luftfartyg som framförs i enlighet med visuellflygregler (VFR)	Endast VFR					
	Kodbeteckning									
		Signifikant punkt	Text	Kodbeteckning eller kodnamn för den signifikanta punkten	SID, STAR					
		Giltighetsindikator	Text	Procedurens giltighetsindikator	SID, STAR					
		Flygvägsindikator	Text	Procedurens flygvägsindikator	SID, STAR					
	Typ av procedur		Kodlista	Angivelse av typen av procedur (avgång, ankomst, inflygning, annan)						
	PBN eller konventionell		Kodlista	Angivelse av om proceduren är PBN eller konventionell	Endast IFR					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Typ av precision		Text	Typ av instrumentprocedur; instrumentinflygningsprocedurer klassificeras enligt följande: a) icke-precisionsinflygning (NPA): instrumentinflygningsprocedur som använder vägledning i sidled men inte i höjdled b) inflygningsprocedur med vägledning i höjdled (APV) (approach procedure with vertical guidance [APV]): instrumentprocedur med vägledning i sidled och höjdled men som inte uppfyller de fastställda kraven för precisionsinflygning och -landning. c) precisionsinflygningsprocedur (PA) (precision approach [PA] procedure): instrumentinflygningsprocedur med precisionsvägledning i sidled och höjdled med minima som bestäms av verksamhetskategorin.	APCH					
	Luftfartygskategori		Kodlista	Angivande av vilka luftfartygskategorier som proceduren är avsedd för						
	Magnetisk missvisning		Värde	Den magnetiska missvisning som beaktas för procedurens utformning						
	Höjd för hinderfrihet (OCA/H)			OCA/H	APCH					
		Luftfartygskategori	Kodlista	Luftfartygskategori	APCH					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Typ av inflygning	Kodlista	Typ av inflygning (t.ex. rak, kategori I, kategori II, LLZ, cirkling osv.) eller särskilt navigationshjälpmedel (t.ex. step-down-fix) eller särskild navigationsspecifikation	APCH					
		Höjd över havet (altitude)	Höjd över havet (altitude)	Lägsta höjd över havet som används för att fastställa överensstämmelse med lämpliga hinderfrihetskriterier	APCH		Väsentliga data			
		Höjd	Höjd	Den lägsta höjden över den relevanta bantröskelns höjd över havet eller flygplatsens höjd över havet, beroende på vad som är tillämpligt, som används för att fastställa överensstämmelse med lämpliga hinderfrihetskriterier	APCH		Väsentliga data			
	Beslutshöjd (DA/H)			DA/H	APCH					
		Luftfartygskategori	Kodlista	Luftfartygskategori	APCH					
		Typ av inflygning	Kodlista	Typ av inflygning (t.ex. rak, kategori I, kategori II, LLZ, cirkling osv.) eller särskilt navigationshjälpmedel (t.ex. step-down-fix) eller särskild navigationsspecifikation	APCH					
		Höjd över havet (altitude)	Höjd över havet (altitude)	En specificerad höjd över havet i en 3D-instrumentinflygningsoperation vid vilken avbruten inflygning ska inledas om den visuella referens som krävs för att fortsätta inflygningen inte är fastställd	APCH					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Höjd	Höjd	En specificerad höjd i en 3D-instrumentinflygningsoperation vid vilken en avbruten inflygning ska inledas om den visuella referens som krävs för att fortsätta inflygningen inte är fastställd	APCH					
	Lägsta planéhöjd (MDA/H)			MDA/H	APCH					
		Luftfartygskategori	Kodlista	Luftfartygskategori	APCH					
		Typ av inflygning	Kodlista	Typ av inflygning (t.ex. rak, kategori I, kategori II, LLZ, cirkling osv.) eller särskilt navigationshjälpmedel (t.ex. step-down-fix) eller särskild navigationsspecifikation	APCH					
		Höjd över havet (altitude)	Höjd över havet (altitude)	En specificerad höjd över havet i en 2D-instrumentinflygningsoperation eller en cirklingsinflygning under vilken nedstigning inte får inledas utan den visuella referens som krävs	APCH					
		Höjd	Höjd	En specificerad höjd i en 2D-instrumentinflygningsoperation eller en cirklingsinflygning under vilken nedstigning inte får inledas utan den visuella referens som krävs	APCH					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Lägsta sektorhöjd (MSA, Minimum Sector Altitude)			Den lägsta höjd över havet som får användas och som ger minst 300 m (1 000 ft) hinderfrihet över alla objekt i ett område som ligger inom en cirkelsektor med en radie av 46 km (25 nm) från ett radionavigationshjälpmedel	Endast IFR					
		Sektorsstartvinkel	Vinkel	Startvinkel för en sektor						
		Sektorsslutvinkel	Vinkel	Slutvinkel för en sektor						
		Baserat på fix	Text	Centrum för MSA						
		Höjd över havet (altitude)	Höjd över havet (altitude)	Minimihöjden över havet för varje sektor						
		Begränsningar	Text	MSA: den lägsta höjd över havet som får användas och som ger minst 300 m (1 000 ft) hinderfrihet över alla objekt i ett område som ligger inom en cirkelsektor med en radie av 46 km (25 nm) från ett radionavigationshjälpmedel.						
		Radie	Värde	Radien för varje sektor						
	Lägsta sektorhöjd för RNAV-procedurer (TAA)			Lägsta höjd över havet som ger minst 300 m (1 000 ft) hinderfrihet över alla objekt i ett område som ligger inom en cirkelbåge som definieras av en radie av 46 km (25 nm) från det inledande inflygningsfixet (IAF) eller, om det inte finns något IAF, från det mellanliggande inflygningsfixet (IF), avgränsat av räta linjer som förbinder cirkelbågens yttersta del med IF; de kombinerade TAA som är kopplade till en inflygningsprocedur ska täcka ett område på 360 grader runt IF.	Endast APCH eller PBN					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Referenspunkt	Text	TAA-referenspunkt (IAF eller IF)						
		Anflygningsfix (IAF)	Text	TAA-IAF-referenspunkt						
		Mellanliggande inflygningsfix (IF)	Text	TAA-IF-referenspunkt						
		Avstånd till IAF	Avstånd	TAA-områdesgränsens avstånd från anflygningsfixet						
		Höjd över havet (altitude)	Höjd över havet (altitude)	Värdet för lägsta sektorhöjd för RNAV-procedurer						
		Sektorsstartvinkel	Vinkel	Startvinkel för en sektor (bäring till TAA-referenspunkten)						
		Sektorsslutvinkel	Vinkel	Slutvinkel för en sektor (bäring till TAA-referenspunkten)						
		Step-down-båge	Avstånd	Innerområdets radie vid en lägre höjd över havet						
	Namn på navigationsspecifikation		Text	En uppsättning luftfartygs- och flygbesättningskrav som behövs för att stödja PBN-verksamhet inom ett definierat luftrum; det finns två typer av navigationsspecifikationer: a) RNP-specifikationer: navigationsspecifikationer baserade på områdesnavigering som innefattar kravet på prestandaövervakning och alarmering, betecknas med prefixet RNP, t.ex. RNP 4, RNP APCH. b) RNAV-specifikationer: navigationsspecifikationer baserade på områdesnavigering som inte innefattar kravet på prestandaövervakning och alarmering, betecknas med prefixet RNAV, t.ex. RNAV 5, RNAV 1.	Endast PBN					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Operativa minima		Text	Operativa minima vid flygplats: en flygplats användningsbegränsningar för: a) start, uttryckt i RVR och/eller sikt samt, om så krävs, molnförhållanden; b) landning vid precisionsinflygnings- och landningsoperationer, uttryckt i sikt och/eller RVR och DA/H, beroende på operationens kategori; c) landning vid inflygnings- och landningsoperationer med vägledning i höjdled, uttryckt i sikt och/eller RVR och DA/H, och d) landning vid icke-precisionsinflygnings- och landningsoperationer, uttryckt i sikt och/eller RVR, lägsta planéhöjd (MDA/H) samt, om så krävs, i molnförhållanden	APCH, DEP					
	Temperatur									
		Minimitemperatur	Värde	Minimitemperaturreferens	Endast APCH eller PBN					
		Maximitemperatur	Värde	Maximitemperaturreferens	Endast APCH eller PBN					
	Fjärrkälla för höjdmätare		Text	Försiktighetsanmärkning som anger källan för höjdmätning	APCH					
	Proc Ref datum		Text	Flygplats eller landningströskel	APCH					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	PBN-krav			Särskilda krav i samband med en PBN-procedur	PBN					
			Kodlista	Identifiering av navigationsspecifikationen (RNAV 5, RNP 0.3 osv.)						
		Navigationsspecifikation	Text	Eventuella begränsningar för navigationssensorer (GNSS krävs)						
		Funktionskrav	Text	Alla nödvändiga funktioner som beskrivs som alternativ i navigationsspecifikationen, dvs. som inte ingår i den centrala navigationsspecifikationen (radiofrekvens (RF) krävs)						
Procedursegment					SID, STAR, APCH					
	Start		Text	Identifiering av segmentets startpunkt						
	Slut		Text	Identifiering av segmentets slutpunkt eller en beskrivning av slutpunkten						
	Funktioner hos slutfix		Kodlista	Angivelse av om slutfixet är en fly-by-punkt (en brytpunkt som kräver en sväng för att medge tangentiell uppfångning av nästa segment i en flygväg eller procedur) eller en fly-over-punkt (en brytpunkt vid vilken en sväng inleds i syfte att gå in i nästa segment i en flygväg eller procedur)	PBN					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Roll för slutfix		Kodlista	Angivelse av rollen för slutfixet för punkt för avbruten inflygning (MAPt), IF, IAF, det slutliga inflygningsfixet (FAF), väntlägesfixet för avbruten inflygning (MAHF) osv.						
	Procedur höjd över havet (altitude)/höjd		Höjd över havet (altitude)/höjd	En specificerad höjd som flygs operativt över minimihöjden och som fastställts för att anpassa en stabiliserad plané till en föreskriven sjunkgradient/vinkel i det mellanliggande/slutliga inflygningssegmentet	Endast vissa segment av SID, STAR, APCH		Väsentliga data			
	Lägsta höjd för hinderfrihet (MOCA)		Höjd över havet (altitude)	Minimihöjden för ett visst segment, som ger den hinderfrihet som krävs	SID, STAR, APCH					
	Avstånd		Avstånd	Geodetiskt avstånd med en noggrannhet av en tiondels kilometer eller tiondels nautisk mil mellan varje successiv angiven signifikant punkt		1/100 km	Väsentliga data	Beräknat	1/100 km eller 1/100 nm	1 km eller 1 nm
	Geografisk bäring		Bäring	Rättvisande färdlinje med en noggrannhet av en tiondels grad mellan varje successiv signifikant punkt	SID, STAR, APCH	1/10 grad	Rutindata	Beräknat	1/10 grad	
	Magnetisk bäring		Bäring	Magnetisk färdlinje med en noggrannhet av en tiondels grad mellan varje successiv signifikant punkt	SID, STAR, APCH	1/10 grad	Rutindata	Beräknat	1 grad	1 grad
	Gradient		Värde		APCH, DEP					
	Hastighet		Värde	Hastighetsgräns vid en signifikant punkt, uttryckt i enheter på 10 kt, beroende på vad som är tillämpligt						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Styrande hinder				APCH, DEP					
		Typ	Text	Angivelse av om hindret har ljus eller inte, typ av hinder (kyrktorn/vindkraftverk osv.).						
		Position	Punkt	Koordinater för det styrande hindret		Se avsnitt 6 ”Hinderdata”				
		Höjd över havet (elevation):	Höjd över havet (elevation)	Det styrande hindrets högsta höjd		Se avsnitt 6 ”Hinderdata”				
Segment för slutlig inflygning				Det segment av en instrumentinflygningsprocedur i vilket inriktning och plané för landning genomförs	SBAS APCH, GBAS APCH					
	Typ av operation		Text	En siffra som anger typ av segment för slutlig inflygning (t.ex. används kod ”0” för en rak inflygningsprocedur som innefattar offset-procedurer).						
	Beteckning för inflygningsproceduren		Text	En siffra som identifierar typen av inflygning (”0” används för att identifiera en LPV-inflygning och ”1” anger en kategori I-inflygning)						
	SBAS-leverantör		Text	Identifierare för en tjänsteleverantör för ett särskilt satellitbaserat inflygningssystem	Endast SBAS					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Dataväljare för referensbana (RPDS)		Text	En numerisk identifierare som är unik på en frekvens i sändningsregionen och som används för att välja FAS-datablocket	Endast GBAS					
	Identifierare för referensbana (RPI)		Text	En fyrställig identifierare som används för att bekräfta valet av korrekt inflygningsprocedur						
	Tröskelpunkt för landning (LTP) eller fiktiv tröskelpunkt (FTP)			LTP/FTP						
		Position	Punkt	Latitud och longitud för LTP/FTP		0,3 m (1 ft)	Kritiska data		0,0005” (0,01”)	
		Höjd över ellipsoiden	Höjd över havet (elevation)	LTP/FTP-höjden över WGS-84-ellipsoiden		0,25 m	Kritiska data		0,1 m	
		Ortometrisk höjd	Höjd över havet (elevation)	LTP/FTP-höjden i förhållande till geoiden och presenterad som en höjd över havsytans medelnivå						
	Flight path alignment point/Inriktningspunkt flygbana (FPAP)			FPAP						
		Position	Punkt	Latitud och longitud för FPAP		0,3 m (1 ft)	Kritiska data		0,0005” (0,01”)	
		Ortometrisk höjd	Höjd över havet (elevation)	FPAP-höjden i förhållande till geoiden och visad som en höjd över havsytans medelnivå						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Höjd för passage över tröskeln (TCH) vid inflygning		Höjd	Flygbanevinkelns angivna passagehöjd över LTP (eller FTP)		0,5 m	Kritiska data	Beräknat	0,05 m	
	Glidbanevinkel (GPA)		Värde	Inflygningsbanans (glidbanans) vinkel i förhållande till horisontalplanet, definierad i enlighet med WGS-84 vid LTP/FTP		0,01 m	Ej tillämpligt		0,01 m	
	Kursbredd vid tröskeln		Värde	Den laterala kursens halva bredd vid LTP/FTP, vilket definierar den offset i sidled vid vilken mottagaren uppnår fullt utslag.		Ej tillämpligt	Kritiska data		0,25 m	
	Delta-längdoffset		Avstånd	Avståndet från banans stoppzon till FPAP; definierar den plats där känslighet i sidled övergår till känslighet för avbruten inflygning.		Ej tillämpligt	Ej tillämpligt		8 m	
	Horisontell alarmgräns (HAL)		Värde	HAL	Endast SBAS					
	Vertikal alarmgräns (VAL)		Värde	VAL	Endast SBAS					
	FAS-datablock		Text	En binär sträng som beskriver FAS-datablocket och som genereras med hjälp av ett lämpligt programvaruverktyg. FAS-datablocket är en uppsättning parametrar för att identifiera en enskild precisionsinflygning eller en APV och definiera dess associerade inflygning.						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	CRC-rest		Text	En åttaställig hexadecimal representation av de beräknade återstående bitarna, som används för att fastställa FAS-datablockets integritet under överföring och lagring.						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Procedurfix										
	Identifiering		Text	Namn, kodbeteckningar eller kodnamn för den signifikanta punkten						
	ATC-rapporteringskrav		Text	Angivande av ATS/MET-rapporteringskrav som ”obligatoriskt”, ”på begäran” eller ”NIL”						
	VFR-rapporteringspunkt		Text	Namn på bro eller kyrka	VFR					
	Position		Punkt	Fixets geografiska läge		Se anmärkning 1				
	Typ		Text	Angivelse av typen av fix, t.ex. navigationshjälpmedel, Int, brytpunkt						
	Bildningar									
		Navigationshjälpmedel	Text	Identifiering av station för VOR/DME-referens						
		Bäring	Bäring	Bäring till VOR/DME-referensen om brytpunkten inte är samlokaliserad med den		Se anmärkning 2				

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
		Avstånd	Avstånd	Avståndet från VOR/DME-referensen om brytpunkten inte är samlokaliserad med den		1/100 km	Väsentliga data	Beräknat	1/100 km eller 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
					Anmärkning 1	100 m	Väsentliga data	Observerade/beräknade	1 s	1 s
						3 m	Väsentliga data	Observerade/beräknade	1/10 s	1 s
					Anmärkning 2	1/10 grad	Rutindata	Beräknat	1/10 grad	1/10 grad
						1/10 grad	Väsentliga data	Beräknat	1/10 grad	1/10 grad

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Procedurväntläge				En förutbestämd manöver som bibehåller luftfartyget inom det angivna luftrummet i avvaktan på vidare klarering						
	Identifiering		Text	Identifiering av väntlägesproceduren						
	Fix		Punkt	Geografisk plats som fungerar som en referens för en väntlägesprocedur		Samma som procedurfixet				
	Inkommande kurs		Kurs	Inkommande rättvisande kurs					1/10 grad	
	Utgående kurs		Kurs	Utgående rättvisande kurs					1/10 grad	

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Sträckans längd		Avstånd	Utgående sträckans längd					1/10 km eller 1/10 nm	
	Sträcktid		Värde	Utgående sträckans varaktighet						
	Begränsande radial		Vinkel	Begränsande radial från VOR/DME på vilken väntläget är baserat						
	Svängriktning		Värde	Riktning för procedursvängen						
	Minimihöjd		Höjd över havet (altitude)	Lägsta väntlägesnivå till närmast högre (50 m eller 100 ft)/flygnivå		50 m	Rutindata	Beräknat	50 m eller 100 ft/flygnivå	
	Högsta höjd		Höjd över havet (altitude)	Högsta väntlägesnivå till närmast högre (50 m eller 100 ft)/flygnivå					50 m eller 100 ft/flygnivå	
	Hastighet		Värde	Högsta avlästa kurshastighet					10 kt	
	Magnetisk missvisning									
		Vinkel	Vinkel	Den magnetiska missvisningen hos radionavigationshjälpmedlet för proceduren						
		Datum	Datum	Det datum då den magnetiska missvisningen uppvisade motsvarande värde						
	Namn på navigationsspecifikationer		Text	Navigationsspecifikationens namn – uppsättning krav för luftfartyg och flygande personal som behövs för att stödja en navigationsapplikation inom ett definierat luftrumskoncept	RNAV/RNP					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Specifika förhållanden för helikopterproceduer										
	Helikopter, procedurtitel (RNAV 263)		Text	Identifiering av helikopterproceduren						
	Passagehöjd på helikopterflygplats (HCH)		Höjd	Passagehöjd på helikopterflygplats			Väsentliga data		1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
	Inledande avgångsfix (IDF)		Punkt	Inledande avgångsfix	DEP					
	Punkt för avbruten inflygning (MAPt)		Punkt	MAPt	APCH					
	Direkt visuellt segment			För PinS APP: den del av en flygning som direkt ansluter PinS till landningsplatsen, för PinS DEP: den del av en flygning som direkt ansluter landningsplatsen till IDF						
		Färdlinje	Linje							
		Avstånd	Avstånd							
		Bäring	Vinkel							
		Passagehöjd	Höjd							

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Manövrering visuellt segment (VS)			PinS VS skyddade för följande manövrer: a) För PinS APCH: visuell manöver från MAPt runt helikopterflygplatsen eller landningsplatsen för att landa från annan riktning än direkt från MAPt, och b) för PinS DEP: start i annan riktning än direkt till IDF, följt av en visuell manöver för att gå in i instrumentsegmentet vid IDF	APCH DEP					
		Centrumlinje	Vinkel	Centrumlinje för start-stigytan	DEP					
		Manöverområde	Polygon	Område där piloten förväntas manövrera visuellt	APCH DEP					
		Ej manöverområde	Polygon	Område där manövrering är förbjuden	APCH DEP					
		Färdlinjer för inträde (*ingress tracks*)	Linje	PinS VS skyddade för följande manövrer: a) För PinS APCH: visuell manöver från MAPt runt helikopterflygplatsen eller landningsplatsen för att landa från annan riktning än direkt från MAPt, och b) för PinS DEP: start i annan riktning än direkt till IDF, följt av en visuell manöver för att gå in i instrumentsegmentet vid IDF	APCH DEP					
	HAS			Höjd över ytdiagrammet	APCH					
		Radie	Avstånd							
		Höjd över yta	Höjd							

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Text ”Fortsätt visuellt”		Text	Text som anger att proceduren har en ”Fortsätt visuellt”-instruktion						
	Text ”Fortsätt VFR”		Text	Text som anger att proceduren har en ”Fortsätt VFR”-instruktion						
	Visuellt segments sjunkvinkel (VSDA)		Värde	VSDA						
	Färdlinjer för inträde (*ingress tracks*)									
		Längd	Avstånd							
		Bredd	Avstånd							
		Bäring	Vinkel							

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
AITF				Anmärkningar på kartor (luftfartsinformation i textformat)						
	Avvikelse mellan instrument och visuella lutningsindikationer		Text							
	Beskrivning av avbruten inflygning		Text	Beskrivning av avbruten inflygning för proceduren						
	Beskrivning av SID/STAR-flygväg		Text	Textbeskrivning av SID- eller STAR-proceduren						
	Stiggradient vid avbruten inflygning		Värde	Värdet för inflygningens stiggradient vid avbruten inflygning						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	CAT H anmärkning		Text							
	CAT D stor		Text							
	Tillåtelse krävs (AR)		Text	Angivelse av krav på navigeringsprestanda – tillåtelse krävs (RNP AR)						
	Måttenheter		Text							
	GNSS i stället för									
	Kommunikationsfel		Text	Beskrivning av kommunikationsfel						
	Övervakning/radar krävs									
	Information om hinder nära banslut vid SID		Text	Angivelse av att det finns hinder nära banslut som inte beaktats vid fastställandet av publicerad procedurdesigngradient						
	Offsetriktning									
	PDG större än 3 %									

5. **Data om radionavigationshjälpmedel/-system**

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Radionavigationshjälpmedel										

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Typ		Text	Typ av radionavigationshjälpmedel						
	Identifiering		Text	Den kod som tilldelats för att unikt identifiera navigationshjälpmedlet						
	Namn		Text	Det namn i textformat som tilldelats navigationshjälpmedlet						
	Område för verksamheten		Text	Angivelse av om navigationshjälpmedlet används under flygning (E), på flygplatsen (A) eller för dubbla syften (AE)						
	Flygplats som betjänas		Text	Icao-platsindikator eller namn på de flygplatser som betjänas						
	Bana som betjänas		Text	Beteckning för den bana som betjänas						
	Driftsenhet		Text	Namn på driftsenheten för anläggningen						
	Typ av verksamhet som stöds		Kodlista	Angivelse av typen av stödd verksamhet för ILS/MLS, grundläggande GNSS, satellitbaserat stödsystem (SBAS) och markbaserat stödsystem (GBAS)						
	Samlokalisering		Text	Information om att ett navigationshjälpmedel är samlokaliserat med ett annat navigationshjälpmedel						
	Driftstider		Tidsplan	Radionavigationshjälpmedlets driftstider						
	Magnetisk missvisning			Vinkelskillnaden mellan geografisk nord och magnetisk nord						
		Vinkel	Vinkel	Den magnetiska missvisningen hos radionavigationshjälpmedlet	ILS/NDB	Se anmärkning 1 nedan				
		Datum	Datum	Det datum då den magnetiska missvisningen uppvisade motsvarande värde						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Deklination för VOR-sändare		Vinkel	Missvisning för navigationshjälpmedlet mellan noll grader radial och geografisk nord, bestämd vid den tidpunkt då stationen kalibreras	VOR/ILS/MLS					
	Nollbäringens riktning		Text	Riktning för den ”nollbäring” som tillhandahålls av stationen, t.ex. magnetisk nord, geografisk nord	VOR					
	Frekvens		Värde	Frekvens eller inställningsfrekvens för radionavigationshjälpmedlet						
	Kanal		Text	Kanalnummer för radionavigationshjälpmedlet	DME eller GBAS					
	Position		Punkt	Radionavigationshjälpmedlets geografiska läge		Se anmärkning 2 nedan				
	Höjd över havet (elevation)		Höjd över havet (elevation)	DME-sändarantennens höjd eller GBAS-referenspunktens höjd	DME eller GBAS	Se anmärkning 3 nedan				
	Höjd över ellipsoiden		Höjd	GBAS-referenspunktens höjd över ellipsoiden	GBAS					
	Kurssändarens orientering									
		Bäring	Bäring	Kurssändarens kurs	ILS-kurssändare	1/100 grad	Väsentliga data	Observerade	1/100 grad (om geografisk)	1 grad
		Typ	Text	Kurssändarens typ av orientering, geografisk eller magnetisk	ILS-kurssändare					

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Orientering noll azimut		Bäring	Orientering MLS-noll azimut	MLS	1/100 grad	Väsentliga data	Observerade	1/100 grad (om geografisk)	1 grad
	Vinkel		Vinkel	Vinkeln på glidbanan för en ILS eller den normala glidbanevinkeln för en MLS-installation	ILS GP/MLS					
	RDH		Värde	Värdet för ILS-referenshöjden (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Kritiska data	Beräknat		
	Avstånd från kurssändarantenn till banände		Avstånd	Avstånd från ILS-kurssändare till banans/FATO:s ände	ILS-kurssändare	3 m	Rutindata	Beräknat	1 m eller 1 ft	Som plottad
	Avstånd ILS-glidbaneantenn till TRSH		Avstånd	Avstånd längs centrumlinjen mellan ILS-glidbaneantenn och tröskel	ILS GP	3 m	Rutindata	Beräknat	1 m eller 1 ft	Som plottad
	Avstånd ILS-markör till TRSH		Avstånd	Avstånd ILS-markör till tröskel	ILS	3 m	Väsentliga data	Beräknat	1 m eller 1 ft	2/10 km (1/10 nm)
	Avstånd ILS DME-antenn till TRSH		Avstånd	Avstånd längs centrumlinjen mellan ILS DME-antenn och tröskel	ILS	3 m	Väsentliga data	Beräknat	1 m eller 1 ft	Som plottad
	Avstånd från MLS-azimutantenn till banände		Avstånd	Avstånd från MLS-azimutantenn till banans/FATO:s ände	MLS	3 m	Rutindata	Beräknat	1 m eller 1 ft	Som plottad
	Avstånd MLS-höjdantenn till TRSH		Avstånd	Avstånd längs centrumlinjen mellan MLS-höjdantenn och tröskel	MLS	3 m	Rutindata	Beräknat	1 m eller 1 ft	Som plottad

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Avstånd MLS DME-antenn till TRSH		Avstånd	Avstånd längs centrumlinjen mellan MLS DME/P-antenn och tröskel	MLS	3 m	Väsentliga data	Beräknat	1 m eller 1 ft	Som plottad
	Signalpolarisering		Kodlista	GBAS-signalpolarisering (GBAS/H eller GBAS/E)	GBAS					
	Avsedd operativ täckning (DOC)		Text	DOC eller standardtjänstevolym (SSV) som intervall eller tjänstevolymradie från navigationshjälpmedel/GBAS-referenspunkt, höjd och sektorer, om så krävs						
			Anmärkning 1		ILS-kurssändare	1 grad	Väsentliga data	Observerade	1 grad	
					NDB	1 grad	Rutindata	Observerade	1 grad	
								Observerade		
			Anmärkning 2		Navigationshjälpmedel på flygplats	3 m	Väsentliga data	Observerade	1/10 s	Som plottad
					GBAS-referenspunkt	1 m		Observerade		
					På sträcka	100 m	Väsentliga data	Observerade	1 s	
								Observerade		
			Anmärkning 3		DME	30 m (100 ft)	Väsentliga data	Observerade	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Väsentliga data	Observerade	3 m (10 ft)	
					GBAS-referenspunkt	0,25 m	Väsentliga data		1 m eller 1 ft	

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
GNSS				Ett världstäckande positions- och tidsbestämningssystem som omfattar en eller flera satellitkonstellationer och mottagare på luftfartyg samt övervakning av systemets integritet, vid behov förstärkt för att stödja kraven på navigationsprestanda för den avsedda verksamheten						
	Namn		Text	GNSS-systemets namn (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS osv.)						
	Frekvens		Värde	GNSS-frekvens	Beroende på vad som är tillämpligt					
	Tjänsteområde		Polygon	GNSS-tjänsteområdets geografiska läge						
	Täckningsområde		Polygon	GNSS-täckningsområdets geografiska läge						
	Driftsmyndighet		Text	Namn på driftsmyndigheten för anläggningen						
Markljus för luftfart				Markljus för luftfart och andra ljusfyrar som anger geografiska positioner vilka av medlemsstaterna väljs som signifikanta						
	Typ		Text	Typ av fyr						
	Beteckning		Text	Den kod som tilldelats för att unikt identifiera fyren						
	Namn		Text	Tätortsnamn eller annan identifiering av fyren						
	Intensitet		Värde	Fyrens ljusstyrka					1 000 cd	

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Egenskaper		Text	Information om fyrens egenskaper						
	Driftstider		Tidsplan	Fyrens driftstider						
	Position		Punkt	Fyrens geografiska läge						
Marina ljus										
	Position		Punkt	Fyrens geografiska läge						
	Lysvidd		Avstånd	Fyrens lysvidd						
	Egenskaper		Text	Information om fyrens egenskaper						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Särskilt navigationssystem				Stationer som använder särskilda navigationssystem (DECCA, LORAN osv.)						
	Typ		Text	Typ av tillgänglig tjänst (huvudsignal, slavsignal, färg)						
	Beteckning		Text	Den kod som tilldelats för att unikt identifiera det särskilda navigationssystemet						
	Namn		Text	Det namn i textformat som tilldelats det särskilda radionavigationssystemet						
	Frekvens		Värde	Frekvens (kanalnummer, grundpulsfrekvens, pulsrepetitionsfrekvens, beroende på vad som är tillämpligt) för det särskilda navigationssystemet						
	Driftstider		Tidsplan	Det särskilda radionavigationssystemets driftstider						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Position		Punkt	Det särskilda navigationssystemets geografiska läge		100 m	Väsentliga data	Observerade/ beräknade		
	Driftsenhet		Text	Namn på driftsenheten för anläggningen						
	Anläggningens täckning		Text	Beskrivning av det särskilda navigationssystemets täckning						

6. **Hinderdata**

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Hinder (obstacle)				Alla fasta (tillfälliga eller permanenta) och rörliga hinder, eller delar därav						
	Hinderidentifierare		Text	Unik identifierare för hindret						
	Operatör/ ägare		Text	Namn och kontaktuppgifter för hindrets operatör eller ägare						
	Geometrityp		Kodlista	Angivelse av om hindret är en punkt, linje eller polygon						
	Horisontell position		Punkt eller linje eller polygon	Hindrets horisontella position		Se anmärkning 1 nedan				
	Horisontell utsträckning		Avstånd	Hindrets horisontella utsträckning						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Höjd över havet (elevation)		Höjd över havet (elevation)	Höjd för hindrets högsta punkt		Se anmärkning 2 nedan				
	Höjd		Höjd	Hindrets höjd över marken						
	Typ		Text	Typ av hinder						
	Datum och tidsangivelse		Datum	Datum och tid då hindret skapades						
	Verksamhet		Text	De rörliga hindrens huvudsakliga verksamhet						
	Effektivitet		Text	Effektivitet för tillfälliga typer av hinder						
	Ljus									
		Typ	Text	Typ av ljus						
		Färg	Text	Hinderljusets färg						
	Markering		Text	Typ av hindermarkering						
	Material		Text	Hindrets huvudsakliga ytmaterial						
			Anmärkning 1	Hinder i område 1		50 m	Rutindata	Observerade	1 s	Som plottad
				Hinder i område 2 (inklusive 2a, 2b, 2c, 2d, område för utflygning och hinderbegränsande ytor)		5 m	Väsentliga data	Observerade	1/10 s	1/10 s
				Hinder i område 3		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	1/10 s	1/10 s
				Hinder i område 4		2,5 m	Väsentliga data	Observerade		

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
			Anmärkning 2	Hinder i område 1		30 m	Rutindata	Observerade	1 m eller 1 ft	3 m (10 ft)
				Hinder i område 2 (inklusive 2a, 2b, 2c, 2d, område för utflygning och hinderbegränsande ytor)		3 m	Väsentliga data	Observerade	1 m eller 1 ft	1 m eller 1 ft
				Hinder i område 3		0,5 m	Väsentliga data	Observerade	0,1 m eller 0,1 ft eller 0,01 m	1 m eller 1 ft
				Hinder i område 4		1 m	Väsentliga data	Observerade	0,1 m	

7. **Geografiska data**

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Byggnader				Byggnader (av operativ betydelse) och andra framträdande/iögonfallande (flygplats)objekt						
	Namn		Text	Byggnadens namn						
	Geometri		Polygon	Byggnadens geografiska läge						
Bebyggda områden				Områden med städer och mindre samhällen						
	Namn		Text	Det bebyggda områdets namn						
	Geometri		Punkt/polygon	Det bebyggda områdets geografiska läge						
Järnvägar				Alla järnvägar med landmärkesvärde						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Namn		Text	Järnvägens namn						
	Geometri		Linje	Järnvägarnas geografiska läge						
Vägar				Alla vägar med landmärkesvärde						
	Namn		Text	Vägnamn						
	Geometri		Linje	Vägars geografiska läge						
Landmärken				Naturliga och kulturella landmärken, t.ex. broar, framträdande kraftledningar, permanenta linbaneanläggningar, vindkraftverk, gruvbyggnader, borgar, ruiner, flodvallar, rörledningar, klippor, branta uddar, bergväggar, sanddyner, isolerade fyrar och fyrfartyg, om de anses vara av betydelse för visuell flygnavigation						
	Egenskaper		Text	Beskrivning av landmärket						
	Geometri		Linje	Järnvägarnas geografiska läge						
Politiska gränser				Internationella politiska gränser						
	Geometri		Linje	De internationella politiska gränsernas geografiska läge						
Hydrografi				Alla vattenanknutna objekt, t.ex. strandlinjer, sjöar, floder och åar (även sådana som inte är permanenta i naturen), sjöar, glaciärer och snötäckta bergstoppar						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Namn		Text	Det vattenanknutna objektets namn						
	Geometri		Linje/polygon	Det vattenanknutna objektets geografiska läge						
Skogsområden				Skogsområden						
	Geometri		Polygon	Skogsområdets geografiska läge						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
Servicevägar				Del av flygplatsens yta som används av servicefordon						
	Geometri		Polygon	Servicevägarnas geografiska läge						
	Objektbas		Text	Identifiering av den berörda objekttypen						
	Identifierarbas		Text	Namn på underliggande taxibana, uppställningsområde eller platta						
Byggnationsområde				Del av flygplatsens område under byggnation						
	Geometri		Polygon	Byggnationsområdets geografiska läge						
Område olämpligt för luftfartygsrörelser				Områden som är olämpliga för luftfartygsrörelser						
	Geometri		Polygon	Avbildat färdområde som är permanent olämpligt för luftfartygsrörelser och tydligt identifierat som sådant						
Mätkontrollpunkt				En upphöjd mätkontrollpunkt						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrannhet	Integritet	Typ av ursprung	Publupplösning	Kartupplösning
	Identifierarnummer		Text	Särskild unik identifierare som dataleverantören permanent tilldelat en objektsinstans						
	Läge		Punkt	Mätkontrollpunktens geografiska läge						
	Höjd över havet (elevation)		Höjd över havet (elevation)	Mätkontrollpunktens höjd						
Nod i flygplatsytans ruttnät (ASRN)				Ett hörn i en graf som definierar ASRN						
	Identifierarnätverk		Text	Logiskt namn som består av en avgränsad förteckning över namn för ett eller flera objekt kopplade till ASRN-funktionen						
	Identifierartröskel		Text	Objektsinstansens namn						
	Identifierarnummer		Text	Särskild unik identifierare som en dataleverantör permanent tilldelat en objektsinstans						
	Term ref		Text	Terminalbyggnad kopplad till objektsinstansen						
	Nodtyp		Text	Typ av nod						
	Cat stop		Text	Kategori för verksamhet vid låga siktvärden i väntlägesposition						
	Position		Punkt	ASRN-nodens geografiska läge						
ASRN-kant				En förbindelse mellan noderna i en graf som definierar ASRN-koden						

Område	Egenskap	Delegenskap	Typ	Beskrivning	Anmärkning	Noggrann-het	Integritet	Typ av ursprung	Publ-upplösn-ing	Kartup-plösning
	Identifierarnät-verk		Text	Logiskt namn som består av en avgränsad förteckning över namn för ett eller flera objekt kopplade till ASRN-funktionen						
	Riktning		Text	Enkel- eller dubbelriktad direktionalitet för motsvarande objektsinstans						
	Node1 ref		Text	Identifierarnummer för den ASRN-nod som motsvarar kantgeometrins start-punkt						
	Node2 ref		Text	Identifierarnummer för den ASRN-nod som motsvarar kantgeometrins slut-punkt						
	Kanttyp		Text	Typ av kant						
	Edge derv		Text	Metod för härledning av kantgeometrin						
	Geometri		Linje	ASRN-kantens geografiska läge						

Datatyper som avses i kolumn 4 ”Typ”

Typ	Beskrivning	Dataobjekt
Punkt	Ett koordinatpar (latitud och longitud) som refererar till den matematiska ellipsoiden och som definierar en position på jordytan	Latitud Longitud Horisontellt referenssystem Måttenheter Uppnådd horisontell noggrannhet
Linje	Sekvens av punkter som definierar ett linjärt objekt	Sekvens av punkter
Polygon	Sekvens av punkter som avgränsar en polygon; den första och den sista punkten är identiska	Sluten sekvens av punkter
Höjd	Det vertikala avståndet från en viss referens till en nivå, en punkt eller ett objekt betraktat som en punkt	Numeriskt värde Vertikalt referenssystem Måttenheter Uppnådd vertikal noggrannhet
Höjd över havet (altitude)	Det vertikala avståndet från havsytans medelnivå till en nivå, en punkt eller ett objekt betraktat som en punkt	Numeriskt värde Vertikalt referenssystem Måttenheter Uppnådd vertikal noggrannhet
Höjd över havet (elevation)	Det vertikala avståndet från havsytans medelnivå till en punkt eller nivå som finns på jordytan eller som är fast förbunden med densamma	Numeriskt värde Vertikalt referenssystem Måttenheter Uppnådd vertikal noggrannhet
Avstånd	Ett vinkelvärde	Numeriskt värde Måttenheter Uppnådd noggrannhet
Vinkel/bäring	Ett vinkelvärde	Numeriskt värde Måttenheter Uppnådd noggrannhet
Värde	Varje uppmätt, deklarerat eller härlett värde som inte förtecknas ovan	Numeriskt värde Måttenheter Uppnådd noggrannhet
Datum	Ett kalenderdatum som hänvisar till en viss dag eller månad	Text
Tidsplan	En återkommande tidsperiod bestående av ett eller flera intervall eller särskilda datum (t.ex. helgdagar) som inträffar cykliskt	Text
Kodlista	En uppsättning fördefinierade textsträngar eller värden	Text
Text	Fritext	Teckensträng utan begränsningar”

4) Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Kapitel A ska ändras på följande sätt:

i) I avsnitt 1 ska följande punkter läggas till som punkterna ATS.OR.110–ATS.OR.150:

”ATS.OR.110 Samordning mellan flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänster

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska tillsammans med operatören av den flygplats där flygtrafikledningstjänsterna tillhandahålls vidta åtgärder för att säkerställa lämplig samordning av de verksamheter och tjänster som tillhandahålls samt utbyte av relevanta data och relevant information.

ATS.OR.115 Samordning mellan militära enheter och leverantörer av flygtrafikledningstjänster

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 6 i förordning (EG) nr 2150/2005 ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster säkerställa att dess flygtrafikledningsenheter antingen rutinmässigt eller på begäran, i enlighet med lokalt överenskomna förfaranden, förse berörda militära enheter med relevant färdplan och andra data som rör flygningar med civila luftfartyg, i syfte att underlätta deras identifiering.

ATS.OR.120 Samordning mellan leverantörer av flygvädertjänst och leverantörer av flygtrafikledningstjänster

a) För att säkerställa att luftfartyg får den senaste flygväderinformationen ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster tillsammans med den berörda leverantören av flygvädertjänst vidta åtgärder så att personal i flygtrafikledningstjänst

(1) utöver att använda mätinstrument, rapporterar om sådana andra meteorologiska element som man kan ha kommit överens om, om sådana observeras av personal i flygtrafikledningstjänst eller meddelas av luftfartyg,

(2) så snart som möjligt rapporterar meteorologiska fenomen av operativ betydelse, om sådana observeras av personal i flygtrafikledningstjänst eller meddelas av luftfartyg och om dessa inte har tagits med i flygplatsens flygväderrapport,

(3) så snart som möjligt rapporterar relevant information om vulkanisk aktivitet före ett vulkanutbrott, vulkanutbrott och information om vulkaniska askmoln. Dessutom ska områdeskontrollcentraler och flyginformationscentraler rapportera informationen till den berörda övervakningsenheten för flygväder och rådgivningscentralerna för vulkanisk aska (VAAC).

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att en nära samordning upprätthålls mellan områdeskontrollcentraler, flyginformationscentraler och berörda övervakningsenheter för flygväder, så att information om vulkanisk aska som ingår i NOTAM- och SIGMET-meddelanden är konsekvent.

ATS.OR.125 Samordning mellan leverantörer av flygbriefingtjänster och leverantörer av flygtrafikledningstjänster

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska förse den berörda leverantören av flygbriefingtjänster med den flyginformation som ska publiceras enligt vad som krävs för att dessa flygtrafikledningstjänster ska kunna utnyttjas.

b) För att säkerställa att leverantörerna av flygbriefingtjänster får information som gör att de kan tillhandahålla uppdaterad information före flygning och uppfylla behovet av information under flygning ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster och en leverantör av flygbriefingtjänster med minsta möjliga fördröjning se till att följande rapporteras till den berörda leverantören av flygbriefingtjänster:

(1) Information om förhållandena på flygplatsen.

(2) Driftstatus för tillhörande anläggningar, tjänster och navigationshjälpmedel inom det egna ansvarsområdet.

(3) Förekomst av vulkanisk aktivitet som observerats av personal i flygtrafikledningstjänst eller som rapporterats från luftfartyg.

(4) All övrig information som anses vara av operativ betydelse.

c) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska, innan den inför ändringar i flygnavigeringssystem inom sitt ansvarsområde,

(1) säkerställa nära samordning med berörda leverantörer av flygbriefingtjänster,

(2) ta vederbörlig hänsyn till den tid som leverantören av flygbriefingtjänster behöver för att förbereda, utarbeta och utfärda relevant material för spridning,

(3) i god tid lämna information till den berörda leverantören av flygbriefingtjänster.

d) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska iaktta de i förväg fastställda, internationellt överenskomna ikraftträdandedatumen enligt AIRAC, utöver 14 dagars leveranstid, när denne till leverantörer av flygbriefingtjänster lämnar sådan obearbetad information eller rådata, eller båda, som omfattas av AIRAC-cykeln.

ATS.OR.130 Tidsangivelser inom flygtrafikledningstjänst

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flygtrafikledningsenheter är utrustade med klockor som anger tiden i timmar, minuter och sekunder och som är väl synliga från varje driftsposition i den berörda enheten.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flygtrafikledningsenhetens klockor och andra apparater för tidsregistrering kontrolleras på det sätt som krävs för att säkerställa rätt tid inom ± 30 sekunder av UTC. Överallt där en datalänkförbindelse används av en flygtrafikledningsenhet ska klockor och andra apparater för tidsregistrering kontrolleras på det sätt som krävs för att säkerställa rätt tid inom ± 1 sekund av UTC.

c) Den korrekta tiden ska erhållas från en station med standardiserad tidsignal eller, om detta inte är möjligt, från en annan enhet som har erhållit rätt tid från en sådan station.

ATS.OR.135 Åtgärder vid avbrott

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska utarbeta avbrottsplaner enligt vad som krävs i punkt ATM/ANS.OR.A.070 i bilaga III i nära samordning med de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ansvarar för tillhandahållande av tjänster i angränsande delar av luftrummet och, i tillämpliga fall, med berörda användare av luftrummet.

ATS.OR.140 Fel och avvikelser i system och utrustning

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska vidta lämpliga åtgärder så att flygtrafikledningsenheter omedelbart rapporterar alla sådana fel eller avvikelser i kommunikations-, navigerings- och övervakningssystem, eller i andra slags system eller utrustning av betydelse för säkerheten, som kan inverka menligt på säkerheten eller effektiviteten hos flygtrafiken eller tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster, eller båda.

ATS.OR.145 Utövande av flygkontrolltjänst

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska se till att information om luftfartygsrörelser, tillsammans med en förteckning över ATC-klareringar som har utfärdats för det berörda luftfartyget, visas på ett sätt som möjliggör snabb analys i syfte att upprätthålla ett effektivt flygtrafikflöde med tillräcklig separation mellan luftfartyg.

ATS.OR.150 Överlämning av kontrollansvar och överlämning av kommunikation

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska upprätta tillämpliga samordningsförfaranden för överlämning av ansvaret för kontroll av flygningar, inbegripet överlämning av kommunikation och överlämningspunkter, i skriftliga överenskommelser och drifthandböcker, beroende på vad som är lämpligt.”.

ii) Följande avsnitt ska läggas till som avsnitten 4 och 5:

"AVSNITT 4

KRAV FÖR KOMMUNIKATION

ATS.OR.400 Luftfartens mobila radiokommunikationstjänst (förbindelse mellan luftfartyg och mark) – allmänt

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska för flygtrafikledningsändamål använda tal eller datalänk, eller båda, i förbindelser mellan luftfartyg och mark.

b) När pilot och flygledare kommunicerar direkt genom tvåvägs talkommunikation eller via en tvåvägs datalänkförbindelse för att tillhandahålla flygkontrolltjänst ska registreringsanordningar tillhandahållas av leverantören av flygtrafikledningstjänster för alla sådana kommunikationskanaler mellan luftfartyg och mark.

c) När direkt tvåvägs talkommunikation eller en direkt tvåvägs datalänkförbindelse används för tillhandahållande av flyginformationstjänst, inklusive AFIS, ska leverantören av flygtrafikledningstjänster tillhandahålla registreringsanordningar för alla sådana kommunikationskanaler mellan luftfartyg och mark, om inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten.

ATS.OR.405 Användning av och tillgång till VHF-nödkanalen

a) Såsom föreskrivs i artikel 3d ska VHF-nödkanalen (121,500 MHz) användas för faktiska nödsituationer, inklusive följande:

(1) Att tillhandahålla en tydlig kanal mellan ett luftfartyg som befinner sig i ett nödläge eller en nödsituation och en markstation när de normala kanalerna används för andra luftfartyg.

(2) Att tillhandahålla en VHF-kommunikationskanal mellan luftfartyg och flygplatser, som normalt inte används av internationella luftfartslinjer, i händelse av en nödsituation.

(3) Att tillhandahålla en gemensam VHF-kommunikationskanal mellan luftfartyg, som kan vara antingen civila eller militära, och mellan sådana luftfartyg och marktjänster, som deltar i gemensamma sök- och räddningsinsatser, innan de byter till lämplig frekvens vid behov.

(4) Att tillhandahålla en förbindelse mellan luftfartyg och mark när fel på den flygburna utrustningen förhindrar användning av de normala kanalerna.

(5) Att tillhandahålla en kanal för användning av nödradiosändare (ELT), och för kommunikation mellan livräddningsfarkoster och luftfartyg som deltar i sök- och räddningsinsatser.

(6) Att tillhandahålla en gemensam VHF-kanal för kommunikation mellan civila luftfartyg och ingripande luftfartyg eller kontrollenheter som leder ett ingripande, och mellan civila eller ingripande luftfartyg och flygtrafikledningsenheter, i händelse av ingripande mot ett civilt luftfartyg.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla frekvensen 121,500 MHz vid

(1) alla områdeskontrollcentraler och flyginformationscentraler,

(2) kontrolltorn för flygplatser och inflygningskontrollenheter som betjänar internationella flygplatser och internationella alternativflygplatser,

(3) alla övriga platser som har utsetts av den behöriga myndigheten, om tillhandahållandet av denna frekvens anses vara nödvändigt för att säkerställa ett omedelbart mottagande av nödanrop eller för att tjäna de syften som anges i punkt a.

ATS.OR.410 Luftfartens mobila radiokommunikationstjänst (förbindelse mellan luftfartyg och mark) – flyginformationstjänst

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska, i möjligaste mån och enligt vad som godkänts av den behöriga myndigheten, säkerställa att anordningar för förbindelse mellan luftfartyg och mark möjliggör tvåvägskommunikation i hela flyginformationsregionen mellan en flyginformationscentral och ett adekvat utrustat luftfartyg.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att anordningar för förbindelse mellan luftfartyg och mark möjliggör direkt, snabb, kontinuerlig och störningsfri tvåvägskommunikation mellan en AFIS-enhet och adekvat utrustade luftfartyg som används inom det luftrum som avses i punkt ATR.TR.110 a.3.

ATS.OR.415 Luftfartens mobila radiokommunikationstjänst (förbindelse mellan luftfartyg och mark) – områdeskontrolltjänst

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att anordningar för förbindelse mellan luftfartyg och mark möjliggör tvåvägskommunikation mellan en enhet som tillhandahåller områdeskontrolltjänst och adekvat utrustade luftfartyg inom hela kontrollområdet eller kontrollområdena.

ATS.OR.420 Luftfartens mobila radiokommunikationstjänst (förbindelse mellan luftfartyg och mark) – inflygningskontrolltjänst

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att anordningar för förbindelse mellan luftfartyg och mark möjliggör direkt, snabb, kontinuerlig och störningsfri tvåvägskommunikation mellan den enhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst och adekvat utrustade luftfartyg som omfattas av enhetens kontroll.

b) Om den enhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst fungerar som en separat enhet ska förbindelsen mellan luftfartyg och mark ske via kommunikationskanaler som enheten har exklusiv tillgång till.

ATS.OR.425 Luftfartens mobila radiokommunikationstjänst (förbindelse mellan luftfartyg och mark) – flygplatskontrolltjänst

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att anordningar för förbindelse mellan luftfartyg och mark möjliggör direkt, snabb, kontinuerlig och störningsfri tvåvägskommunikation mellan kontrolltornet för flygplatsen och adekvat utrustade luftfartyg som används inom 45 km (25 NM) radie från flygplatsen.

b) När det är motiverat av omständigheterna ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster tillhandahålla separata kommunikationskanaler för kontroll av trafiken på manöverområdet.

ATS.OR.430 Luftfartens fasta telekommunikationstjänst (förbindelse mellan mark och mark) – allmänt

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att förbindelser för direkt tal eller datalänkförbindelser, eller båda, används i förbindelser mellan mark och mark för flygtrafikledningsändamål.

b) När kommunikation i syfte att samordna flygkontrolltjänst stöds av automatisering ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster säkerställa att fel i en sådan automatisk samordning tydligt visas för den eller de flygledare som ansvarar för samordningen av flygningar vid en överlämnande enhet.

ATS.OR.435 Luftfartens fasta telekommunikationstjänst (förbindelse mellan mark och mark) – kommunikation inom en flyginformationsregion

a) Kommunikation mellan flygtrafikledningsenheter

(1) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att en flyginformationscentral har anordningar för kommunikation med följande enheter som tillhandahåller en tjänst inom dess ansvarsområde:

i) Områdeskontrollcentralen.

ii) Inflygningskontrollenheter.

iii) Kontrolltorn för flygplatsen.

iv) AFIS-enheterna.

(2) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att en områdeskontrollcentral, förutom att vara ansluten till flyginformationscentralen enligt vad som föreskrivs i punkt 1, har anordningar för kommunikation med följande enheter som tillhandahåller en tjänst inom dess ansvarsområde:

i) Inflygningskontrollenheter.

ii) Kontrolltorn för flygplatsen.

iii) AFIS-enheter.

iv) ATS-rapportplatser, om de är separat inrättade.

(3) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att en inflygningskontrollenhet, förutom att vara ansluten till flyginformationscentralen och områdeskontrollcentralen enligt vad som föreskrivs i punkterna 1 och 2, har anordningar för kommunikation med

i) tillhörande kontrolltorn för flygplatsen,

ii) relevant(a) AFIS-enhet(er),

iii) tillhörande ATS-rapportplats(er), om de(n) är separat inrättad(e).

(4) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att en flygplats kontrolltorn eller en AFIS-enhet, förutom att vara anslutna till flyginformationscentralen, områdeskontrollcentralen och inflygningskontrollenheten enligt vad som föreskrivs i punkterna 1, 2 och 3, har anordningar för kommunikation med tillhörande ATS-rapportplats, om denna är separat inrättad.

b) Kommunikation mellan flygtrafikledningsenheter och andra enheter

(1) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att en flyginformationscentral och en områdeskontrollcentral har anordningar för kommunikation med följande enheter som tillhandahåller en tjänst inom respektive ansvarsområde:

i) Berörda militära enheter.

ii) Den eller de leverantörer av flygvädertjänst som betjänar centralen.

iii) Den luftfartsstation för telekommunikation som betjänar centralen.

iv) Kontoren för berörda luftfartygsoperatörer.

v) Räddningscentralen eller, om en sådan inte finns, någon annan lämplig räddningstjänst.

vi) Det internationella NOTAM-kontor som betjänar centralen.

(2) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att en inflygningskontrollenhet, en flygplats kontrolltorn och en AFIS-enhet har anordningar för kommunikation med följande enheter som tillhandahåller en tjänst inom respektive ansvarsområde:

i) Berörda militära enheter.

ii) Räddningstjänst (inklusive ambulans, brandkår osv.).

iii) Den leverantör av flygvädertjänst som betjänar den berörda enheten.

iv) Den luftfartsstation för telekommunikation som betjänar den berörda enheten.

v) Den enhet som tillhandahåller ledningstjänst för trafik på plattan, om den är separat inrättad.

(3) De kommunikationsanordningar som krävs enligt punkterna b.1 i och b.2 i ska möjliggöra snabb och tillförlitlig kommunikation mellan den berörda flygtrafikledningsenheten och den eller de militära enheter som ansvarar för kontroll av operationer för ingripande inom flygtrafikledningsenhetens ansvarsområde, för att uppfylla de skyldigheter som anges i avsnitt 11 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.

c) Beskrivning av kommunikationsanordningar

(1) De kommunikationsanordningar som krävs enligt punkt a, punkt b.1 i och punkterna b.2 i, b.2 ii och b.2 iii ska möjliggöra följande:

i) Kommunikation med enbart direkt tal, eller i kombination med datalänkförbindelser, varvid kommunikationen upprättas omedelbart för överföring av kontroll med hjälp av radar eller ADS-B och normalt inom 15 sekunder för andra ändamål.

ii) Tryckt kommunikation, i fall där det krävs skriftlig dokumentation. Överföringstiden för ett meddelande vid sådan kommunikation är högst 5 minuter.

(2) I samtliga fall som inte omfattas av punkt c.1 ska kommunikationsanordningarna möjliggöra följande:

i) Kommunikation med enbart direkt tal, eller i kombination med datalänkförbindelser, varvid kommunikationen normalt upprättas inom 15 sekunder.

ii) Tryckt kommunikation, i fall där det krävs skriftlig dokumentation. Överföringstiden för ett meddelande vid sådan kommunikation är högst 5 minuter.

(3) I samtliga fall där det krävs automatisk överföring av data till eller från flygtrafikledningstjänstens datorer, eller i båda riktningarna, ska lämpliga anordningar för automatisk registrering tillhandahållas.

(4) De kommunikationsanordningar som krävs enligt punkterna b.2 i, ii och iii ska möjliggöra kommunikation med direkt tal som upprättas för konferenskommunikation, varvid kommunikationen normalt upprättas inom 15 sekunder.

(5) Alla anordningar för kommunikation via direkt tal eller datalänk mellan flygtrafikledningsenheter och mellan flygtrafikledningsenheter och andra enheter enligt beskrivningarna i punkterna b.1 och b.2 ska vara försedda med automatisk registrering.

ATS.OR.440 Luftfartens fasta telekommunikationstjänst (förbindelse mellan mark och mark) – kommunikation mellan flyginformationsregioner

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flyginformationscentraler och områdeskontrollcentraler har anordningar för kommunikation med alla intilliggande flyginformationscentraler och områdeskontrollcentraler. Dessa kommunikationsanordningar måste alltid möjliggöra meddelanden i en form som lämpar sig för permanent lagring, och leverans i enlighet med de överföringstider som anges i Icaos regionala luftfartsöverenskommelser.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att kommunikationsanordningar mellan områdeskontrollcentraler som betjänar angränsande kontrollområden också möjliggör kommunikation via direkt tal och, i tillämpliga fall, datalänkförbindelser, med automatisk registrering, varvid kommunikationen upprättas omedelbart för överföring av kontroll med hjälp av ATS-övervakningsdata, och för andra ändamål normalt upprättas inom 15 sekunder.

c) När så krävs enligt överenskommelse mellan de berörda staterna i syfte att eliminera eller minska behovet av ingripanden i händelse av avvikelser från den tilldelade färdlinjen, ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster säkerställa att anordningar för kommunikation mellan angränsande flyginformationscentraler eller områdeskontrollcentraler andra än de som avses i punkt b

(1) möjliggör enbart direkt tal, eller direkt tal i kombination med kommunikation via datalänkförbindelse,

(2) medger att kommunikation normalt upprättas inom 15 sekunder,

(3) kan utföra automatisk registrering.

d) En berörd leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att angränsande flygtrafikledningsenheter är förbundna i samtliga fall där det föreligger särskilda omständigheter.

e) När de lokala förhållandena är sådana att det är nödvändigt att klarera luftfartyg till ett kontrollerat luftrum före avgång ska den eller de berörda leverantörerna av flygtrafikledningstjänster säkerställa att de flygtrafikledningsenheter som utfärdar klareringen av luftfartyget är förbundna med den flygkontrollenhet som betjänar det angränsande kontrollerade luftrummet.

f) De kommunikationsanordningar som stöder de anslutningar som ska upprättas i enlighet med punkterna d och e ska möjliggöra kommunikation genom enbart direkt tal, eller genom direkt tal i kombination med datalänkförbindelse, med automatisk registrering, varvid kommunikationen upprättas omedelbart för överföring av kontroll med hjälp av ATS-övervakningsdata, och för andra ändamål normalt upprättas inom 15 sekunder.

g) Om det krävs automatiskt utbyte av data mellan flygtrafikledningstjänstens datorer ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster alltid tillhandahålla lämpliga anordningar för automatisk registrering.

ATS.OR.445 Kommunikation för kontroll eller hantering av andra fordon än luftfartyg på manöverområden vid flygplatser

a) Utom då kommunikation genom ett system med visuella signaler anses vara tillräcklig ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster säkerställa anordningar för kommunikation med tvåvägs radiotelefoni för en av följande tjänster:

(1) Flygplatskontrolltjänst för kontroll av fordon på manöverområdet.

(2) AFIS för hantering av fordon på det manöverområde där sådan tjänst tillhandahålls i enlighet med punkt ATS.TR.305 f.

b) Behovet av separata kommunikationskanaler för kontroll eller hantering av fordonen på manöverområdet ska bestämmas efter en säkerhetsbedömning.

c) Det ska finnas anordningar för automatisk registrering på alla kanaler som avses i punkt b.

ATS.OR.450 Automatisk registrering av övervakningsdata

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att övervakningsdata från primär och sekundär radarutrustning eller andra system (t.ex. ADS-B, ADS-C) som används som hjälpmedel för flygtrafikledningstjänster, automatiskt registreras för användning vid utredningar av haverier och tillbud, sökning och räddning, flygtrafikledningstjänst samt utvärdering av och utbildning för övervakningssystem.

ATS.OR.455 Lagring av registrerad information och registrerade data

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska under minst 30 dagar lagra följande uppgifter:

(1) Inspelningar från kommunikationskanaler, enligt vad som anges i punkterna ATS.OR.400 b och c.

(2) Inspelningar av data och kommunikation, enligt vad som anges i punkterna ATS.OR.435 c.3 och c.5.

(3) Automatiska inspelningar enligt vad som anges i punkt ATS.OR.440.

(4) Inspelningar av kommunikation, enligt vad som anges i punkt ATS.OR.445.

(5) Inspelningar av data, enligt vad som anges i punkt ATS.OR.450.

(6) Flyguppföljningsstrippar på papper, elektroniska data avseende flygförlopp och samordning.

b) När de inspelningar och loggar som förtecknas i punkt a är relevanta för utredningar av haverier och tillbud ska de lagras under längre perioder tills det är uppenbart att de inte längre kommer att behövas.

ATS.OR.460 Bakgrundskommunikation och ljudmiljöregistrering

a) Om inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten ska flygtrafikledningsenheter vara utrustade med anordningar som registrerar bakgrundskommunikation och ljudmiljö vid flygledarnas, flyginformationstjänstemännens eller AFIS-tjänstemännens arbetsstationer, beroende på vad som är tillämpligt, och som kan lagra den information som spelas in under minst de senaste 24 timmarnas drift.

b) Sådana registreringar ska endast användas för utredning av haverier och tillbud som omfattas av obligatorisk rapportering.

AVSNITT 5

KRAV AVSEENDE INFORMATION

ATS.OR.500 Flygväderinformation – Allmänt

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att uppdaterad information om befintliga och prognostiserade flygväderförhållanden görs tillgänglig för de berörda flygtrafikledningsenheterna, så att de kan fullgöra sina respektive uppgifter.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att tillgänglig detaljerad information om position, vertikal utsträckning, riktning och rörelsehastighet hos meteorologiska fenomen i närheten av flygplatsen, och särskilt i områdena för stigning och inflygning, som kan vara farliga för luftfarten lämnas till berörda flygtrafikledningsenheter.

c) Informationen i punkterna a och b ska tillhandahållas i en form som kräver ett minimum av tolkning hos personalen i flygtrafikledningstjänst och med en frekvens som uppfyller de berörda flygtrafikledningsenheternas krav.

ATS.OR.505 Flygväderinformation för flyginformationscentraler och områdeskontrollcentraler

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flyginformationscentraler och områdeskontrollcentraler förses med den flygväderinformation som föreskrivs i punkt MET.OR.245 f i bilaga V, med särskild tonvikt på förekomst eller förväntad förekomst av försämringar av ett väderelement så snart som detta kan fastställas. Dessa rapporter och prognoser ska omfatta flyginformationsregionen eller kontrollområdet och andra sådana områden, om så föreskrivs av den behöriga myndigheten.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska se till att flyginformationscentraler och områdeskontrollcentraler med lämpliga intervall förses med aktuella tryckdata för att ställa in höjdmätare, för de platser som specificeras av den berörda flyginformationscentralen eller områdeskontrollcentralen.

ATS.OR.510 Flygväderinformation för enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst förses med flygväderinformation för det luftrum och de flygplatser som berör dem, enligt vad som anges i punkt MET.OR.242 b i bilaga V.

b) Om flera anemometrar används ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster säkerställa att de bildskärmar till vilka de är anslutna är tydligt märkta så att det framgår vilken bana och vilket banavsnitt som övervakas av varje anemometer.

c) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst förses med aktuella tryckdata för att ställa in höjdmätare, för de platser som specificeras av den enhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst.

d) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst för slutlig inflygning, landning och start är utrustade med en eller flera bildskärmar som anger markvind. Bildskärmen eller bildskärmarna ska avse samma observationsplats(er) och få indata från samma sensor(er) som motsvarande bildskärm eller bildskärmar i flygplatsens kontrolltorn eller AFIS-enhet, eller båda, och på flygväderstationen, om en sådan finns.

e) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst för slutlig inflygning, landning och start vid flygplatser där värdena för bansynvidd bedöms med hjälp av instrument, är försedda med en eller flera bildskärmar som medger avläsning av de aktuella värdena för bansynvidd. Bildskärmen eller bildskärmarna ska avse samma observationsplats(er) och få indata från samma sensor(er) som motsvarande bildskärm eller bildskärmar i flygplatsens kontrolltorn eller AFIS-enhet, eller båda, och på flygväderstationen, om en sådan finns.

f) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst för slutlig inflygning, landning och start vid flygplatser där höjden till molnbasen bedöms med hjälp av instrument, är försedda med en eller flera bildskärmar som medger avläsning av de aktuella värdena för höjd till molnbasen. Bildskärmarna ska avse samma observationsplats(er) och få indata från samma sensor(er) som motsvarande bildskärm eller bildskärmar i flygplatsens kontrolltorn eller AFIS-enhet, eller båda, och på flygväderstationen, om en sådan finns.

g) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst för slutlig inflygning, landning och start förses med tillgänglig information om sådan vindskjuvning som kan påverka luftfartyg negativt på inflygningsvägen eller stigbanan eller under cirklingsinflygning.

ATS.OR.515 Flygväderinformation för flygplatsers kontrolltorn och AFIS-enheter

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flygplatsens kontrolltorn och, om inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten, AFIS-enheter förses med flygväderinformation för den flygplats som berör dem, enligt vad som anges i punkt MET.OR.242 a i bilaga V.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flygplatsens kontrolltorn och AFIS-enheter förses med aktuella tryckdata för att ställa in höjdmätare för den berörda flygplatsen.

c) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flygplatsens kontrolltorn och AFIS-enheter är utrustade med en eller flera bildskärmar som anger markvind. Bildskärmen eller bildskärmarna ska avse samma observationsplats(er) och få indata från samma sensor(er) som motsvarande bildskärm eller bildskärmar på flygväderstationen, om en sådan finns. Om flera sensorer används ska de bildskärmar till vilka de är anslutna vara tydligt märkta så att det framgår vilken bana och vilket banavsnitt som övervakas av varje sensor.

d) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att kontrolltorn för flygplatser och AFIS-enheter vid flygplatser där värdena för bansynvidd mäts med hjälp av instrument, är försedda med en eller flera bildskärmar som medger avläsning av de aktuella värdena för bansynvidd. Bildskärmen eller bildskärmarna ska avse samma observationsplats(er) och få indata från samma sensor(er) som motsvarande bildskärm eller bildskärmar på flygväderstationen, om en sådan finns.

e) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att kontrolltorn för flygplatser och AFIS-enheter vid flygplatser där höjden till molnbasen bedöms med hjälp av instrument, är försedda med en eller flera bildskärmar som medger avläsning av de aktuella värdena för höjd till molnbasen. Bildskärmarna ska avse samma observationsplats(er) och få indata från samma sensor(er) som motsvarande bildskärm eller bildskärmar i kontrolltornet för flygplatsen och AFIS-enheter och på flygväderstationen, om en sådan finns.

f) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att kontrolltornet för flygplatsen och AFIS-enheterna förses med tillgänglig information om vindskjuvning som kan påverka luftfartyg negativt på inflygningsvägen eller stigbanan eller under cirklingsinflygning, samt luftfartyg som är på banans landningsrullsträcka eller startrullsträcka.

g) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att kontrolltornen för flygplatsen och AFIS-enheterna och/eller andra lämpliga enheter får flygplatsvarningar i enlighet med punkt MET.OR.215 b i bilaga V.

ATS.OR.520 Information om flygplatsförhållanden och driftsstatus för tillhörande anläggningar

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att kontrolltornet för flygplatsen, AFIS-enheter och enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst löpande hålls informerade om de operativt signifikanta förhållandena inom färdområdet, inbegripet förekomsten av tillfälliga faror, och driftstatusen för alla tillhörande anläggningar vid den eller de flygplatser som berör dem, enligt vad som rapporteras av flygplatsoperatören.

ATS.OR.525 Information om navigeringstjänsters driftstatus

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska säkerställa att flygtrafikledningsenheter löpande och i tid hålls informerade om den operativa statusen för de radionavigeringstjänster och visuella hjälpmedel som är väsentliga för start, avgång, inflygning och landning inom deras ansvarsområde, och om de radionavigationstjänster och visuella hjälpmedel som är väsentliga för markrörelser.

b) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska inrätta lämpliga arrangemang i enlighet med punkt ATM/ANS.OR.B.005 f i bilaga III för att säkerställa att informationen i punkt a ovan tillhandahålls i fråga om GNSS-tjänster.”.

ATS.OR.530 Vidarebefordran av information om bromsverkan

Om en leverantör av flygtrafikledningstjänster via röstkommunikation mottar en speciell rapport från luftfartyg om bromsverkan, vilken inte överensstämmer med vad som har rapporterats ska leverantören utan dröjsmål meddela lämplig flygplatsoperatör.”.

b) Kapitel B ska ändras på följande sätt:

i) Avsnitt 1 ska ändras på följande sätt:

— Punkt ATS.TR.100 ska ersättas med följande:

”ATS.TR.100 Flygtrafikledningstjänstens mål

Flygtrafikledningstjänstens mål ska vara att

a) förhindra kollisioner mellan luftfartyg,

b) förhindra kollisioner mellan luftfartyg på manöverområde och hinder på detta område,

c) främja och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde,

d) lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet, och

e) underrätta vederbörande organisationer när ett luftfartyg behöver flygräddningstjänst och i behövlig omfattning bistå dessa organisationer.”.

— Följande punkter ska läggas till som punkterna ATS.TR.105–ATS.TR.160:

”ATS.TR.105 Flygtrafikledningstjänstens olika delar

Flygtrafikledningstjänsten ska omfatta de tjänster som har identifierats enligt följande:

a) Flygkontrolltjänst, för att uppnå de mål som fastställs i punkterna a, b och c i punkt AS.TR.100, uppdelad i följande tre delar:

(1) Områdeskontrolltjänst: tillhandahållande av flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar, utom de delar av sådana flygningar som beskrivs i punkterna 2 och 3 i denna punkt, för att uppnå de mål som fastställs i punkterna ATR.TR.100 a och c.

(2) Inflygningskontrolltjänst: tillhandahållande av flygkontrolltjänst för de delar av kontrollerade flygningar som hör samman med ankomst eller avgång, för att uppnå de mål som fastställs i punkt ATR.100 a och c.

(3) Flygplatskontrolltjänst: tillhandahållande av flygkontrolltjänst för flygplatstrafik, med undantag av de delar av sådana flygningar som beskrivs i punkt 2 ovan, för att uppnå de mål som fastställs i punkterna ATR.TR.100 a, b och c.

b) Flyginformationstjänst eller flygrådgivningstjänst, eller båda, för att uppnå det mål som fastställs i punkt ATR.TR.100 d.

c) Alarmeringstjänst, för att uppnå det mål som fastställs i punkt ATR.100 e.

ATS.TR.110 Inrättande av de enheter som erbjuder flygtrafikledningstjänster

a) Flygtrafikledningstjänsten ska tillhandahållas av de enheter som har identifierats enligt följande:

(1) Flyginformationscentraler ska inrättas för att tillhandahålla flyginformations- och alarmeringstjänst inom flyginformationsregioner, såvida inte ansvaret för att tillhandahålla sådana tjänster inom en flyginformationsregion har tilldelats en flygkontrollenhet med lämplig utrustning för att fullgöra sådant ansvar.

(2) Flygkontrollenheter ska inrättas för att tillhandahålla flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst och alarmeringstjänst inom kontrollområden, kontrollzoner och vid kontrollerade flygplatser.

(3) AFIS-enheter ska inrättas för att tillhandahålla flyginformationstjänst och alarmeringstjänst vid AFIS-flygplatser och inom det luftrum som är knutet till sådana flygplatser.

b) Rapportkontor för flygtrafikledningstjänster eller andra arrangemang ska inrättas för att möjliggöra mottagning av rapporter som rör flygtrafikledningstjänsten och färdplaner som lämnas in före avgång.

ATS.TR.115 Identifiering av flygtrafikledningsenheter

a) Flygtrafikledningsenheterna ska ha entydiga benämningar enligt följande:

(1) En områdeskontrollcentral eller en flyginformationscentral ska normalt identifieras med namnet på en närliggande ort eller stad eller ett geografiskt objekt eller område.

(2) Ett kontrolltorn för en flygplats eller en inflygningskontrollenhet ska normalt identifieras med namnet på den flygplats för vilken tornet eller enheten tillhandahåller tjänster eller med namnet på en närliggande ort eller stad eller ett geografiskt objekt eller område.

(3) En AFIS-enhet ska normalt identifieras med namnet på den flygplats för vilken enheten tillhandahåller tjänster eller med namnet på en närliggande ort eller stad eller ett geografiskt objekt eller område.

b) Namnet på flygtrafikledningsenheterna och deras tjänster ska vid behov kompletteras med ett av följande suffix:

(1) Områdeskontrollcentral – CONTROL.

(2) Inflygningskontroll – APPROACH.

(3) Inflygningskontrollradar – ankomster – ARRIVAL.

(4) Inflygningskontrollradar – avgångar – DEPARTURE.

(5) Flygkontrollenhet (generellt) vid tillhandahållande av ATS-övervakningstjänster – RADAR.

(6) Kontrolltorn för flygplats – TOWER.

(7) Markrörelsekontroll – GROUND.

(8) Utfärdande av klarering – DELIVERY.

(9) Flyginformationscentral – INFORMATION.

(10) AFIS-enhet – INFORMATION.

ATS.TR.120 Kommunikationsspråk för flygtrafikledningsenheter

Förutom när kommunikation mellan flygtrafikledningsenheter sker på ett ömsesidigt överenskommet språk, ska engelska användas för sådan kommunikation.

ATS.TR.125 Uttryck för luftfartygs läge i höjdled

a) För flygningar i områden där en genomgångshöjd är fastställd ska luftfartygets läge i höjdled, utom i de fall som anges i punkt b, uttryckas som höjd över havet vid eller under genomgångshöjden och som flygnivåer vid eller över genomgångsnivån. Vid passage genom genomgångsskiktet ska läget i höjdled uttryckas som flygnivåer under stigning och som höjd över havet under nedstigning.

b) När ett luftfartyg som har fått landningsklarering, eller på en AFIS-flygplats när ett luftfartyg som har underrättats om att landningsbanan är tillgänglig för landning, slutför sin inflygning på QFE-inställning, ska luftfartygets läge i höjdled uttryckas som höjden över flygplatsens höjd över havet under den del av luftfartygets flygning för vilken QFE får användas, men det ska uttryckas som höjd över bantröskelns höjd över havet

   (1) för instrumentbanor om tröskeln är 2 m (7 ft) eller mer under flygplatsens höjd över havet,

   (2) för precisionsinflygningsbanor.

ATS.TR.130 Fastställande av genomgångsnivån

a) Berörd flygtrafikledningsenhet ska fastställa den genomgångsnivå som ska användas i områden där en genomgångshöjd är fastställd, för den berörda tidsperioden på grundval av QNH-rapporter (höjdmätarinställning för att erhålla höjduppgift på marken) och, om så krävs, prognoser för tryck vid havsytan.

b) Genomgångsnivån ska befinna sig över genomgångshöjden, så att åtminstone en nominell minimigräns på 300 m (1 000 ft) för separation i höjdled säkerställs mellan luftfartyg som samtidigt flyger på genomgångshöjden och på genomgångsnivån.

ATS.TR.135 Minimimarschhöjd för IFR-flygningar

a) Flygkontrollenheter får inte tilldela marschhöjder under de minimiflyghöjder som fastställts av medlemsstaterna, utom när den behöriga myndigheten uttryckligen har gett sitt tillstånd till detta.

b) Flygkontrollenheterna ska

   (1) fastställa den lägsta användbara flygnivån eller de lägsta användbara flygnivåerna för hela eller delar av det kontrollområde som de ansvarar för,

   (2) tilldela flygnivåer på eller över en sådan nivå eller nivåer,

   (3) på begäran vidarebefordra den lägsta användbara flygnivån (eller nivåerna) till piloter.

ATS.TR.140 Tillhandahållande av höjdmätarinställning

a) Berörda flygtrafikledningsenheter ska, för överföring på begäran till luftfartyg under flygning, vid varje tidpunkt ha den information tillgänglig som krävs för att fastställa den lägsta flygnivån som kommer att säkerställa adekvat hinderfrihet på sträckor eller delsträckor för vilka denna information begärs.

b) Flyginformationscentraler och områdeskontrollcentraler ska ha ett lämpligt antal QNH-rapporter eller tryckprognoser för de flyginformationsregioner och kontrollområden för vilka de är ansvariga, och för angränsande områden, tillgängliga för överföring till luftfartyg på begäran.

c) Flygbesättningen ska få information om genomgångsnivån i god tid innan den nås under nedstigning.

d) Förutom när det är känt att luftfartyget redan har mottagit informationen i en riktad sändning ska en QNH-höjdmätarinställning ingå i

(1) klareringen för plané när den första klareringen utfärdas vid en höjd över havet under genomgångsnivån,

(2) inflygningsklarering eller klareringar för inträde i trafikvarvet,

(3) taxiklareringar för avgående luftfartyg.

e) En QFE-höjdmätarinställning enligt beskrivningen i punkt ATS.TR.125 b ska tillhandahållas luftfartyg på begäran eller regelbundet i enlighet med lokala arrangemang.

f) De berörda flygtrafikledningsenheterna ska avrunda de höjdmätarinställningar som tillhandahålls luftfartyget till närmaste lägre hel hPa.

ATS.TR.145 Avbrytande av drift enligt visuellflygregler på och i närheten av en flygplats

a) Drift enligt visuellflygregler på och i närheten av en flygplats får helt eller delvis avbrytas, när säkerheten påkallar sådan åtgärd, av någon av följande personer eller myndigheter:

(1) Inflygningskontrollenheten eller den berörda områdeskontrollcentralen.

(2) Kontrolltornet för flygplatsen.

(3) Den behöriga myndigheten.

b) När drift enligt visuellflygregler på och i närheten av en flygplats helt eller delvis avbryts, ska kontrolltornet för flygplatsen följa följande förfaranden:

(1) Stoppa alla avgångar enligt VFR (visuellflygregler).

(2) Återkalla alla lokala flygningar enligt VFR eller erhålla tillstånd för drift enligt speciell VFR.

(3) Om så är lämpligt meddela inflygningskontrollenheten eller områdeskontrollcentralen om de vidtagna åtgärderna.

(4) Underrätta alla operatörer, eller deras utsedda representanter, om skälet till de vidtagna åtgärderna, om så krävs eller begärs.

ATS.TR.150 Markljus för luftfart

En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska fastställa förfaranden för drift av markljus för luftfart, oavsett om dessa finns på eller i närheten av en flygplats.

ATS.TR.155 ATS-övervakningstjänster

a) En leverantör av flygtrafikledningstjänster får använda ATS-övervakningssystem vid tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster. I fall som detta ska leverantören av flygtrafikledningstjänster ange de funktioner för vilka ATS-övervakningsinformation används.

b) När ATS-övervakningstjänster tillhandahålls ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster göra följande:

(1) Se till att det eller de ATS-övervakningssystem som används ger en kontinuerligt uppdaterad presentation av övervakningsinformation, inbegripet positionsangivelser.

(2) När flygkontrolltjänst tillhandahålls:

i) Bestämma det antal luftfartyg som under rådande omständigheter på ett säkert sätt samtidigt kan hanteras med ATS-övervakningstjänster.

ii) Vid varje tidpunkt ge flygledare fullständig och aktuell information om följande:

A. Fastställda minimiflyghöjder inom ansvarsområdet.

B. Lägsta användbara flygnivå eller flygnivåer bestämda i enlighet med punkterna ATS.TR.130 och ATS.TR.135.

C. Fastställda minimihöjder tillämpliga på förfaranden baserade på taktisk vektorering och tilldelning av direkt flygväg, inbegripet nödvändig temperaturkorrigering eller metod för korrigering av effekten av låga temperaturer på minimihöjder.

c) En leverantör av flygtrafikledningstjänster ska, i enlighet med de funktioner för vilken ATS-övervakningsinformation används vid tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst, fastställa förfaranden för

(1) fastställande av identifiering av luftfartyg,

(2) tillhandahållande av positionsinformation åt luftfartyg,

(3) radaranvisning för luftfartyg,

(4) tillhandahållande av navigationsstöd åt luftfartyg,

(5) om tillämpligt, tillhandahållande av information om ogynnsamma väderförhållanden,

(6) överförande av kontroll av luftfartyg,

(7) fel i ATS-övervakningssystem,

(8) fel på SSR-transponder, i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 13 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012,

(9) säkerhetsrelaterade larm och varningar baserade på ATS-övervakning, när dessa ingår,

(10) avbrott eller avslutande av ATS-övervakningstjänst.

d) Innan en ATS-övervakningstjänst tillhandahålls ett luftfartyg ska identifiering ske och piloten informeras. Därefter ska identifieringen upprätthållas till dess att ATS-övervakningstjänsten avslutas. Om identifieringen därefter går förlorad, ska piloten informeras om detta och lämpliga instruktioner ska i tillämpliga fall utfärdas.

e) När en identifierad kontrollerad flygning observeras befinna sig på konfliktkurs i förhållande till ett okänt luftfartyg, och detta anses utgöra en kollisionsrisk, ska piloten i den kontrollerade flygningen, när det är praktiskt genomförbart,

(1) informeras om det okända luftfartyget och, om piloten begär det eller om situationen så kräver enligt flygledarens åsikt, föreslås en undvikande manöver, och

(2) underrättas när konflikten inte längre föreligger.

f) Såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten, ska verifiering av den tryckhöjdsbaserade flyghöjdsinformation som visas göras minst en gång av varje lämpligt utrustad flygtrafikledningsenhet vid första kontakt med det berörda luftfartyget eller, om detta inte är möjligt, så snart som möjligt därefter.

g) Endast verifierad tryckhöjdsbaserad flyghöjdsinformation får användas för att fastställa att ett luftfartyg vidtagit någon av följande åtgärder:

(1) Kvarstå på en nivå.

(2) Lämna en nivå.

(3) Passera en nivå vid uppstigning eller nedstigning,

(4) Nå fram till en nivå.

ATS.TR.160 Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster för flygprov

Ytterligare eller alternativa villkor och förfaranden utöver dem som anges i detta kapitel B, som ska tillämpas av flygtrafikledningsenheter för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster för flygprov, får fastställas av den behöriga myndigheten.”.

ii) Följande avsnitt ska läggas till som avsnitten 2, 3 och 4:

"AVSNITT 2

TJÄNSTER AVSEENDE FLYGLEDNING OCH FLYGKONTROLL

ATS.TR.200 Tillämpning

Flygkontrolltjänst ska tillhandahållas

a) alla IFR-flygningar i luftrumsklasserna A, B, C, D och E,

b) alla VFR-flygningar i luftrumsklasserna B, C och D,

c) alla speciella VFR-flygningar,

d) all flygplatstrafik vid kontrollerade flygplatser.

ATS.TR.205 Tillhandahållande av flygkontrolltjänst

De delar av flygkontrolltjänsten som beskrivs i punkt ATR.TR.105 a ska tillhandahållas av de olika enheterna enligt följande:

a) Områdeskontrolltjänst, utförd av någon av följande enheter:

   (1) En områdeskontrollcentral.

   (2) Den enhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst i en kontrollzon eller i ett kontrollområde av begränsad omfattning, som primärt är avsedd för tillhandahållande av inflygningskontrolltjänst och där ingen områdeskontrollcentral är etablerad.

b) Inflygningskontrolltjänst, utförd av någon av följande enheter:

   (1) En inflygningskontrollenhet när det är nödvändigt eller önskvärt att inrätta en separat enhet.

   (2) Ett kontrolltorn för en flygplats eller en områdeskontrollcentral när det är nödvändigt eller önskvärt att under en enhets ansvar kombinera funktionerna för inflygningskontrolltjänsten med funktionerna för flygplatskontrolltjänsten eller områdeskontrolltjänsten.

c) Flygplatskontrolltjänst, utförd av ett kontrolltorn för en flygplats.

ATS.TR.210 Utövande av flygkontrolltjänst

a) När flygkontrolltjänst tillhandahålls ska flygkontrollenheten

   (1) förses med upplysningar om luftfartygs planerade rörelser och ändringar i dessa planer, samt med fortlöpande upplysningar om alla luftfartygs faktiska rörelser,

   (2) med ledning av erhållna upplysningar fastställa kända luftfartygs lägen i förhållande till varandra,

   (3) lämna klareringar, instruktioner eller upplysningar, eller samtliga dessa, i syfte att förhindra kollision mellan luftfartyg under dess kontroll och att främja ett välordnat flygtrafikflöde,

   (4) vid behov samordna klareringar med andra enheter

      i) när ett luftfartyg annars skulle kunna komma att inverka på trafik som kontrolleras av dessa enheter, eller

      ii) innan kontrollen av ett luftfartyg överlämnas till en annan enhet.

b) Klareringar som ges av flygkontrollenheter ska ge separation mellan

   (1) alla flygningar i luftrumsklasserna A och B,

   (2) IFR-flygningar i luftrumsklasserna C, D och E,

   (3) IFR-flygningar och VFR-flygningar i luftrumsklass C,

(4) IFR-flygningar och speciella VFR-flygningar,

(5) speciella VFR-flygningar såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten.

En flygning får klareras att hålla egen separation till en annan angiven kontrollerad flygning för en viss angiven del av flygningen under 3 050 m (10 000 ft), under dager, vid uppstigning eller nedstigning och under visuella meteorologiska förhållanden, när detta begärs av ett luftfartyg och det andra luftfartyget har gett sitt samtycke, förutsatt att detta föreskrivs av den behöriga myndigheten för de fall som anges under punkt 2 i luftrumsklasserna D och E.

c) Utom i de fall av drift på parallella eller nästan parallella banor som avses i punkt ATS.TR.255 eller när en reduktion av separationsminima i närheten av flygplatser kan tillämpas, ska en flygkontrollenhet upprätthålla minst ett av följande slag av separation:

(1) Separation i höjdled, som upprättas genom att tilldela luftfartyg olika flyghöjder som har valts från tabellen med marschhöjder i tillägg 3 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, förutom att den överensstämmelse mellan höjd och färdlinje som anges där inte ska tillämpas när annat föreskrivs i lämpliga luftfartspublikationer eller i ATC-klareringar. Separation i höjdled ska ha det nominella värdet 300 m (1 000 ft) upp till och med FL 410 samt 600 m (2 000 ft) över den nivån. Geometriska höjduppgifter får inte användas för att åstadkomma vertikal separation.

(2) Horisontell separation, erhållen genom tillhandahållande av något av följande:

i) Separation i längdled, genom att upprätthålla ett mellanrum, uttryckt i tid eller avstånd, mellan luftfartyg som framförs längs samma färdlinje, skärande färdlinjer eller motsatta färdlinjer.

ii) Separation i sidled, genom att bibehålla luftfartyg på skilda flygvägar eller i skilda geografiska områden.

d) När flygledaren blir medveten om att den typen av separation eller det minimum som används för att separera två flygplan inte kan upprätthållas, ska flygledaren upprätta en annan typ av separation eller ett annat minimum före den tidpunkt då aktuellt separationsminimum skulle överträdas.

ATS.TR.215 Urval och anmälan av separationsminima för tillämpning av punkt ATS.210 c

a) Separationsminima för tillämpning inom en angiven del av luftrummet ska väljas av den leverantör av flygtrafikledningstjänster som ansvarar för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst och godkännas av berörd behörig myndighet.

b) För trafik som kommer att passera från ett angränsande luftrum till ett annat samt för flygvägar som är närmare de angränsande luftrummens gemensamma gräns än de separationsminima som ska tillämpas under sådana omständigheter, ska separationsminima väljas i samråd med de leverantörer av flygtrafikledningstjänst som ansvarar för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst i de angränsande luftrummen.

c) Detaljer om valda separationsminima och deras tillämpningsområde ska meddelas till

(1) berörda flygtrafikledningsenheter,

(2) piloter och flygoperatörer genom luftfartspublikationer, då separationer grundas på luftfartygs användning av särskilda navigationshjälpmedel eller särskilda navigationsmetoder.

ATS.TR.220 Tillämpning av separation med avseende på risk för ändvirvlar

a) Flygkontrollenheter ska tillämpa separationsminima till följd av ändvirvlar på luftfartyg i inflygnings- och avgångsfaserna av en flygning under någon av följande omständigheter:

(1) Ett luftfartyg framförs direkt bakom ett annat luftfartyg på samma höjd eller mindre än 300 m (1 000 ft) under det.

(2) Båda luftfartyg använder samma rullbana, eller parallella rullbanor som är åtskilda från varandra med mindre än 760 m (2 500 ft).

(3) Ett luftfartyg korsar flygbanan direkt bakom ett annat luftfartyg på samma höjd eller mindre än 300 m (1 000 ft) under det.

b) Punkt a ska inte tillämpas på ankommande VFR-flygningar eller på ankommande IFR-flygningar som utför visuell inflygning när luftfartyget har rapporterat det föregående luftfartyget i sikte och har instruerats att följa och upprätthålla egen separation från det luftfartyget. I dessa fall ska flygkontrollenheten utfärda varningar för ändvirvlar.

ATS.TR.225 Kontrollansvar

a) En kontrollerad flygning ska vid varje given tidpunkt kontrolleras av endast en flygkontrollenhet.

b) Ansvaret för kontrollen av alla luftfartyg som framförs inom ett visst luftrumsblock ska ligga inom en enda flygkontrollenhet. Kontroll av ett luftfartyg eller en grupp av luftfartyg får dock delegeras till andra flygkontrollenheter, under förutsättning att samordningen mellan alla berörda flygkontrollenheter är säkerställd.

ATS.TR.230 Överlämning av kontrollansvar

a) Plats eller tid för överföringen

Ansvaret för kontrollen av ett luftfartyg ska överföras från en flygkontrollenhet till en annan enligt följande:

(1) Mellan två enheter som tillhandahåller områdeskontrolltjänst

Ansvaret för kontrollen av ett luftfartyg ska överföras från en enhet som tillhandahåller områdeskontrolltjänst i ett kontrollområde till den enhet som tillhandahåller områdeskontrolltjänst i ett angränsande kontrollområde vid tidpunkten för passage av den gemensamma gränsen för kontrollområdena enligt den beräkning som görs av den områdeskontrollcentral som kontrollerar luftfartyget, eller vid en annan tidpunkt som överenskommits mellan de båda enheterna.

(2) Mellan en enhet som tillhandahåller områdeskontroll och en enhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst, eller mellan två enheter som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst

Ansvaret för kontrollen av ett luftfartyg ska överföras från en enhet till en annan, och vice versa, vid en punkt eller tidpunkt som de två enheterna enas om.

(3) Mellan en enhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst och ett kontrolltorn för en flygplats

i) Ankommande luftfartyg: ansvaret för kontrollen av ett ankommande luftfartyg ska överföras, enligt vad som anges i samarbetsavtal och drifthandböcker, beroende på vad som är tillämpligt, från den enhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst till kontrolltornet för en flygplats när luftfartyget befinner sig i något av följande lägen:

A) I närheten av flygplatsen, och

a) det anses att inflygning och landning kommer att ske genom visuell referens till marken, eller

b) det har uppnått VMC utan avbrott.

B) Vid en föreskriven punkt eller nivå.

C) Efter landning.

ii) Avgående luftfartyg: ansvaret för kontrollen av ett avgående luftfartyg ska överföras, enligt vad som anges i samarbetsavtal och drifthandböcker, beroende på vad som är tillämpligt, från kontrolltornet för en flygplats till den enhet som erbjuder inflygningskontrolltjänst enligt följande:

A) När VMC råder i närheten av flygplatsen:

a) Före den tidpunkt då luftfartyget lämnar flygplatsens närhet, eller

b) före den tidpunkt då luftfartyget inträder i instrumentväderförhållanden (IMC), eller

c) på en föreskriven punkt eller nivå.

B) När IMC råder på flygplatsen:

a) Så snart luftfartyget är uppe i luften, eller

b) på en föreskriven punkt eller nivå.

(4) Mellan kontrollsektorer eller kontrollpositioner inom samma flygkontrollenhet

Ansvaret för kontrollen av ett luftfartyg ska överföras från en kontrollsektor eller kontrollposition till en annan kontrollsektor eller kontrollposition inom samma flygkontrollenhet vid en punkt, nivå eller tidpunkt, i enlighet med vad som anges i flygtrafikledningsenhetens instruktioner.

b) Samordning av överföringar

(1) Ansvaret för kontrollen av ett luftfartyg får inte överföras från en flygkontrollenhet till en annan utan samtycke från den mottagande kontrollenheten, vilket ska erhållas i enlighet med punkterna 2, 3, 4 och 5.

(2) Den överlämnande kontrollenheten ska meddela den mottagande kontrollenheten lämpliga delar av den aktuella färdplanen och eventuella kontrolluppgifter som är relevanta för den begärda överföringen.

(3) Om överföringen av kontroll ska ske med hjälp av ATS-övervakningssystem, ska de kontrolluppgifter som är relevanta för överföringen innehålla uppgifter om luftfartygets position och, om så krävs, luftfartygets färdlinje och hastighet, enligt ATS-övervakningssystemens observationer omedelbart före överföringen.

(4) Om överföring av kontroll ska ske med hjälp av ADS-C-data, ska de kontrolluppgifter som är relevanta för överföringen innehålla den fyrdimensionella positionen och andra nödvändiga uppgifter.

(5) Den mottagande kontrollenheten ska:

i) uttala sin förmåga att överta kontroll av luftfartyget på de villkor som anges av den överlämnande kontrollenheten, såvida det inte av en föregående överenskommelse mellan de två berörda enheterna framgår att avsaknad av ett sådant uttalande ska tolkas som att de angivna villkoren godtas, eller visa på nödvändiga ändringar av dem,

ii) ange varje annan uppgift eller klarering för en efterföljande del av flygningen, som den kräver att luftfartyget ska ha vid tidpunkten för överföringen.

(6) Om inget annat anges i en överenskommelse mellan de två berörda kontrollenheterna, får den mottagande kontrollenheten inte underrätta den överlämnande kontrollenheten när den har upprättat en dubbelriktad tal- eller datalänkförbindelse, eller båda, med luftfartyget i fråga, och tagit på sig kontrollen av luftfartyget.

(7) Standardiserad fraseologi ska användas vid samordningen mellan flygtrafikledningsenheter eller kontrollsektorer, eller båda. Endast om standardiserad fraseologi inte kan tillgodose behoven för en avsedd sändning ska klartext användas.

ATS.TR.235 ATC-klareringar

a) ATC-klareringar ska enbart grundas på de krav som gäller för tillhandahållande av flygkontrolltjänst.

(1) Klareringar ska utfärdas endast för att främja och separera flygtrafik och ska baseras på kända trafikförhållanden som påverkar säkerheten i verksamhet med luftfartyg. Sådana trafikförhållanden omfattar inte bara luftfartyg i luften och på det manöverområde över vilket kontroll utövas, utan också all fordonstrafik eller andra hinder som inte är permanent installerade på det manöverområde som används.

(2) Flygkontrollenheter ska utfärda sådana klareringar som är nödvändiga för att förebygga kollisioner och för att främja och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.

(3) Klareringar ska utfärdas med tillräcklig tidsmarginal för att säkerställa att de lämnas till luftfartyget i tillräckligt god tid för att de ska kunna följas.

(4) När befälhavaren på ett luftfartyg informerar en flygkontrollenhet om att en ATC-klarering inte är tillfredsställande, ska flygkontrollenheten utfärda en ändrad klarering, om detta är praktiskt möjligt.

(5) När en flygledare som tillhandahåller ATS-övervakningstjänst utför vektorering eller tilldelning av en direkt flygväg som inte ingår i färdplanen, som leder bort en IFR-flygning från en publicerad ATS-flygväg eller instrumentprocedur, ska denne utfärda klareringar så att den föreskrivna hinderfriheten hela tiden föreligger fram till dess att luftfartyget når den punkt där piloten åter ansluter sig till färdplanen, eller ansluter sig till en publicerad ATS-flygväg eller instrumentprocedur.

b) Innehåll i klarering

En ATC-klarering ska innehålla följande uppgifter:

(1) Luftfartygets beteckning som den framgår av färdplanen.

(2) Klareringsgräns.

(3) Flygväg:

i) Flygvägen ska specificeras i varje klarering när det bedöms vara nödvändigt,

ii) Frasen ”klarerad flygväg enligt färdplan” (”cleared via flight planned route”) får inte användas vid beviljande av omklarering,

(4) Flyghöjd(er) för hela eller delar av sträckan och vid behov ändringar av flyghöjder.

(5) Andra nödvändiga instruktioner eller upplysningar om andra frågor, såsom ATFM-avgångstid i förekommande fall, förfaranden för ankommande och avgående trafik, kommunikation och tidpunkt då klareringen upphör att gälla.

c) För att underlätta utfärdandet av uppgifterna i punkt b ska en leverantör av flygtrafikledningstjänster bedöma behovet av att fastställa standardiserade flygvägar för avgång och ankomst och tillhörande förfaranden för att underlätta

(1) ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften,

(2) en beskrivning av flygvägen och proceduren i ATC-klareringar.

d) Klareringar för flygning i ljudfart

(1) ATC-klareringen för en överljudsflygnings accelerationsfas genom ljudfart ska gälla till åtminstone slutet av denna fas.

(2) I ATC-klarering som avser ett luftfartygs retardation och nedstigning från marschfart i överljudsfart till flygning i underljudsfart ska kontinuerlig nedstigning eftersträvas åtminstone under ljudfartsfasen.

e) Ändringar i klarering avseende flygväg eller flyghöjd

(1) Vid utfärdande av en klarering som omfattar en begärd ändring av flygväg eller nivå ska den exakta karaktären hos ändringen inkluderas i klareringen.

(2) När trafikförhållanden inte medger klarering av en begärd ändring ska ”KAN INTE” (”UNABLE”) användas. Om omständigheter kräver det ska en alternativ flygväg eller nivå erbjudas.

f) Villkorsklareringar

Villkorsfraser, som ”bakom landande luftfartyg” eller ”efter avgående luftfartyg”, får inte användas för rörelser som påverkar den eller de aktiva banorna, utom när de berörda luftfartygen eller fordonen kan ses av berörd flygledare och pilot. Det luftfartyg eller fordon som föranleder villkoret i den utfärdade klareringen ska vara det första luftfartyget/fordonet som passerar framför det andra berörda luftfartyget. I samtliga fall ska en villkorsklarering lämnas i följande ordning och bestå av

(1) anropssignal,

(2) villkor,

(3) klareringen,

(4) en kortfattad upprepning av villkoret.

g) Motläsning av klareringar, instruktioner och säkerhetsrelaterade upplysningar

(1) Flygledaren ska lyssna på motläsningen angående säkerhetsrelaterade delar av ATC-klareringar och instruktioner enligt vad som anges i punkterna SERA.8015 e.1 och e.2 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, för att säkerställa att klareringen eller instruktionen, eller båda, har kvitterats korrekt av flygbesättningen, och ska vidta omedelbara åtgärder för att korrigera eventuella avvikelser som framkommit vid motläsningen.

(2) Muntlig motläsning av meddelande via datalänkförbindelse (CPDLC) krävs inte, om detta inte har angivits av leverantören av flygtrafikledningstjänster.

h) Samordning av klareringar

En ATC-klarering ska samordnas mellan flygkontrollenheterna så att den täcker hela eller delar av färdvägen för ett luftfartyg enligt följande.

(1) Ett luftfartyg ska klareras för hela färdvägen till första planerade landningsflygplats i någon av följande situationer:

i) När det före avgång har varit möjligt att samordna klareringen mellan samtliga enheter som kommer att ansvara för kontrollen av luftfartyget.

ii) När det finns skäl att anta att samordning kan ske i rimlig tid mellan de enheter som ansvarar för kontrollen av luftfartyget längre fram.

(2) När samordning enligt punkt 1 inte har åstadkommits eller förväntas ske ska luftfartyget endast klareras till den punkt där samordning kan ske med rimlig grad av visshet. Innan denna punkt nås eller vid denna punkt ska luftfartyget få vidare klarering, och instruktioner att vänta i tillämpliga fall.

(3) När så föreskrivs av flygkontrollenheten, ska luftfartyget kontakta en kommande flygkontrollenhet för att få en kommande klarering före överlämningspunkten.

i) Luftfartyg ska upprätthålla nödvändig dubbelriktad förbindelse med aktuell flygkontrollenhet medan en kommande klarering erhålls.

ii) Klarering som utfärdas som en kommande klarering ska vara lätt identifierbar för piloten.

iii) Om ingen samordning sker får kommande klareringar inte påverka luftfartygets ursprungliga färdväg, förutom i det luftrum den kommande klareringen gäller.

(4) När ett luftfartyg avser att avgå från en flygplats inom ett kontrollområde för att inträda i ett annat kontrollområde inom en trettiominutersperiod, eller inom en annan fastställd tidsperiod som har överenskommits mellan berörda kontrollcentraler, ska samordning med efterföljande områdeskontrollcentral ske innan avgångsklarering utfärdas.

(5) När ett luftfartyg avser att lämna ett kontrollområde för flygning utanför kontrollerat luftrum och senare återinträda i samma eller ett annat kontrollområde får klarering utfärdas från avgångsflygplatsen till första planerade landningsflygplats. En sådan klarering eller ändringar i denna ska endast gälla för de delar av flygningen som utförs inom kontrollerat luftrum.

ATS.TR.240 Kontroll av personers och fordons rörelser på kontrollerade flygplatser

a) Personers och fordons rörelser, inklusive bogsering av luftfartyg, på en flygplats manöverområde ska vid behov kontrolleras av kontrolltornet vid flygplatsen för att undvika fara för dem eller för landande, taxande eller startande luftfartyg.

b) Vid förhållanden under vilka procedurer vid låga siktvärden tillämpas ska

(1) personer och fordon i verksamhet på en flygplats manöverområde begränsas till ett oumbärligt minimum och särskild hänsyn tas till kraven för att skydda det eller de kritiska och känsliga områdena för radionavigeringshjälpmedel,

(2) om inte annat följer av bestämmelserna i punkt c, metoden eller metoderna för att separera fordon och taxande luftfartyg föreskrivas av leverantören av flygtrafikledningstjänst och godkännas av den behöriga myndigheten, med hänsyn tagen till tillgängliga hjälpmedel,

(3) när olika precisionsinflygningsverksamhet som ILS eller MLS, Kategori II- eller Kategori III-instrumentinflygningar fortlöpande pågår till samma bana, det mer restriktiva av ILS- eller MLS-säkerhetsområdena skyddas.

c) Räddningsfordon som framförs för att hjälpa ett luftfartyg i nödläge ska lämnas företräde före all annan marktrafik.

d) Om inte annat följer av bestämmelserna i punkt c ska fordon på manöverområde iaktta följande regler:

(1) Fordon och fordon som bogserar luftfartyg ska lämna företräde åt luftfartyg som landar, startar eller taxar.

(2) Fordon ska lämna företräde åt andra fordon som bogserar luftfartyg.

(3) Fordon ska lämna företräde åt andra fordon i enlighet med flygtrafikledningsenhetens instruktioner.

(4) Trots vad som sägs i punkterna 1, 2 och 3 ska fordon och fordon som bogserar luftfartyg följa de instruktioner som utfärdas av kontrolltornet vid flygplatsen.

ATS.TR.245 Användning av utrustning för övervakning av markrörelser på flygplatser

Vid avsaknad av visuell observation av hela eller en del av manöverområdet eller för att komplettera visuell observationen, ska, om så anses nödvändigt, avancerade system för markrörelsevägledning och kontroll (A-SMGCS) eller annan lämplig övervakningsutrustning användas av flygtrafikledningsenheten för att

a) övervaka luftfartygs- och fordonsrörelser på manöverområdet,

b) om nödvändigt förse piloter och fordonsförare med vägvisningsinformation,

c) ge råd och bistånd för säkert och effektivt framförande av luftfartyg och fordon på manöverområdet.

ATS.TR.250 Information om aktuell trafik och aktuell lokal trafik

a) Kontrollerade flygningar ska förses med information om aktuell trafik när dessa utgör aktuell trafik för varandra.

b) Flygledaren ska utan dröjsmål förse berörda avgående och ankommande luftfartyg med känd information om aktuell lokal trafik.

ATS.TR.255 Drift på parallella eller nästan parallella rullbanor

Vid oberoende eller beroende drift med instrumentinflygning till eller avgång från parallella eller nästan parallella rullbanor ska förfaranden vara fastställda av leverantören av flygtrafikledningstjänster och godkända av den behöriga myndigheten.

ATS.TR.260 Val av gällande bana

Flygplatsens kontrolltorn ska välja gällande bana för luftfartygs start och landning, med beaktande av markvindens hastighet och riktning samt andra lokala relevanta faktorer, såsom

a) bankonfiguration,

b) meteorologiska förhållanden,

c) instrumentinflygningsprocedurer,

d) tillgängliga hjälpmedel för inflygning och landning,

e) trafikvarv och flygförhållanden på flygplatsen,

f) banans eller banornas längd,

g) andra faktorer som anges i lokala instruktioner.

ATS.TR.265 Kontroll av flygplatsens marktrafik under förhållanden med låga siktvärden

a) När det finns ett krav på att trafiken ska bedrivas på manöverområdet under siktförhållanden som hindrar flygplatsens kontrolltorn från att tillämpa visuell separation mellan luftfartyg, och mellan luftfartyg och fordon, ska följande gälla:

   (1) Vid taxibankorsningen ska ett luftfartyg eller ett fordon på en taxibana inte tillåtas att vänta närmare den andra taxibanan än den gräns som fastställs av mellanliggande väntplatser, stoppljus eller markering vid taxibankorsning, i enlighet med de tillämpliga specifikationerna för flygplatsens utformning.

   (2) Den longitudinella separationsmetoden på taxibanor ska vara den som anges av leverantören av flygtrafikledningstjänster för varje flygplats och godkännas av den behöriga myndigheten, med beaktande av egenskaperna i de hjälpmedel som är tillgängliga för övervakning och kontroll av marktrafik, komplexiteten i flygplatsens utformning och egenskaperna hos de luftfartyg som använder flygplatsen.

b) Förfaranden som är tillämpliga för påbörjande och fortsättning av verksamhet med låga siktvärden ska fastställas i enlighet med punkt ATS.OR.110 och godkännas av den behöriga myndigheten.

ATS.TR.270 Godkännande av speciella visuellflygregler (VFR)

a) Speciella VFR-flygningar får tillåtas inom en kontrollzon förutsatt att de har erhållit klarering. Förutom när den behöriga myndigheten för helikoptrar har gett tillstånd för specialfall som inbegriper, men inte är begränsade till polis, sjuktransport, sök- och räddningsinsatser samt flygningar för brandbekämpning ska dessutom följande villkor gälla:

   (1) Sådana speciella VFR-flygningar får utföras endast under dager, om inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat.

   (2) För piloten gäller:

      i) Fri från moln och med sikt till marken eller vattnet.

      ii) Flygsikten understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m.

      iii) Flygning med en hastighet på högst 140 kt IAS för att ge god möjlighet att upptäcka annan trafik och alla hinder i tid för att undvika en kollision.

   (3) En flygkontrollenhet får inte utfärda en klarering för speciell VFR-flygning till luftfartyg för att starta eller landa på en flygplats inom en kontrollzon, eller flyga in i flygplatsens trafikzon eller trafikvarv, när de rapporterade väderförhållandena vid flygplatsen understiger följande minima:

i) Sikten vid marken understiger 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m.

ii) Molntäckeshöjden understiger 180 m (600 ft).

b) En flygkontrollenhet ska behandla varje ansökan om ett sådant godkännande för sig.

AVSNITT 3

FLYGINFORMATIONSTJÄNST

ATS.TR.300 Tillämpning

a) Flyginformationstjänst ska tillhandahållas av berörda flygtrafikledningsenheter för alla luftfartyg som sannolikt kan bli berörda av informationen och som

(1) tillhandahålls flygkontrolltjänst, eller

(2) på annat sätt är kända för de relevanta flygtrafikledningsenheterna.

b) När en flygtrafikledningsenhet tillhandahåller både flyginformationstjänst och flygkontrolltjänst ska flygkontrolltjänsten äga företräde över flyginformationstjänsten, närhelst tillhandahållandet av flygkontrolltjänsten kräver det.

c) En leverantör av flyginformationstjänst ska inrätta arrangemang för

(1) registrering och överföring av information om flygförlopp,

(2) samordning och överlämning av ansvaret för tillhandahållande av flyginformationstjänst.

ATS.TR.305 Flyginformationstjänstens omfattning

a) Flyginformationstjänsten ska innefatta tillhandahållande av relevanta

(1) SIGMET- och AIRMET-uppgifter,

(2) upplysningar om vulkanisk aktivitet före ett vulkanutbrott, vulkanutbrott och vulkaniska askmoln,

(3) information om utsläpp i atmosfären av radioaktiva material eller giftiga kemikalier,

(4) upplysningar om ändringar i radionavigeringshjälpmedlens användbarhet,

(5) upplysningar om ändringar i förhållanden på flygplatser och tillhörande anläggningar, inklusive upplysningar om tillståndet på flygplatsens färdområde, när detta påverkas av snö, is eller så djupt vatten att det är av betydelse,

(6) upplysningar om obemannade friballonger,

(7) information om abnormitet i luftfartygets konfiguration och tillstånd,

(8) och andra upplysningar som kan beröra flygsäkerheten.

b) Utöver vad som anges i punkt a ska flyginformationstjänst som tillhandahålls till flygningar omfatta upplysningar om

(1) väderförhållanden, rapporterade eller prognostiserade vid avgångs-, destinations- och alternativflygplatser,

(2) risk för kollision för luftfartyg i luftrumsklass C, D, E, F och G,

(3) vid flygning över vattenområden, så långt detta är möjligt och på pilotens begäran: all tillgänglig information såsom radioanropssignal, position, färdvinkel, hastighet m.m. från sjöfartyg i området,

(4) meddelanden, inklusive klareringar, som mottagits från andra flygtrafikledningsenheter för att vidarebefordras till luftfartyg.

c) Utöver vad som anges i punkterna a och b ska flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) som tillhandahålls till flygningar omfatta upplysningar om

(1) risker för kollision mellan luftfartyg, fordon och personer som befinner sig på manöverområdet,

(2) den gällande banan.

d) Flygtrafikledningsenheter ska så snart det är praktiskt möjligt sända speciella rapporter och icke-rutinmässiga rapporter till

(1) andra berörda luftfartyg,

(2) berörda övervakningsenheter för flygväder i enlighet med artikel 5 i förordning (EU) nr 923/2012,

(3) andra berörda flygtrafikledningsenheter.

Sändningar till luftfartyg ska upprepas på en frekvens och fortsätta under en tidsperiod som fastställs av den berörda flygtrafikledningsenheten.

e) Utöver vad som anges i punkt a, ska flyginformationstjänst som tillhandahålls VFR-flygningar omfatta tillgängliga upplysningar avseende flygtrafik- och väderförhållanden längs flygvägen som sannolikt kommer att försvåra eller omöjliggöra flygning enligt VFR.

f) När så föreskrivs av den behöriga myndigheten ska AFIS-enheten sköta förflyttningen av fordon och personer på manöverområdet i enlighet med den uppsättning eller underuppsättning av bestämmelser som anges i punkt AS.TR.240.

ATS.310 Utsändningar av talöverförd automatisk terminalinformation (Talad ATIS)

a) Utsändningar av talöverförd automatisk terminalinformation (talad ATIS) ska tillhandahållas vid flygplatser där det finns ett krav på att minska belastningen på flygtrafikledningstjänstens VHF-radiokommunikationskanaler för förbindelse mellan luftfartyg och mark. När de tillhandahålls ska de omfatta något av följande:

(1) En (1) utsändning för ett luftfartygs ankomst.

(2) En (1) utsändning för ett luftfartygs avgång.

(3) En (1) utsändning för ett luftfartygs ankomst och avgång.

(4) Två utsändningar för ett luftfartygs ankomst respektive avgång vid de flygplatser där en utsändning för både ankomst och avgång skulle bli alltför lång.

b) En diskret VHF-frekvens ska, när så är praktiskt möjligt, användas för utsändningar med talad ATIS. Om en diskret frekvens inte är tillgänglig får överföringen göras via det eller de lämpligaste terminalnavigeringshjälpmedlens talkanaler, helst en VOR, under förutsättning att räckvidden och läsbarheten är adekvata och att navigationshjälpmedlet sekvenseras med utsändningen, så att det inte blir oläsligt.

c) Utsändningar med talad ATIS får inte överföras i den röstkanal som används av ett ILS.

d) Om talad ATIS tillhandahålls ska utsändningen vara kontinuerlig och repetitiv.

e) Informationen i den aktuella utsändningen ska omedelbart göras tillgänglig för den eller de berörda flygtrafikledningsenheter som tillhandahåller information om inflygning, landning och start till luftfartyg, närhelst meddelandet inte har utarbetats av denna eller dessa enheter.

f) Utsändningar med talad ATIS som tillhandahålls vid utsedda flygplatser för användning vid internationella flygningar ska som ett minimum finnas tillgängliga på engelska.

ATR.TR.315 Automatisk terminalinformationstjänst via datalänk (D-ATIS)

a) Om en D-ATIS kompletterar den befintliga tillgängligheten till talad ATIS, ska informationen vara identisk till både innehåll och format i tillämplig utsändning med talad ATIS. Om meteorologisk information i realtid ingår, men uppgifterna ligger inom parametrarna för de kriterier för betydande ändring som fastställs i punkterna MET.TR.200 e och f i bilaga V, ska innehållet, i syfte att upprätthålla samma beteckning, anses vara identiskt.

b) Om en D-ATIS kompletterar den befintliga tillgången till talad ATIS och ATIS behöver uppdateras, ska talad ATIS och D-ATIS uppdateras samtidigt.

ATS.TR.320 Automatisk terminalinformationstjänst (tal och/eller datalänk)

a) Vid tillhandahållande av talad ATIS eller D-ATIS, eller båda, ska

(1) den information som förmedlas avse en och samma flygplats,

(2) den information som förmedlas omedelbart uppdateras när en betydande ändring sker,

(3) leverantören av flygtrafikledningstjänster ansvara för utarbetandet och spridningen av ATIS-meddelandet,

(4) enskilda ATIS-meddelanden identifieras genom en beteckning i form av en bokstav i bokstaveringsalfabetet i enlighet med punkt SERA.14020 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012; beteckningar som tilldelas på varandra följande ATIS-meddelanden vara i alfabetisk ordning,

(5) luftfartyg bekräfta mottagande av informationen när förbindelse upprättas med den flygtrafikledningsenhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst eller flygplatsens kontrolltorn eller AFIS-enhet, beroende på vad som är lämpligt,

(6) den berörda flygtrafikledningsenheten i sitt svar på meddelandet i punkt 5 eller, när det gäller ankommande luftfartyg, vid en annan tidpunkt som föreskrivits av den behöriga myndigheten, meddela luftfartyget aktuell höjdmätarinställning,

(7) den meteorologiska informationen hämtas från den lokala rutinrapporten eller den lokala specialrapporten.

b) När de meteorologiska förhållandena snabbt förändras och det blir olämpligt att inkludera den meteorologiska informationen enligt punkt a.7 i ATIS, ska ATIS-meddelanden ange att relevant meteorologisk information kommer att lämnas vid den inledande kontakten med lämplig flygtrafikledningsenhet.

c) När ett luftfartyg har bekräftat mottagande av en aktuell ATIS behöver upplysningar som ingår i denna inte sändas riktat till luftfartyget, med undantag för höjdmätarinställningen, som ska tillhandahållas i enlighet med punkt a.

d) Om ett luftfartyg bekräftar mottagande av en ATIS som inte längre är aktuell, ska flygtrafikledningsenheten utan dröjsmål vidta någon av följande åtgärder:

(1) Informera luftfartyget om varje del av informationen som måste uppdateras.

(2) Beordra luftfartyget att ta emot aktuell ATIS-information.

ATS.TR.325 VOLMET-utsändningar och D-VOLMET-utsändningar

När så föreskrivs av den behöriga myndigheten, ska HF eller VHF VOLMET-utsändningar eller D-VOLMET-tjänster, eller samtliga dessa, tillhandahållas med hjälp av standardfraseologier för radiotelefoni.

AVSNITT 4

ALARMERINGSTJÄNST

ATS.TR.400 Tillämpning

a) Alarmeringstjänst ska tillhandahållas av flygtrafikledningsenheter

(1) för alla luftfartyg för vilka flygkontrolltjänst tillhandahålls,

(2) så långt möjligt, för alla andra luftfartyg som lämnat in färdplan eller som på annat sätt är kända av flygtrafikledningstjänsten,

(3) för varje luftfartyg som man vet eller tror sig veta är utsatt för brottslig handling.

b) Flyginformationscentraler eller områdeskontrollcentraler ska fungera som centralpunkt för insamling av all information som är av betydelse för ett luftfartyg som befinner sig inom det berörda flyginformationsområdet eller kontrollområdet, och för vidarebefordran av denna information till den lämpliga räddningscentralen.

c) I händelse av en nödsituation som uppstår för ett luftfartyg som kontrolleras av ett kontrolltorn eller en inflygningskontrollenhet vid en flygplats, eller som står i kontakt med en AFIS-enhet, ska denna enhet omedelbart skicka en anmälan till ansvarig flyginformationscentral eller områdeskontrollcentral, som i sin tur ska skicka anmälan till räddningscentralen, med undantag för att anmälan till områdeskontrollcentralen, flyginformationscentralen eller räddningscentralen inte ska krävas om nödsituationen är sådan att anmälan skulle vara överflödig.

d) Det kontrolltorn eller den inflygningskontrollenhet vid en flygplats som har ansvaret, eller den berörda AFIS-enheten, ska först varna och vidta andra nödvändiga åtgärder för att, i enlighet med lokala instruktioner, aktivera alla lämpliga lokala räddnings- och utryckningsorganisationer som kan ge den omedelbara hjälp som krävs, om någon av följande situationer uppstår:

(1) Ett flyghaveri har inträffat på eller i närheten av flygplatsen.

(2) Information erhålls om att säkerheten för ett luftfartyg som omfattas eller kommer att omfattas av kontrolltornets eller AFIS-enhetens jurisdiktion kan ha eller har försämrats.

(3) Det begärs av flygbesättningen.

(4) Det bedöms av andra skäl som nödvändigt eller önskvärt, eller som nödvändigt i en brådskande situation.

ATS.TR.405 Anmälan till räddningscentraler

a) Utan att det påverkar andra omständigheter som kan göra en sådan anmälan tillrådlig ska flygtrafikledningsenheter, med undantag för vad som föreskrivs i punkt AS.TR.420 a, omedelbart anmäla till räddningscentraler när ett luftfartyg anses befinna sig i en nödsituation i enlighet med följande:

(1) Ovisshetsläge, när någon av följande situationer är föreligger:

i) Ingen kommunikation har mottagits från ett luftfartyg inom en 30-minutersperiod efter det att ett meddelande borde ha mottagits, eller från den tidpunkt då ett misslyckat försök att upprätta kommunikation med luftfartyget först gjordes, beroende på vilket som inträffar först.

ii) Ett luftfartyg anländer inte inom 30 minuter från den beräknade ankomsttid som senast anmälts till eller uppskattats av flygtrafikledningsenheter, beroende på vilket som inträffar senast.

Ovisshetsläge råder inte när det inte föreligger några tvivel om luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet.

(2) Beredskapsläge, när någon av följande situationer är tillämplig:

i) Efter ovisshetsläget har nya försök att upprätta kommunikation med luftfartyget, eller förfrågningar riktade till andra relevanta källor, inte lett till några nya uppgifter om luftfartyget.

ii) Ett luftfartyg har klarerats för landning och underlåter att landa inom 5 minuter från den beräknade tidpunkten för landning, och kommunikation har inte återupprättats med luftfartyget.

iii) Vid AFIS-flygplatser, under förhållanden som föreskrivs av den behöriga myndigheten.

iv) Information har mottagits som tyder på att luftfartygets framdrift har skadats men inte i sådan omfattning att det sannolikt måste nödlanda.

v) Man vet eller tror sig veta att ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling.

Punkterna i-iv är inte tillämpliga när det finns belägg som kan minska oron för flygplanets och dess passagerares säkerhet.

(3) Nödläge, när någon av följande situationer är tillämplig:

i) Efter det osäkra läget antyder ytterligare misslyckade försök att upprätta kommunikation med luftfartyget och mer omfattande misslyckade förfrågningar att luftfartyget sannolikt befinner sig i nödläge.

ii) Bränslet ombord anses vara förbrukat eller otillräckligt för att luftfartyget ska kunna uppnå säkerhet.

iii) Information har mottagits som tyder på att luftfartygets framdrift har skadats i sådan omfattning att det sannolikt måste nödlanda.

iv) Information har mottagits om att luftfartyget står i begrepp att göra eller har gjort en nödlandning, eller detta kan med rimlig visshet antas.

Nödläge råder inte när det föreligger rimlig visshet om att ett luftfartyg och de ombordvarande inte befinner sig i allvarlig och överhängande fara eller är i behov av omedelbar hjälp.

b) Anmälan ska innehålla den av följande uppgifter som är tillämplig, i följande ordning:

(1) INCERFA, ALERFA eller DETRESFA, beroende på det aktuella läget,

(2) myndighet och person som anropar,

(3) typ av nödsituation,

(4) väsentlig information från färdplanen,

(5) enhet som senast hade kontakt, tidpunkt och medel som användes,

(6) senaste positionsrapport och hur den fastställdes,

(7) luftfartygets färg och särskiljande märken,

(8) farligt gods som transporteras som last,

(9) åtgärder som eventuellt vidtagits av det rapporterande kontoret,

(10) andra relevanta anmärkningar.

c) En sådan del av den information som anges i punkt b, som inte är tillgänglig vid den tidpunkt då anmälan görs till en räddningscentral, ska eftersökas av en flygtrafikledningsenhet före anmälan av ett nödläge, om tiden så medger och om det finns rimlig visshet om att detta läge kommer att uppstå.

d) Utöver den anmälan som anges i punkt a ska flygtrafikledningsenheter utan dröjsmål förse räddningscentralen med något av följande:

(1) All användbar extrainformation, särskilt om utvecklingen av nödsituationens senare lägen.

(2) Information om att nödsituationen inte längre föreligger.

ATS.TR.410 Användning av kommunikationsutrustning

Flygtrafikledningsenheter ska vid behov utnyttja alla tillgängliga kommunikationsutrustningar för att eftersträva att upprätta och upprätthålla kommunikation med ett luftfartyg i en nödsituation, samt att begära nyheter om luftfartyget.

ATR.TR.415 Inprickning av luftfartyg i en nödsituation

När en nödsituation anses föreligga, ska den eller de flygtrafikledningsenheter som känner till nödsituationen pricka in det berörda luftfartygets färd på en karta eller i annat lämpligt verktyg för att fastställa luftfartygets troliga framtida position och dess maximala räckvidd från dess senast kända position.

ATS.TR.420 Information till operatören

a) När en områdeskontrollcentral eller en flyginformationscentral beslutar att ett luftfartyg befinner sig i ovisshetsläge eller beredskapsläge ska den, när så är praktiskt möjligt, underrätta luftfartygsoperatören om detta innan räddningscentralen underrättas.

b) När så är praktiskt möjligt ska en områdeskontrollcentral eller en flyginformationscentral, utan dröjsmål, meddela luftfartygsoperatören alla upplysningar som anmälts till räddningscentralen.

ATS.TR.425 Information till luftfartyg som befinner sig i närheten av ett luftfartyg i en nödsituation

a) När en flygtrafikledningsenhet har fastställt att ett luftfartyg är i en nödsituation ska upplysningar om nödsituationens art lämnas till andra luftfartyg i närheten så snart det är praktiskt möjligt, med undantag för vad som anges i punkt b.

b) När en flygtrafikledningsenhet vet eller misstänker att ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling ska ingen anspelning på nödsituationens art göras i flygtrafikledningstjänstens förbindelse mellan luftfartyg och mark; detta gäller dock inte om det utsatta luftfartyget självt refererar till situationen och det är klarlagt att en sådan anspelning inte förvärrar situationen.”.

5) Bilaga V ska ändras på följande sätt:

a) Punkt MET.OR.120 ska ersättas med följande:

”MET.OR.120 Anmälan av avvikelser till de globala centralerna för områdesprognoser (WAFC)

Den leverantör av flygvädertjänst som använder WAFS-prognoser över väder av betydelse (SIGWX) med väderdata kodade enligt formatet BUFR (*Binary Universal Form Representation*) ska omedelbart anmäla till den berörda globala centralen för områdesprognoser om betydande avvikelser upptäcks eller rapporteras i fråga om WAFS-prognoser över väder av betydelse (SIGWX), om det rör sig om

a) isbildning, turbulens, cumulonimbusmoln som är dolda, talrika, insprängda eller som uppträder i en linjeby, samt sandstormar eller stoftstormar,

b) vulkanutbrott eller ett utsläpp av radioaktiva ämnen i atmosfären som är av betydelse för luftfarten.”.

b) I punkt MET.OR.205 första stycket ska inledningen ersättas med följande:

”En flygväderstation ska rapportera om”.

c) I punkt MET.OR.210 första stycket ska inledningen ersättas med följande:

”En flygväderstation ska observera och/eller mäta”.

d) Punkt MET.OR.240 a ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”(2) METAR eller SPECI, inklusive TREND, TAF eller ändrad TAF, för flygplatserna för avgång och planerad landning samt för alternativa flygplatser för start, sträcka och destination,”.

ii) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”(6) områdesprognoser för låghöjdsflygning i kartform som utarbetas som stöd för utfärdande av ett AIRMET, och ett AIRMET för låghöjdsflygningar som är relevant för hela sträckan,”.

e) MET.OR.242 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt a ska ersättas med följande:

”a) En flygplats flygväderkontor ska vid behov förse det berörda kontrolltornet för flygplatsen och AFIS-enheten med

(1) lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL), METAR, TAF och TREND, samt ändringar av dessa,

(2) SIGMET, AIRMET, varningar för och larm om vindskjuvning och flygplatsvarningar,

(3) eventuell ytterligare flygväderinformation enligt lokal överenskommelse, t.ex. prognoser över markvind för beslut om eventuella banändringar,

(4) mottagen information om vulkaniska askmoln, för vilka en SIGMET inte redan har utfärdats, enligt överenskommelse mellan flygplatsens flygväderkontor och det berörda kontrolltornet för flygplatsen eller den berörda AFIS-enheten,

(5) mottagen information om vulkanisk aktivitet före ett vulkanutbrott och/eller ett vulkanutbrott, enligt överenskommelse mellan flygplatsens flygväderkontor och det berörda kontrolltornet för flygplatsen eller den berörda AFIS-enheten.”.

ii) I punkt b ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

”(1) lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL), METAR, TAF och TREND, samt ändringar av dessa,

(2) SIGMET, AIRMET, varningar för och larm om vindskjuvning, lämpliga speciella rapporter från luftfartyg (AIREP SPECIAL) och flygplatsvarningar,”.

f) Punkt MET.OR.245 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt b ska ersättas med följande:

”b) samordna med den organisation som ansvarar för tillhandahållandet av NOTAM och/eller ASHTAM för att säkerställa att flygväderinformation om vulkanisk aska som ingår i SIGMET och NOTAM och/eller ASHTAM är konsekvent,”.

ii) Punkt f ska ändras på följande sätt:

— Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

”(1) METAR, inklusive aktuella tryckdata för flygplatser och andra platser, TAF och TREND, samt ändringar av dessa,

(2) prognoser för höjdvindar och höjdtemperaturer och för väderfenomen av betydelse på sträcka, samt ändringar av dessa, SIGMET, AIRMET och lämpliga speciella rapporter från luftfartyg (AIREP SPECIAL),”.

— Punkterna 6, 7 och 8 ska ersättas med följande:

”(6) rådgivning om tropiska cykloner som utfärdas av en TCAC i dess ansvarsområde,

(7) rådgivning om vulkanisk aska som utfärdas av en VAAC i dess ansvarsområde,

(8) mottagen information om vulkanisk aktivitet före ett vulkanutbrott och/eller ett vulkanutbrott, enligt överenskommelse mellan övervakningsenheten för flygväder och ACC/FIC,”.

iii) Följande punkt ska läggas till som punkt g:

”g) förse flygtrafikledningsenheterna, i enlighet med lokalt avtal, med information, när sådan finns tillgänglig, om utsläpp i atmosfären av giftiga kemikalier som skulle kunna påverka det luftrum som används av flygningar inom deras ansvarsområde.”.

g) Punkt MET.OR.250 ska ersättas med följande:

”**MET.OR.250 SIGMET**

En övervakningsenhet för flygväder ska

a) tillhandahålla och sprida SIGMET,

b) säkerställa att en SIGMET annulleras när fenomenet inte längre förekommer eller inte längre förväntas uppkomma i det område som omfattas av SIGMET,

c) säkerställa att giltighetsperioden för en SIGMET är högst fyra timmar, och i det särskilda fallet med SIGMET för vulkaniska askmoln och tropiska cykloner ska giltighetsperioden förlängas till högst sex timmar,

d) säkerställa att SIGMET utfärdas högst fyra timmar innan giltighetsperioden börjar. I det särskilda fallet med SIGMET för vulkanisk aska och tropiska cykloner ska SIGMET utfärdas så snart det är praktiskt möjligt, men högst tolv timmar innan giltighetsperioden börjar, och uppdateras åtminstone var sjätte timme.".

h) Punkt MET.OR.255 ska ersättas med följande:

"**MET.OR.255 AIRMET**

En övervakningsenhet för flygväder ska

a) tillhandahålla och sprida AIRMET när den behöriga myndigheten har bestämt att trafiktätheten under flygnivå 100, eller upp till flygnivå 150 i bergsområden, eller högre om så är nödvändigt, motiverar att områdesprognoser för sådan verksamhet utfärdas och sprids,

b) annullera AIRMET när fenomenet inte längre förekommer eller inte längre förväntas uppkomma i området,

c) säkerställa att giltighetsperioden för ett AIRMET inte är längre än fyra timmar.".

i) Punkt MET.OR.260 c ska ersättas med följande:

"c) säkerställa att områdesprognoser för låghöjdsflygningar som utarbetas som stöd för utfärdandet av ett AIRMET utfärdas var sjätte timme och med en giltighetsperiod på sex timmar, och skickas till de berörda övervakningsenheterna för flygväder senast en timme före giltighetsperiodens början.".

j) Punkt MET.OR.265 a.4 ska ersättas med följande:

"(4) globala centraler för områdesprognoser (WAFC), internationella OPMET-databanker, internationella NOTAM-kontor och centraler som utnämns genom regionala överenskommelser för flygtrafiken till att driva internetbaserade tjänster inom luftfartens fasta telekommunikationstjänst,".

k) Punkt MET.OR.270 ska ändras på följande sätt:

i) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

"En TCAC ska tillhandahålla".

ii) Punkt a.3 ska ersättas med följande:

"(3) globala centraler för områdesprognoser (WAFC), internationella OPMET-databanker och centraler som har ansvar för att driva internetbaserade tjänster inom luftfartens fasta telekommunikationstjänst,".

l) Punkt MET.TR.200 ska ändras på följande sätt:

i) I punkt a ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"Lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska innehålla följande uppgifter i den ordning som anges:".

ii) I punkt b ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"I lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL):".

m) MET.TR.205 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt a ska ändras på följande sätt:

— Punkt 1 ska ersättas med följande:

"(1) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska markvindens riktning och hastighet rapporteras i steg om 10 grader (rättvisande kurs) respektive 1 kt (0,5 m/s).".

— I punkt 3 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR:”.

— I punkt 3 ska punkt iii A ersättas med följande:

”A) 5 kt (2,5 m/s) eller mer i lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL) när bullerreducerande förfaranden tillämpas.”.

ii) Punkt b ska ändras på följande sätt:

— Punkt 1 ska ersättas med följande:

”(1) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska sikten rapporteras i steg om 50 meter när sikten är mindre än 800 m, i steg om 100 meter när sikten är 800 m eller mer, men mindre än 5 km, i steg om 1 kilometer när sikten är 5 km eller mer, men mindre än 10 km, och den ska anges som 10 km när sikten är 10 km eller mer, utom i de fall då villkoren för användning av CAVOK är tillämpliga.”.

— Punkt 3 ska ersättas med följande:

”(3) I lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL) ska sikten längs banan eller banorna rapporteras tillsammans med de måttenheter som används för att ange sikt.”.

iii) Punkt c ska ändras på följande sätt:

— Punkt 1 ska ersättas med följande:

”(1) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska RVR rapporteras i steg om 25 meter när sikten är lägre än 400 m, i steg om 50 meter när den är mellan 400 och 800 m, och i steg om 100 meter när den är mer än 800 m.”.

— Punkt 3 ska ersättas med följande:

”(3) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR:

i) När RVR är större än det högsta värde som kan bestämmas genom det system som används ska den rapporteras med förkortningen ”ABV” i lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL), och med förkortningen ”P” i METAR följd av det högsta värde som kan bestämmas genom systemet.

ii) När RVR är mindre än det lägsta värde som kan bestämmas genom det system som används ska den rapporteras med förkortningen ”BLW” i lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL), och med förkortningen ”M” i METAR följd av det lägsta värde som kan bestämmas genom systemet.”.

— I punkt 4 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”I lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL):”.

iv) Punkt d ska ändras på följande sätt:

— Punkt 1 ska ersättas med följande:

”(1) I lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL) ska observerat rådande väder rapporteras i fråga om typ och egenskaper, och dess intensitet ska bestämmas när så är lämpligt.”.

— I punkt 3 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska följande egenskaper hos rådande väder vid behov rapporteras med hjälp av deras respektive förkortningar och relevanta kriterier, beroende på vad som är lämpligt:”.

— I punkt 4 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR:”.

v) Punkt e ska ändras på följande sätt:

— Punkt 1 ska ersättas med följande:

”(1) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska höjden till molnbasen rapporteras i steg om 100 ft (30 m) upp till en höjd av 10 000 ft (3 000 m), och i steg om 1 000 ft (300 m) ovanför 10 000 ft (3 000 m).”.

— I punkt 3 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”I lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL):”.

vi) Punkt f ska ändras på följande sätt:

— Punkt 1 ska ersättas med följande:

”(1) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska lufttemperaturen och daggpunktstemperaturen rapporteras i steg om en hel grad Celsius.”.

— Punkt 3 ska ersättas med följande:

”(3) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska en temperatur under 0 °C utmärkas.”.

vii) Punkt g ska ändras på följande sätt:

— Punkt 1 ska ersättas med följande:

”(1) I lokal rutinrapport (MET REPORT), lokal speciell rapport (SPECIAL) och METAR ska QNH och QFE beräknas som tiondels hPa och rapporteras i steg om en hel hPa, med fyra siffror.”.

— I punkt 3 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”I lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL):”.

n) Punkt MET.TR.210 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt a.3 i ska ersättas med följande:

”i) Två minuter för lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL) och för presentationsutrustning avseende vind i flygtrafikledningsenheter.”.

ii) Punkt c.4 ii A ska ersättas med följande:

”A) En minut för lokal rutinrapport (MET REPORT) och lokal speciell rapport (SPECIAL) och för presentationsutrustning avseende RVR i flygtrafikledningsenheter.”.

o) Punkt MET.TR.215 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt e.5 ska ersättas med följande:

”(5) en SIGMET och, om sådana utfärdas, ett AIRMET och lämpliga speciella rapporter från luftfartyg (AIREP SPECIAL) som är relevanta för hela sträckan,”.

ii) Punkt g ska ersättas med följande:

”g) När prognoser för höjdvind och höjdtemperatur som förtecknas i punkt MET.OR.275 a 1 tillhandahålls i kartform ska dessa vara tidsbestämda prognoskartor för flygnivåer enligt vad som anges i punkt MET. TR.275 b.3. När prognoser över SIGWX-fenomen som förtecknas i punkt MET.OR.275 a.2 tillhandahålls i kartform ska dessa vara tidsbestämda prognoskartor för ett atmosfärsskikt som avgränsas av flygnivåer enligt vad som anges i punkterna MET.TR.275 c och MET.TR.275 d.”.

p) Punkt MET.TR.220 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt c ska ersättas med följande:

”c) Giltighetsperioden för en rutin-TAF ska vara antingen 9 eller 24 eller 30 timmar, om inget annat föreskrivs av den behöriga myndigheten med hänsyn tagen till trafikkraven för flygplatser som har mindre än nio driftstimmar. TAF ska lämnas in för överföring tidigast en timme före giltighetsperiodens början.”.

ii) Punkt d ska ersättas med följande:

”d) Om TAF sprids i digital form ska den

(1) formateras i enlighet med en globalt kompatibel modell för informationsutbyte och använda GML (*Geography Markup Language*),

(2) åtföljas av lämpliga metadata.".

iii) I punkt g ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

"(1) en sannolikhet på 30 % eller 40 % för alternativa flygväderförhållanden råder under en specifik prognostiserad tidsperiod, eller

(2) en sannolikhet på 30 % eller 40 % för tillfälliga variationer i flygväderförhållanden råder under en specifik prognostiserad tidsperiod.".

q) Punkterna MET.TR.250 och MET.TR.255 ska ersättas med följande:

"**MET.TR.250 SIGMET**

a) Innehållet i och ordningsföljden för delarna i en SIGMET ska vara i enlighet med mallen i tillägg 5A.

b) SIGMET ska bestå av följande tre typer:

(1) SIGMET för väderfenomen på sträcka, med undantag för vulkanisk aska eller tropiska cykloner.

(2) SIGMET för vulkanisk aska.

(3) SIGMET för tropiska cykloner.

c) Löpnumret för SIGMET ska bestå av tre tecken, varav en bokstav och två siffror.

d) Endast ett av de fenomen som förtecknas i tillägg 5A får ingå i en SIGMET, med hjälp av de lämpliga förkortningarna och ett tröskelvärde för markvindens hastighet på 34 kt (17 m/s) eller mer för en tropisk cyklon.

e) SIGMET om åskväder eller en tropisk cyklon får inte innehålla hänvisningar till tillhörande turbulens och isbildning.

f) Om SIGMET sprids i digital form ska det

(1) formateras i enlighet med en globalt kompatibel modell för informationsutbyte och använda GML (Geography Markup Language),

(2) åtföljas av lämpliga metadata.

MET.TR.255 AIRMET

a) Innehållet i och ordningsföljden för delarna i ett AIRMET ska vara i enlighet med mallen i tillägg 5A.

b) Det löpnummer som avses i mallen i tillägg 5 ska motsvara antalet AIRMET som utfärdats för flyginformationsregionen sedan kl. 00.01 UTC på den berörda dagen.

c) Endast ett av de fenomen som förtecknas i tillägg 5A får ingå i ett AIRMET, med hjälp av de lämpliga förkortningarna och följande tröskelvärden, när fenomenet förekommer under flygnivå 100, eller under flygnivå 150 i bergsområden, eller högre, om nödvändigt.

(1) Utbredd markvind med hastighet över 30 kt (15 m/s), med riktning och enheter angivna.

(2) Stora områden som berörs av siktminskning till mindre än 5 000 m, inklusive det väderfenomen som orsakar siktminskningen.

(3) Stora områden med uppbrutet eller helt molntäcke med en höjd till molnbasen som är mindre än 1 000 ft (300 m) över marknivån.

d) AIRMET om åskväder eller cumulonimbusmolnen får inte innehålla hänvisningar till tillhörande turbulens och isbildning.

e) Om AIRMET sprids i digital form ska det

(1) formateras i enlighet med en globalt kompatibel modell för informationsutbyte och använda GML (*Geography Markup Language*),

(2) åtföljas av lämpliga metadata. ".

r) Punkt MET.TR.260 c ska ersättas med följande:

”c) När den behöriga myndigheten har bestämt att trafiktätheten under flygnivå 100 motiverar att ett AIRMET utfärdas ska områdesprognoserna utfärdas så att de omfattar skikten mellan marken och flygnivå 100, eller upp till flygnivå 150 i bergsområden, eller högre, om nödvändigt, och de ska innehålla information om väderfenomen på sträcka som utgör en riskkälla för låghöjdsflygningar, som stöd för utfärdandet av AIRMET och den ytterligare information som krävs för låghöjdsflygningar.”.

s) Punkt MET.TR.265 ska ersättas med följande:

”**MET.TR.265 Ansvarsområden för rådgivningscentraler för vulkanisk aska**

a) Den rådgivande informationen om vulkanisk aska ska utfärdas i förkortat klarspråk och i enlighet med den mall som visas i tillägg 6. När inga förkortningar finns tillgängliga ska engelskt klarspråk användas, dock så lite som möjligt.

b) Om rådgivning om vulkanisk aska sprids i digital form ska den

(1) formateras i enlighet med en globalt kompatibel modell för informationsutbyte och använda GML (*Geography Markup Language*),

(2) åtföljas av lämpliga metadata.

c) Rådgivning om vulkanisk aska ska, när den utarbetas i grafisk form, utfärdas i PNG-format (*Portable Network Graphics*).”

t) I punkt MET.TR.270 ska följande punkter läggas till som punkterna c och d:

”c) Om rådgivning om tropiska cykloner sprids i digital form ska den

(1) formateras i enlighet med en globalt kompatibel modell för informationsutbyte och använda GML (*Geography Markup Language*),

(2) åtföljas av lämpliga metadata.

d) Rådgivning om tropiska cykloner ska, när den utarbetas i grafisk form, utfärdas i PNG-format (*Portable Network Graphics*).”

u) Punkt MET.TR.275 b.3 ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna i, ii och iii ska ersättas med följande:

”i) Vinddata för flygnivåerna 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) och 530 (100 hPa).

ii) Temperaturdata för flygnivåerna 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) och 530 (100 hPa).

iii) Data om luftfuktighet för flygnivåerna 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) och 180 (500 hPa).”.

ii) Punkt viii ska ersättas med följande:

”viii) Data om geopotentialhöjd för flygnivåerna 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) och 530 (100 hPa).”.

v) Tillägg 1 ska ersättas med följande:

”Tillägg 1

Mall för METAR

Teckenförklaring:

M= = Ingår obligatoriskt.

C= = Ingår villkorligt, beroende på väderförhållanden eller observationsmetod.

O= = Ingår valfritt.

Anmärkning 1: Intervallen och upplösningarna för numeriska element som ingår i METAR tillhandahålls i en separat tabell nedanför denna mall.

Anmärkning 2: Förklaringar till förkortningarna finns i Icao-dokument 8400 Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC).

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel
Identifiering av typen av rapport (M)	Typ av rapport (M)	METAR, METAR COR		METAR METAR COR
Platsindikator (M)	Icao-platsindikator (M)	nnnn		YUDO
Tidpunkt för observationen (M)	Dag och faktisk tidpunkt för observation i UTC (M)	nnnnnnZ		221630Z
Identifiering av en automatiserad eller saknad rapport (C)	Identifierare för automatiserad eller saknad rapport (C)	AUTO eller NIL		AUTO NIL
SLUT PÅ METAR OM RAPPORTEN SAKNAS				
Markvind (M)	Vindriktning (M)	nnn	VRB	24004MPS VRB01MPS (24008KT) (VRB02KT) 19006MPS (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Vindhastighet (M)	[P]nn[n]		
	Betydande hastighetsvariationer (C)	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Måttenheter (M)	MPS (eller KT)		
	Betydande riktnings- variationer (C)	nnnVnnn	—	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)				Exempel
Sikt (M)	Rådande eller lägsta siktvärde (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Lägsta siktvärde och riktning för lägsta siktvärde (C)	nnnn[N] eller nnnn[NE] eller nnnn[E] eller nnnn [SE] eller nnnn[S] eller nnnn[SW] eller nnnn[W] eller nnnn[NW]				2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Bansynvidd (RVR) (C) ([1])	Elementets namn (M)	R				R32/0400 R12R/1700 R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Rullbana (M)	nn[L]/eller nn[C]/eller nn[R]/				
	Bansynvidd (M)	[P eller M]nnnn				R14L/P2000 R10/M0050
	Bansynvidd, tendens från tidigare (C)	U, D eller N				R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Rådande väder (C)	Intensitet eller närhet till rådande väder (C)	– eller +	—	VC		
	Egenskaper hos och typ av rådande väder (M)	DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller FZUP eller FC ([2]) eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller SHUP eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN eller TSUP eller UP	FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG eller //	FG eller PO eller FC eller DS eller SS eller TS eller SH eller BLSN eller BLSA eller BLDU eller VA		RA HZ VCFG + TSRA FG VCSH + DZ VA VCTS –SN MIFG VCBLSA + TSRASN –SNRA DZ FG + SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)				Exempel
Moln (M)	Molnmängd och höjd till molnbas eller vertikalsikt (M)	FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn eller FEW/// eller SCT/// eller BKN/// eller OVC/// eller ///nnn eller //////	VVnnn eller VV///	NSC eller NCD		FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Molntyp (C)	CB eller TCU eller ///	—			BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025///
Lufttemperatur och daggpunktstemperatur (M)	Lufttemperatur och daggpunktstemperatur (M)	[M]nn/[M]nn				17/10 02/M08 M01/M10
Tryckvärden (M)	Elementets namn (M)	Q				Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn				
Tilläggsinformation (C)	Väder som inträffat nyligen (C)	REFZDZ eller REFZRA eller REDZ eller RE[SH]RA eller RERASN eller RE[SH]SN eller RESG eller RESHGR eller RESHGS eller REBLSN eller RESS eller REDS eller RETSRA eller RETSSN eller RETSGR eller RETSGS eller RETS eller REFC eller REVA eller REPL eller REUP eller REFZUP eller RETSUP eller RESHUP				REFZRA RETSRA
	Vindskjuvning (C)	WS Rnn[L] eller WS Rnn[C] eller WS Rnn[R] eller WS ALL RWY				WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	Havsytans temperatur och sjögång eller signifikant våghöjd (C)	W[M]nn/Sn eller W[M]nn/Hn[n][n]				W15/S2 W12/H75

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)					Exempel
Trendprognos (O)	Ändringsindikator (M)	NOSIG	BECMG eller TEMPO				NOSIG BECMG FEW020 TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT) BECMG FM1030 TL1130 CAVOK BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA
	Förändringsperiod (C)		FMnnnn och/eller TLnnnn eller ATnnnn				
	Vind (C)		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (eller nnn[P]nn[G[P]nn]KT)				
	Rådande sikt (C)		nnnn			C A V O K	
	Väderfenomen: intensitet (C)		– eller +	—	N S W		TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC
	Väderfenomen: egenskaper och typ (C)		DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN	FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller FC eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG			BECMG AT1130 OVC010 TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB
	Molnmängd, höjd till molnbas eller vertikalsikt (C)		FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn	VVnnn eller VV///	N S C		
	Molntyp (C)		CB eller TCU	—			

([1]) Tas med om sikt eller bansynvidd är < 1 500 m, för högst fyra banor.
([2]) ”Kraftig” används för att ange ”tornado” eller ”tromb”, ”måttlig” (ingen angivelse) för att ange ”trattmoln som inte når marken”.

Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i METAR

Element		Intervall	Upplösning
Rullbana: (inga enheter)		01–36	1
Vindriktning:	° rättvisande kurs	000–360	10
Vindhastighet:	MPS	00–99	1
	KT	00–199 (*)	1
Sikt:	M	0000–0750	50
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000–	0 (fast värde: 9 999)
Bansynvidd:	M	0000–0375	25
	M	0400–0750	50
	M	0800–2 000	100
Vertikalsikt:	30-tal M (100-tal FT)	000–020	1
Moln: höjd till molnbas: 30-tal M (100-tal FT)		000–099 100–200	1 10
Lufttemperatur, daggpunktstemperatur:	°C	–80 – +60	1
QNH:	hPa	0850–1 100	1
Havsytans temperatur:	°C	-10 – +40	1
Sjögång: (inga enheter)		0–9	1
Signifikant våghöjd:	M	0–999	0,1
Bankondition	Banbeteckning: (inga enheter)	01–36; 88; 99	1
	Avlagringar på banan: (inga enheter)	0–9	1
	Omfattning av kontamineringar på banan: (inga enheter)	1; 2; 5; 9	—
	Avlagringens djup: (inga enheter)	00–90; 92–99	1
	Friktionskoefficient eller bromsverkan: (inga enheter)	00–95; 99	1

(*) Det finns inga flygtekniska krav att rapportera markvindhastigheter på 100 kt (50 m/s) eller mer. Det finns dock möjlighet att vid behov rapportera vindhastigheter upp till 199 kt (99 m/s) för andra ändamål.

w) Tilläggen 3 och 4 ska ersättas med följande:

"Tillägg 3

Mall för TAF

Teckenförklaring:

M = Ingår obligatoriskt.

C = Ingår villkorligt, beroende på väderförhållanden eller observationsmetod.

O = Ingår valfritt.

Anmärkning 1: Intervallen och upplösningarna för numeriska element som ingår i TAF tillhandahålls i en separat tabell nedanför denna mall.

Anmärkning 2: Förklaringar till förkortningarna finns i Icao-dokument 8400 *Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes* (PANS-ABC).

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)	Exempel
Identifiering av typen av prognos (M)	Typ av prognos (M)	TAF eller TAF AMD eller TAF COR	TAF TAF AMD TAF COR
Platsindikator (M)	Icao-platsindikator (M)	nnnn	YUDO
Tidpunkt för utfärdande av prognosen (M)	Dag och tidpunkt för utfärdandet av prognosen i UTC (M)	nnnnnnZ	160000Z
Identifiering av en saknad prognos (C)	Identifierare för saknad prognos (C)	NIL	NIL
SLUT PÅ TAF OM PROGNOSEN SAKNAS			
Prognosens datum och giltighetsperiod (M)	Prognosens datum och giltighetsperiod i UTC (M)	nnnn/nnnn	0812/0918
Identifiering av en annullerad prognos (C)	Identifierare för annullerad prognos (C)	CNL	CNL
SLUT PÅ TAF OM PROGNOSEN ANNULLERAS			
Markvind (M)	Vindriktning (M)	nnn eller VRB	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005MPS (19010KT)
	Vindhastighet (M)	[P]nn[n]	00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Betydande hastighetsvariationer (C)	G[P]nn[n]	12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Måttenheter (M)	MPS (eller KT)	

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)				Exempel
Sikt (M)	Rådande sikt (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9000 9999
Väder (C)	Intensitet hos väderfenomen (C) [1]	– eller +		—		
	Egenskaper och typ av väderfenomen (C)	DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN		FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller FC eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG		RA HZ + TSRA FG –FZDZ PRFG + TSRASN SNRA FG
Moln (M) [2]	Molnmängd och höjd till molnbas eller vertikalsikt (M)	FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn	VVnnn eller VV///	NSC		FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Molntyp (C)	CB eller TCU	—			SCT008 BKN025CB
Temperatur (O) [3]	Elementets namn (M)	TX				TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Högsta temperatur (M)	[M]nn/				
	Dag och tidpunkt för förekomsten av högsta temperatur (M)	nnnnZ				
	Elementets namn (M)	TN				
	Lägsta temperatur (M)	[M]nn/				
	Dag och tidpunkt för förekomsten av lägsta temperatur (M)	nnnnZ				

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)				Exempel
Förväntade betydande ändringar av ett eller flera av de ovanstående elementen under giltighetsperioden (C)	Ändrings- eller sannolikhets-indikator (M)	PROB30 [TEMPO] eller PROB40 [TEMPO] eller BECMG eller TEMPO eller FM				
	Period för förekomst eller ändring (M)	nnnn/nnnn eller nnnnnn				
	Vind (C)	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS eller VRBnnMPS (eller nnn[P]nn[G[P]nn]KT eller VRBnnKT)				TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Rådande sikt (C)	nnnn			C A V O K	BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG
	Väderfenomen: intensitet (C)	– eller +	—	NSW		BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	Väderfenomen: egenskaper och typ (C)	DZ eller RA eller SN eller SG eller PL eller DS eller SS eller FZDZ eller FZRA eller SHGR eller SHGS eller SHRA eller SHSN eller TSGR eller TSGS eller TSRA eller TSSN	FG eller BR eller SA eller DU eller HZ eller FU eller VA eller SQ eller PO eller FC eller TS eller BCFG eller BLDU eller BLSA eller BLSN eller DRDU eller DRSA eller DRSN eller FZFG eller MIFG eller PRFG			

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)				Exempel
	Molnmängd, höjd till molnbas eller vertikalsikt (C)	FEWnnn eller SCTnnn eller BKNnnn eller OVCnnn	VVnnn eller VV///	NSC		FM051230 15004MPS 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC
	Molntyp (C)	CB eller TCU	—			BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020

([1]) Att ta med där så är tillämpligt. Ingen angivelse för måttlig intensitet.
([2]) Upp till fyra molnskikt.
([3]) Bestående av upp till fyra temperaturer (två högsta temperaturer och två lägsta temperaturer).

Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i TAF

Element		Intervall	Upplösning
Vindriktning:	° sann kurs	000–360	10
Vindhastighet:	MPS	00–99 (*)	1
	KT	0–199 (*)	1
Sikt:	M	0000–0750	50
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000 –	0 (fast värde: 9 999)
Vertikalsikt:	30-tal M (100-tal FT)	000–020	1
Moln: höjd till molnbas:	30-tal M (100-tal FT)	000–099 100–200	1 10
Lufttemperatur (högsta och lägsta): °C		–80 – +60	1

(*) Det finns inga flygtekniska krav att rapportera markvindhastigheter på 100 kt (50 m/s) eller mer. Det finns dock möjlighet att vid behov rapportera vindhastigheter upp till 199 kt (99 m/s) för andra ändamål.

Tillägg 4

Mall för varningar för vindskjuvning

Teckenförklaring:

M = Ingår obligatoriskt.

C = Ingår villkorligt, där så är tillämpligt.

Anmärkning 1: Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i varningar för vindskjuvning visas i tillägg 8.

Anmärkning 2: Förklaringar till förkortningarna finns i Icao-dokument 8400 *Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes* (PANS-ABC).

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)	Exempel
Platsindikator för flygplatsen (M)	Flygplatsens platsindikator	nnnn	YUCC
Identifiering av typen av meddelande (M)	Typ av meddelande och löpnummer	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Tidpunkt för framtagning och giltighetsperiod (M)	Dag och tidpunkt för utfärdande och, i tillämpliga fall, giltighetsperiod i UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] eller [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315
OM VARNINGEN FÖR VINDSKJUVNING SKA ANNULLERAS, SE NÄRMARE UPPGIFTER I SLUTET AV MALLEN.			
Fenomen (M)	Identifiering av fenomenet och dess position	[MOD] eller [SEV] WS IN APCH eller [MOD] eller [SEV] WS [APCH] RWYnnn eller [MOD] eller [SEV] WS IN CLIMB-OUT eller [MOD] eller [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn eller MBST IN APCH eller MBST [APCH] RWYnnn eller MBST IN CLIMB-OUT eller MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Observerat, rapporterat eller prognostiserat fenomen (M)	Identifiering av huruvida fenomenet är observerat eller rapporterat och förväntas fortgå eller prognostiserat	REP AT nnnn nnnnnnnn eller OBS [AT nnnn] eller FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Närmare uppgifter om fenomenet (C)	Beskrivning av det fenomen som orsakar utfärdandet av varningen för vindskjuvning	SFC WIND: nnn/nnMPS (eller nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (eller nnn/nnKT) eller nnKMH (eller nnKT) LOSS nnKM (eller nnNM) FNA RWYnn eller nnKMH (eller nnKT) GAIN nnKM (eller nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/5MPS 60M-WIND: 360/13MPS (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)

Element	Detaljinnehåll	Mall(ar)	Exempel
ELLER			
Annullering av varning för vindskjuvning	Annullering av varning för vindskjuvning, med hänvisning till dess identifiering	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/211330.

x) Tillägg 5 ska utgå.

y) Följande tillägg ska införas som tilläggen 5A och 5B:

”Tillägg 5A

Mall för SIGMET och AIRMET

Teckenförklaring:

M = Ingår obligatoriskt.

C = Ingår villkorligt, där så är tillämpligt.

= = En dubbel linje anger att den efterföljande texten ska placeras på den därpå följande raden.

Anmärkning: Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i SIGMET/AIRMET visas i tillägg 8.

Element	Detaljinnehåll	SIGMET-mall	AIRMET-mall	SIGMET-exempel	AIRMET-exempel
Platsindikator för FIR/CTA (M)	Icao-platsindikator för den flygtrafikledningsenhet som betjänar den FIR eller CTA som SIGMET/AIRMET avser	nnnn		YUCC YUDD	
Identifiering (M)	Identifiering och löpnummer för SIGMET eller AIRMET	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n	SIGMET U05 SIGMET I12	AIRMET 2 AIRMET 19 AIRMET B19
Giltighetsperiod (M)	Angivelser av dag och tidpunkt och därmed giltighetsperiod i UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn		VALID 010000/010400 VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200 VALID 1.5.2000/160000 VALID 192300/200300	
Platsindikator för MWO (M)	Platsindikator för den MWO som tar fram SIGMET eller AIRMET, med ett avskiljande bindestreck	nnnn–		YUDO– YUSO–	

Element	Detaljinnehåll	SIGMET-mall		AIRMET-mall	SIGMET-exempel	AIRMET-exempel
Namn på FIR/CTA (M)	Platsindikator för och namn på FIR/CTA för vilken SIGMET/AIRMET utfärdas	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/UIR] eller nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n]		YUCC AMSWELL FIR YUDD SHANLON FIR/UIR YUDD SHANLON CTA	YUCC AMSWELL FIR/2 YUDD SHANLON FIR
OM SIGMET SKA ANNULLERAS, SE NÄRMARE UPPGIFTER I SLUTET AV MALLEN.						
Fenomen (M)	Beskrivning av det fenomen som orsakar utfärdandet av SIGMET/AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] CB eller TC NN PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Ennn[nn] eller Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD		SFC WIND nnn/nn[n]MPS (eller SFC WIND nnn/nn[n]KT) SFC VIS nnnnM (nn) ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV]nnnnM (eller BKN CLD nnn/[ABV][n]nnnnFT) eller BKN CLD SFC/[ABV]nnnnM (eller BKN CLD SFC/[ABV][n]nnnnFT) OVC CLD nnn/[ABV]nnnnM (eller OVC CLD nnn/[ABV][n]nnnnFT) eller OVC CLD SFC/[ABV]nnnnM (eller OVC CLD SFC/[ABV][n]nnnnFT) ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW	OBSC TS OBSC TSGR EMBD TS EMBD TSGR FRQ TS FRQ TSGR SQL TS SQL TSGR TC GLORIA PSN N10 W060 CB TC NN PSN S2030 E06030 CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND 040/40MPS SFC WIND 310/20KT SFC VIS 1500M (BR) ISOL TS ISOL TSGR OCNL TS OCNL TSGR MT OBSC BKN CLD 120/900M BKN CLD 400/3000FT BKN CLD SFC/3000M BKN CLD SFC/ABV10000-FT OVC CLD 270/ABV3000M OVC CLD 900/ABV10000-FT OVC CLD SFC/3000M OVC CLD SFC/ABV10000-FT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
Observerade eller prognostiserade fenomen (M)	Angivelse av huruvida informationen bygger på observationer och förväntas fortsätta att gälla eller på prognoser	OBS [AT nnnnZ] eller FCST [AT nnnnZ]			OBS OBS AT 1210Z FCST FCST AT 1815Z	

Element	Detaljinnehåll	SIGMET-mall	AIRMET-mall	SIGMET-exempel	AIRMET-exempel
Plats (C)	Plats (avser latitud och longitud i grader och minuter)	Nnn[nn] Wnnn[nn] eller Nnn[nn] Ennn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Snn[nn] Ennn[nn] eller N OF Nnn[nn] eller S OF Nnn[nn] eller N OF Snn[nn] eller S OF Snn[nn] eller [AND] W OF Wnnn[nn] eller E OF Wnnn[nn] eller W OF Ennn[nn] eller E OF Ennn[nn] eller N OF Nnn[nn] eller N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] eller S OF Snn[nn] eller W OF Wnnn[nn] eller W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] eller E OF Ennn[nn] eller N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [AND N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]]] eller WI Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – [Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [4] eller APRX nnKM WID LINE BTN (eller nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]][– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] eller ENTIRE FIR/UIR eller ENTIRE CTA eller WI nnnKM (eller nnnNM) OF TC CENTRE		N2020 W07005 N48 E010 S60 W160 S0530 E16530 N OF N50 S OF N5430 N OF S10 S OF S4530 W OF W155 E OF W45 W OF E15540 E OF E09015 N OF N1515 AND W OF E13530 S OF N45 AND N OF N40 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 SW OF LINE N50 W005 – N60 W020 SW OF LINE N50 W020 – N45 E010 AND NE OF LINE N45 W020 – N40 E010 WI N6030 E02550 – N6055 E02500 – N6050 E02630 – N6030 E02550 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N60 W010 – N57 E010 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA WI 400KM OF TC CENTRE WI 250NM OF TC CENTRE	

Element	Detaljinnehåll	SIGMET-mall	AIRMET-mall	SIGMET-exempel	AIRMET-exempel
Nivå (C)	Flygnivå eller flyghöjd	[SFC/]FLnnn eller [SFC/]nnnnM (eller [SFC/][n]nnnnFT) eller FLnnn/nnn eller TOP FLnnn eller [TOP] ABV FLnnn eller [nnnn/]nnnnM (eller [[n]nnnn/][n]nnnnFT) eller [nnnnM/]FLnnn (eller [[n]nnnnFT/]FLnnn) eller (1) TOP [ABV eller BLW] FLnnn		FL180 SFC/FL070 SFC/3000M SFC/10000FT FL050/080 TOP FL390 ABV FL250 TOP ABV FL100 3000M 2000/3000M 8000FT 6000/12000FT 2000M/FL150 10000FT/FL250 TOP FL500 TOP ABV FL500 TOP BLW FL450	
Rörelse eller förväntad rörelse (C) (5)	Rörelse eller förväntad rörelse (riktning och hastighet) med hänvisning till ett av de 16 väderstrecken eller ”stillastående”	MOV N [nnKMH] eller MOV NNE [nnKMH] eller MOV NE [nnKMH] eller MOV ENE [nnKMH] eller MOV E [nnKMH] eller MOV ESE [nnKMH] eller MOV SE [nnKMH] eller MOV SSE [nnKMH] eller MOV S [nnKMH] eller MOV SSW [nnKMH] eller MOV SW [nnKMH] eller MOV WSW [nnKMH] eller MOV W [nnKMH] eller MOV WNW [nnKMH] eller MOV NW [nnKMH] eller MOV NNW [nnKMH] (eller MOV N [nnKT] eller MOV NNE [nnKT] eller MOV NE [nnKT] eller MOV ENE [nnKT] eller MOV E [nnKT] eller MOV ESE [nnKT] eller MOV SE [nnKT] eller MOV SSE [nnKT] eller MOV S [nnKT] eller MOV SSW [nnKT] eller MOV SW [nnKT] eller MOV WSW [nnKT] eller MOV W [nnKT] eller MOV WNW [nnKT] eller MOV NW [nnKT] eller MOV NNW [nnKT]) eller STNR		MOV SE MOV NNW MOV E 40KMH MOV E 20KT MOV WSW 20KT STNR	
Förändringar i intensitet (C)	Förväntade förändringar i intensitet	INTSF eller WKN eller NC		INTSF WKN NC	
Prognostiserad tidpunkt (C) (5)	Angivelse av den prognostiserade tidpunkten för fenomenet	FCST AT nnnnZ	—	FCST AT 2200Z	—
Prognostiserad position (C) (5)	Prognostiserad position för vulkaniskt askmoln eller centrum för tropisk cyklon eller andra riskfyllda fenomen (6) när giltighetsperioden för SIGMET slutar (C)	Nnn[nn] Wnnn[nn] eller Nnn[nn] Ennn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Snn[nn] Ennn[nn] eller N OF Nnn[nn] eller S OF Nnn[nn] eller N OF Snn[nn] eller S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] eller E OF Wnnn[nn] eller W OF Ennn[nn] eller E OF Ennn[nn]	—	N30 W170 N OF N30 S OF S50 AND W OF E170 S OF N46 AND N OF N39 NE OF LINE N35 W020 – N45 W040 SW OF LINE N48 W020 – N43 E010 AND NE OF LINE N43 W020 – N38 E010 WI N20 W090 – N05 W090 – N10 W100 –	—

Element	Detaljinnehåll	SIGMET-mall	AIRMET-mall	SIGMET-exempel	AIRMET-exempel
		eller N OF Nnn[nn] eller N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] eller S OF Snn[nn] eller W OF Wnnn[nn] eller W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] eller E OF Ennn[nn] eller N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] [AND N OF LINE eller NE OF LINE eller E OF LINE eller SE OF LINE eller S OF LINE eller SW OF LINE eller W OF LINE eller NW OF LINE Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]]] eller WI Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] (4) eller APRX nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] eller		N20 W100 – N20 W090 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N57 W005 – N55 E010 – N55 E030 ENTIRE FIR ENTIRE FI- R/UIR ENTIRE CTA TC CENTRE PSN N2740 W07345 NO VA EXP	

Element	Detaljinnehåll	SIGMET-mall	AIRMET-mall	SIGMET-exempel	AIRMET-exempel
		Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] [– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]][– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn]] eller ENTIRE FIR[/UIR] eller ENTIRE CTA eller TC CENTRE PSN Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn[nn] (1) eller NO VA EXP (2)			
Repetition av element (C) (3)	Repetition av element som ingår i en SIGMET för vulkaniskt askmoln eller tropisk cyklon	[AND]	—	AND	—
ELLER					
Annullering av SIGMET/AIRMET (C)	Annullering av SIGMET/AIRMET, med hänvisning till dess identifiering	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn eller CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] (2)	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnn-n	CNL SIGMET B04 101200/10160-0 CNL SIGMET I07 251030/25143-0 VA MOV TO YUDO FIR	CNL AIRMET 05 151520/151800

(1) Endast för SIGMET för tropiska cykloner.
(2) Endast för SIGMET för vulkanisk aska.
(3) Används för två vulkaniska askmoln eller två centrum för tropiska cykloner som samtidigt påverkar berörd FIR.
(4) Antalet koordinater ska begränsas till ett minimum och ska normalt inte överstiga sju.
(5) Elementen ”prognostiserad tidpunkt” och ”prognostiserad position” ska inte användas tillsammans med elementet ”rörelse eller förväntad rörelse”.

Anmärkning: Svår eller måttlig isbildning och svår eller måttlig turbulens (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB) i samband med åskväder, cumulonimbusmoln eller tropiska cykloner får inte tas med.

Tillägg 5B

Mall för speciell rapport från luftfartyg (upplänk)

Teckenförklaring:

M = Ingår obligatoriskt som en del av varje speciell rapport från luftfartyg (upplänk).

C = Ingår villkorligt, där så är tillämpligt.

= = En dubbel linje anger att den efterföljande texten ska placeras på den därpå följande raden.

Anmärkning: Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i speciella rapporter från luftfartyg visas i tillägg 8.

Element	Detaljinnehåll	Mall	Exempel
Identifiering (M)	Identifiering av speciell rapport från luftfartyg (upplänk)	ARS	ARS
Luftfartygs identitet (M)	Luftfartygets anropssignal för radiotelefoni	nnnnnn	VA812
Observerat fenomen (M)	Beskrivning av det observerade fenomen som orsakar utfärdandet av den speciella rapporten från luftfartyg	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA VA MT ASHVAL5 MOD TURB MOD ICE
Observationstidpunkt (M)	Tidpunkt för observation av det observerade fenomenet	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z
Plats (C)	Plats (avser latitud och longitud, i grader och minuter) för det observerade fenomenet	NnnnnWnnnnn eller NnnnnEnnnnn eller SnnnnWnnnnn eller SnnnnEnnnnn	N2020W07005 S4812E01036
Nivå (C)	Flygnivå eller höjd för det observerade fenomenet	FLnnn eller FLnnn/nnn eller nnnnM (eller [n]nnnnFT)	FL390 FL180/210 3000M 12000FT.

z) Tilläggen 6, 7 och 8 ska ersättas med följande:

”Tillägg 6

Mall för rådgivning om vulkanisk aska

Teckenförklaring:

M = Ingår obligatoriskt.

O = Ingår valfritt.

= = En dubbel linje anger att den efterföljande texten ska placeras på den därpå följande raden.

Anmärkning 1: Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i rådgivning om vulkanisk aska visas i tillägg 8.

Anmärkning 2: Förklaringar till förkortningarna finns i Icao-dokument 8400 *Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes* (PANS-ABC).

Anmärkning 3: Införande av ett ”kolon” efter ledtexten för varje element är obligatoriskt.

Anmärkning 4: Talen 1–18 visas endast som förtydligande och ingår inte i rådgivningen enligt exemplet.

Element		Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel	
1	Identifiering av typen av meddelande (M)	Typ av meddelande	VA ADVISORY		VA ADVISORY	
2	Tidpunkt för framtagning (M)	År, månad, dag, tidpunkt (UTC)	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20080923/0130Z
3	Namn på VAAC (M)	Namn på VAAC	VAAC:	nnnnnnnnnnnn	VAAC:	TOKYO
4	Namn på vulkan (M)	Vulkanens namn och nummer enligt IAVCEI (*International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior*)	VOLCANO:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] eller UNKNOWN eller UNNAMED	VOLCANO: VOLCANO:	KARYMSKY 1000–13 UNNAMED
5	Vulkanens position (M)	Vulkanens position i grader och minuter	PSN:	Nnnnn eller Snnnn Wnnnnn eller Ennnnn eller UNKNOWN	PSN: PSN:	N5403 E15927 UNKNOWN
6	Stat eller region (M)	Stat, eller region om aska inte rapporteras över en stat	AREA:	nnnnnnnnnnnnnnn	AREA:	RUSSIA
7	Toppens högsta höjd över havet (M)	Toppens högsta höjd över havet i meter (eller ft)	SUMMIT ELEV:	nnnnM (eller nnnnnFT)	SUMMIT ELEV:	1536M
8	Nummer på rådgivning (M)	Nummer på rådgivning: år (fyra siffror) och meddelandenummer (separat sekvens för varje vulkan)	ADVISORY NR:	nnnn/nnnn	ADVISORY NR:	2008/4
9	Informationskälla (M)	Informationskälla (fritext)	INFO SOURCE:	Fritext, högst 32 tecken	INFO SOURCE:	MTSAT-1R KVERT KEMSD

Element		Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel	
10	Färgkod (O)	Luftfartsfärgkod	AVIATION COLOUR CODE:	RED eller ORANGE eller YELLOW eller GREEN eller UNKNOWN eller NOT GIVEN eller NIL	AVIATION COLOUR CODE:	RED
11	Närmare uppgifter om utbrottet (M)	Närmare uppgifter om utbrottet (inklusive datum/tidpunkt för utbrott)	ERUPTION DETAILS:	Fritext, högst 64 tecken eller UNKNOWN	ERUPTION DETAILS:	ERUPTION AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED
12	Tidpunkt för observation (eller uppskattning) av vulkaniska askmoln (M)	Dag och tidpunkt (i UTC) för observation (eller uppskattning) av vulkaniska askmoln	OBS (eller EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS VA DTG:	23/0100Z
13	Observerade eller uppskattade vulkaniska askmoln (M)	Horisontell och vertikal utbredning (i grader och minuter) vid tiden för observation av de observerade eller uppskattade vulkaniska askmolnen eller, om basen är okänd, toppen av de observerade eller uppskattade vulkaniska askmolnen De observerade eller uppskattade vulkaniska askmolnens rörelse	OBS VA CLD eller EST VA CLD:	TOP FLnnn eller SFC/FLnnn eller FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn][– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]] MOV N nnKMH (eller KT) eller MOV NE nnKMH (eller KT) eller MOV E nnKMH (eller KT) eller MOV SE nnKMH (eller KT) eller MOV S nnKMH (eller KT) eller MOV SW nnKMH (eller KT) eller MOV W nnKMH (eller KT) eller MOV NW nnKMH (eller KT) eller VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA	OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 – N5400 E16100 – N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 – N5130 E16230 – N5230 E16230 – N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12MPS

Element		Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel	
				WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]MPS (eller KT) ([2]) eller WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (eller KT) eller WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (eller KT) eller WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (eller KT)		
14	De vulkaniska askmolnens prognostiserade höjd och position (+ 6 HR) (M)	Datum och tidpunkt (i UTC) (6 timmar från ”tidpunkt för observation (eller uppskattning) av vulkaniska askmoln” i punkt 12) Prognostiserad höjd och position (i grader och minuter) för varje molnmassa i form av vulkanisk aska för denna bestämda giltiga tidpunkt	FCST VA CLD + 6 HR:	nn/nnnnZ SFC eller FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn][– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]] ([1]) eller NO VA EXP eller NOT AVBL eller NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 6 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 – N5130 E16230 – N5330 E16230 – N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 – N4830 E16630 – N5130 E16630 – N5130 E16330 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
15	Det vulkaniska askmolnets prognostiserade höjd och position (+ 12 HR) (M)	Datum och tidpunkt (i UTC) (12 timmar från ”tidpunkt för observation (eller uppskattning) av vulkaniska askmoln” i punkt 12) Prognostiserad höjd och position (i grader och minuter) för varje molnmassa i form av vulkanisk aska för denna bestämda giltiga tidpunkt	FCST VA CLD + 12 HR:	nn/nnnnZ SFC eller FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller	FCST VA CLD + 12 HR:	23/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 – N4830 E16600 – N5300 E16600 – N5300 E16130 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED

Element		Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel	
				Ennn[nn]] eller NO VA EXP eller NOT AVBL eller NOT PROVIDED		
16	De vulkaniska askmolnens prognostiserade höjd och position (+ 18 HR) (M)	Datum och tidpunkt (i UTC) (18 timmar från ”tidpunkt för observation (eller uppskattning) av vulkaniska askmoln” i punkt 12) Prognostiserad höjd och position (i grader och minuter) för varje molnmassa i form av vulkanisk aska för denna bestämda giltiga tidpunkt	FCST VA CLD + 18 HR:	nn/nnnnZ SFC eller FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn] – Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]– Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn [nn] eller Ennn[nn]] eller NO VA EXP eller NOT AVBL eller NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 18 HR:	23/1900Z NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
17	Anmärkningar (M)	Anmärkningar, vid behov	RMK:	Fritext, högst 256 tecken eller NIL	RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) INDICATES ERUPTION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVIDENT ON SATELLITE IMAGERY NIL
18	Nästa rådgivning (M)	År, månad, dag, tidpunkt (UTC)	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ eller NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ eller NO FURTHER ADVISORIES eller WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVISORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

([1]) Upp till fyra utvalda skikt.
([2]) Om vulkaniskt askmoln rapporteras (t.ex. genom AIREP) men inte är identifierbart från satellitdata.

Tillägg 7

Mall för rådgivning om tropiska cykloner

Teckenförklaring:

= = En dubbel linje anger att den efterföljande texten ska placeras på den därpå följande raden.

Anmärkning 1: Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i rådgivning om tropisk cyklon visas i tillägg 8.

Anmärkning 2: Förklaringar till förkortningarna finns i Icao-dokument 8400 *Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes* (PANS-ABC).

Anmärkning 3: Alla element är obligatoriska.

Anmärkning 4: Införande av ett ”kolon” efter ledtexten för varje element är obligatoriskt.

Anmärkning 5: Talen 1–19 visas endast som förtydligande och ingår inte i rådgivningen enligt exemplet.

Element		Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel	
1	Identifiering av typen av meddelande	Typ av meddelande	TC ADVISORY		TC ADVISORY	
2	Tidpunkt för framtagning	År, månad, dag, tidpunkt (UTC) för utfärdande	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20040925/1600Z
3	Namn på TCAC	Namn på TCAC (platsindikator eller fullständigt namn)	TCAC:	nnnn eller nnnnnnnnnn	TCAC: TCAC:	YUFO MIAMI
4	Den tropiska cyklonens namn	Namn på den tropiska cyklonen eller ”NN” för ej namngiven tropisk cyklon	TC:	nnnnnnnnnnnn eller NN	TC:	GLORIA
5	Nummer på rådgivning	Nummer på rådgivning (börjar med ”01” för varje tropisk cyklon)	NR:	nn	NR:	01
6	Position för centrum	Position för den tropiska cyklonens centrum (i grader och minuter)	PSN:	Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn [nn]	PSN:	N2706 W07306

Element		Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel	
7	Rörelseriktning och rörelsehastighet	Rörelsens riktning och hastighet angiven med hjälp av 16 väderstreck respektive i km/tim (eller kt) eller med ”förflyttas långsamt” (< 6 km/tim (3 kt) eller ”stillastående” (< 2 km/tim (1 kt))	MOV:	N nnKMH (eller KT) eller NNE nnKMH (eller KT) eller NE nnKMH (eller KT) eller ENE nnKMH (eller KT) eller E nnKMH (eller KT) eller ESE nnKMH (eller KT) eller SE nnKMH (eller KT) eller SSE nnKMH (eller KT) eller S nnKMH (eller KT) eller SSW nnKMH (eller KT) eller SW nnKMH (eller KT) eller WSW nnKMH (eller KT) eller W nnKMH (eller KT) eller WNW nnKMH (eller KT) eller NW nnKMH (eller KT) eller NNW nnKMH (eller KT) eller SLW eller STNR	MOV:	NW 20KMH
8	Centrumtryck	Centrumtryck (i hPa)	C:	nnnHPA	C:	965HPA
9	Högsta markvind	Högsta markvind nära centrum (medelvärde för markvind över 10 minuter, i m/s (eller kt))	MAX WIND:	nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	MAX WIND:	22MPS
10	Prognostiserad position för centrum (+ 6 HR)	Datum och tidpunkt (i UTC) (6 timmar från DTG i punkt 2) Prognostiserad position (i grader och minuter) för den tropiska cyklonens centrum	FCST PSN +6 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn [nn]	FCST PSN +6 HR:	25/2200Z N2748 W07350
11	Prognostiserad högsta markvind (+ 6 HR)	Prognostiserad högsta markvind (6 timmar från DTG i punkt 2)	FCST MAX WIND +6 HR:	nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND +6 HR:	22MPS

Element		Detaljinnehåll	Mall(ar)		Exempel	
12	Prognostiserad position för centrum (+ 12 HR)	Datum och tidpunkt (i UTC) (12 timmar från DTG i punkt 2) Prognostiserad position (i grader och minuter) för den tropiska cyklonens centrum	FCST PSN +12 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn [nn]	FCST PSN +12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
13	Prognostiserad högsta markvind (+ 12 HR)	Prognostiserad högsta markvind (12 timmar från DTG i punkt 2)	FCST MAX WIND + 12 HR:	nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 12 HR:	22MPS
14	Prognostiserad position för centrum (+ 18 HR)	Datum och tidpunkt (i UTC) (18 timmar från DTG i punkt 2) Prognostiserad position (i grader och minuter) för den tropiska cyklonens centrum	FCST PSN +18 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn [nn]	FCST PSN +18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
15	Prognostiserad högsta markvind (+ 18 HR)	Prognostiserad högsta markvind (18 timmar från DTG i punkt 2)	FCST MAX WIND + 18 HR:	nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 18 HR:	21MPS
16	Prognostiserad position för centrum (+ 24 HR)	Datum och tidpunkt (i UTC) (24 timmar om dygnet och sju dagar i veckan från DTG i punkt 2) Prognostiserad position (i grader och minuter) för den tropiska cyklonens centrum	FCST PSN +24 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] eller Snn[nn] Wnnn[nn] eller Ennn [nn]	FCST PSN +24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
17	Prognostiserad högsta markvind (+ 24 HR)	Prognostiserad högsta markvind (24 timmar om dygnet och sju dagar i veckan från DTG i punkt 2)	FCST MAX WIND + 24 HR:	nn[n]MPS (eller nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 24 HR:	20MPS
18	Anmärkningar	Anmärkningar, vid behov	RMK:	Fritext, högst 256 tecken eller NIL	RMK:	NIL
19	Förväntad tidpunkt för utfärdande av nästa rådgivning	År, månad, dag och tidpunkt (i UTC) för förväntat utfärdande av nästa rådgivning	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ eller NO MSG EXP	NXT MSG:	20040925/ 2000Z

Tillägg 8

Intervall och upplösningar för numeriska element som ingår i rådgivning om vulkanisk aska, rådgivning om tropiska cykloner, SIGMET, AIRMET, flygplatsvarning och varning för vindskjuvning

Element		Intervall	Upplösning
Toppens högsta höjd över havet:	M	000–8 100	1
	FT	000–27 000	1
Nummer på rådgivning:	för VA (index) (1)	000–2 000	1
	för TC (index) (1)	00–99	1
Högsta markvind:	MPS	00–99	1
	KT	00–199	1
Centrumtryck:	hPa	850–1 050	1
Markvindens hastighet:	MPS	15–49	1
	KT	30–99	1
Marksikt:	M	0000–0750	50
	M	0800–5 000	100
Moln: höjd till molnbas:	M	000–300	30
	FT	000–1 000	100
Moln: höjd till molnets topp:	M	000–2 970	30
	M	3 000–20 000	300
	FT	000–9 900	100
	FT	10 000–60 000	1 000
Latituder:	° (grader)	00–90	1
	(minuter)	00–60	1
Longituder:	° (grader)	000–180	1
	(minuter)	00–60	1
Flygnivåer		000–650	10
Rörelse:	KMH	0–300	10
	KT	0–150	5

(1) Dimensionslös.

(6) Bilaga VI ska ersättas med följande:

”BILAGA VI

SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGBRIEFINGTJÄNST

(Del-AIS)

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGBRIEFINGTJÄNST (AIS.OR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

AIS.OR.100 Hantering av luftfartsinformation

En leverantör av flygbriefingtjänst ska inrätta resurser och processer för informationshantering som på ett lämpligt sätt säkerställer att kvalitetssäkrade flygdata och kvalitetssäkrad flyginformation i god tid insamlas, behandlas, lagras, integreras, utbyts och levereras i flygledningstjänstsystemet.

AIS.OR.105 Skyldigheter för leverantörer av flygbriefingtjänst

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa tillhandahållandet av de flygdata och den flyginformation som krävs för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska ta emot, kollationera eller sammanställa, redigera, formatera, offentliggöra, lagra och distribuera flygdata och flyginformation avseende en medlemsstats hela territorium samt de områden över internationellt vatten där medlemsstaten ansvarar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att flygdata och flyginformation är tillgängliga för

(1) personal som har arbetsuppgifter som rör flygtrafiken, inbegripet flygbesättningar, enheter för färdplanering och flygsimulatorer,

(2) de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ansvarar för flyginformationstjänst, och

(3) de avdelningar som ansvarar för information före flygning.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska dygnet runt kunna ta fram och utfärda NOTAM inom sitt ansvarsområde samt den information före flygning som krävs för delsträckor som påbörjas på en flygplats/helikopterflygplats inom dess ansvarsområde.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska ge andra leverantörer av flygbriefingtjänst tillgång till de flygdata och den flyginformation som de behöver.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att det finns förfaranden för att bedöma och reducera säkerhetsrisker för luftfarten till följd av data- och informationsfel.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska tydligt ange att de flygdata och den flyginformation som tillhandahålls för en medlemsstat eller på en medlemsstats vägnar tillhandahålls under den medlemsstatens ansvar, oavsett i vilket format detta sker.

AVSNITT 2 – HANTERING AV DATAKVALITET

AIS.OR.200 Allmänt

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa att

a) flygdata och flyginformation tillhandahålls i enlighet med de specifikationer som fastställs i den flygdatakatalog som anges i tillägg 1 till bilaga III (Del-ATM/ANS.OR),

b) datakvaliteten upprätthålls, och

c) automatisering används för att möjliggöra behandling och utbyte av digitala flygdata.

AIS.OR.205 Formella avtal

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att formella avtal upprättas med

a) alla parter som överför data till leverantören, och

b) andra leverantörer av flygbriefingtjänst, när flygdata och flyginformation utbyts med dem.

AIS.OR.210 Utbyte av flygdata och flyginformation

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa att

a) formatet för flygdata bygger på en modell för flyginformationsutbyte som är utformad för att vara globalt kompatibel, och

b) flygdata utbyts på elektronisk väg.

AIS.OR.215 Verktyg och programvara

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa att de verktyg och den programvara som används för att stödja eller automatisera flygdata- och flyginformationsprocesser utför sina funktioner utan att inverka negativt på kvaliteten på flygdata och flyginformation.

AIS.OR.220 Validering och verifiering

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att verifierings- och valideringstekniker används så att flygdata uppfyller de tillhörande datakvalitetskrav (DQR) som anges i punkt AIS.TR.200.

AIS.OR.225 Metadata

En leverantör av flygbriefingtjänst ska samla in och bevara metadata.

AIS.OR.230 Upptäckt av datafel och autentisering

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa att

a) digitala metoder för upptäckt av datafel används vid överföring och/eller lagring av flygdata, för att stödja de tillämpliga dataintegritetsnivåer som anges i punkt AIS.TR.200 c, och

b) överföringen av flygdata omfattas av en lämplig autentiseringsprocess, så att mottagarna kan bekräfta att data eller information har överförts av en godkänd källa.

AIS.OR.235 Felrapportering, felmätning och korrigerande åtgärder

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att mekanismer för felrapportering, felmätning och korrigerande åtgärder inrättas och upprätthålls.

AIS.OR.240 Begränsningar hos data

En leverantör av flygbriefingtjänst ska i flyginformationsprodukter, utom NOTAM, identifiera de flygdata och den flyginformation som inte uppfyller datakvalitetskraven (DQR).

AIS.OR.250 Krav på enhetlighet

I de fall då flygdata och flyginformation anges i mer än en medlemsstats luftfartspublikation ska de leverantörer av flygbriefingtjänst som ansvarar för dessa publikationer införa mekanismer som säkerställer att den duplicerade informationen är enhetlig.

AVSNITT 3 – FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

AIS.OR.300 Allmänt – Flyginformationsprodukter

När en leverantör av flygbriefingtjänst tillhandahåller flygdata och flyginformation i flera format ska den se till att processer införs som säkerställer att data och information i olika format är enhetliga.

Kapitel 1 – Flyginformation i en standardiserad presentation

AIS.OR.305 Luftfartspublikation (AIP)

En leverantör av flygbriefingtjänst ska ge ut en luftfartspublikation.

AIS.OR.310 AIP-ändringar

En leverantör av flygbriefingtjänst ska

a) utfärda permanenta ändringar av en luftfartspublikation som AIP-ändringar, och

b) se till att en luftfartspublikation ändras eller återutges så pass regelbundet att informationen alltid är fullständig och aktuell.

AIS.OR.315 AIP-tillägg

En leverantör av flygbriefingtjänst ska

a) i form av AIP-tillägg utfärda tillfälliga modifikationer med lång varaktighet – minst tre månader – och information med kort varaktighet som innehåller omfattande text och/eller grafik,

b) regelbundet tillhandahålla en kontrollista för giltiga AIP-tillägg, och

c) offentliggöra ett nytt AIP-tillägg som en ersättning när ett fel uppstår i ett AIP-tillägg eller när giltighetstiden för ett AIP-tillägg ändras.

AIS.OR.320 Informationscirkulär för luftfarten (AIC)

En leverantör av flygbriefingtjänst ska som ett informationscirkulär för luftfarten ge ut följande:

a) Långsiktiga prognoser över alla större förändringar av lagstiftning, bestämmelser, procedurer eller anläggningar.

b) Information av rent förklarande eller rådgivande karaktär som rör flygsäkerheten.

c) Information eller anmälningar av förklarande eller rådgivande karaktär som rör tekniska eller rent administrativa frågor eller lagstiftningsfrågor.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska minst en gång per år se över giltigheten hos ett gällande informationscirkulär för luftfarten.

AIS.OR.325 Flygkartor

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa följande i fråga om nedanstående typer av flygkartor, om sådana finns tillgängliga:

a) Att de ingår i en luftfartspublikation eller lämnas separat till mottagarna av luftfartspublikationen:

   (1) Flygplatshinderkarta – typ A.

   (2) Flygplats-/helikopterflygplatskarta.

   (3) Karta för markrörelse på flygplatsen.

   (4) Karta för parkering/dockning av luftfartyg.

   (5) Terrängkarta för precisionsinflygning.

   (6) Karta över lägsta höjd för ATC-övervakning.

   (7) Ytdiagram.

(8) Standardinflygningskarta – IFR (STAR).

(9) Standardutflygningskarta – IFR (SID).

(10) Instrumentinflygningskarta.

(11) Karta för visuell inflygning.

(12) Sträcknavigeringskarta.

b) Att de tillhandahålls som en del av flyginformationsprodukter:

(1) Flygplatshinderkarta – typ B.

(2) Världsflygkarta 1:1 000 000.

(3) Världsflygkarta 1:500 000.

(4) Flygkarta – liten skala.

(5) Plottningskarta.

AIS.OR.330 NOTAM

En leverantör av flygbriefingtjänst ska

a) omedelbart utfärda ett NOTAM om den information som ska distribueras är av tillfällig karaktär och har kort varaktighet eller när operativt betydande permanenta ändringar eller tillfälliga ändringar med lång varaktighet sker med kort varsel, utom i fråga om omfattande text och/eller grafik, och

b) som ett NOTAM utfärda information om tillkomst eller förändring av eller beskaffenhet hos en luftfartsrelaterad anläggning, tjänst, procedur eller riskkälla, om vilken kännedom i rätt tid är avgörande för personal som har arbetsuppgifter som rör flygtrafiken.

Efterlevnaden av punkt AIS.OR.200 får inte hindra brådskande distribution av flyginformation som är nödvändig för flygsäkerheten.

Kapitel 2 – Digitala datamängder

AIS.OR.335 Allmänt – Digitala datamängder

Om digitala data är tillgängliga ska en leverantör av flygbriefingtjänst se till att de föreligger i form av följande datamängder:

(1) AIP-datamängder.

(2) Datamängder avseende terräng.

(3) Datamängder avseende hinder.

(4) Datamängder avseende kartering för flygplatser.

(5) Datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer.

När terrängdata görs tillgängliga ska de tillhandahållas i form av datamängder avseende terräng.

En kontrollista över giltiga datamängder ska regelbundet tillhandahållas.

AIS.OR.340 Krav avseende metadata

Varje datamängd ska inbegripa en minimiuppsättning metadata som ska lämnas till nästa användare.

AIS.OR.345 AIP-datamängd

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att en AIP-datamängd, om den finns tillgänglig, innefattar en digital framställning av flyginformation av varaktig karaktär, inklusive permanent information och tillfälliga modifikationer med lång varaktighet.

AIS.OR.350 Terräng- och hinderdata – Allmänna krav

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att terräng- och hinderdata, om sådana är tillgängliga, tillhandahålls i enlighet med punkt AIS.TR.350.

AIS.OR.355 Datamängder avseende terräng

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att terrängdata, om sådana är tillgängliga, tillhandahålls

a) när det gäller område 1, i enlighet med punkt AIS.TR.350, och

b) när det gäller flygplatser, avseende följande och på följande sätt:

(1) Område 2a eller delar därav, i enlighet med punkt AIS.TR.350 b.1.

(2) Områdena 2b, 2c och 2d eller delar av dessa, i enlighet med punkt AIS.TR.350 b.2, b.3 och b.4, i fråga om terräng

i) som ligger inom 10 km från flygplatsens referenspunkt (ARP), och

ii) som ligger bortom 10 km från ARP, om terrängen penetrerar horisontalplanet 120 m över den lägsta banhöjden.

(3) Startflygbaneområdet eller delar därav.

(4) Ett område, eller delar därav, inom den laterala utbredningen av flygplatsens hinderbegränsande ytor.

(5) Område 3 eller delar av därav, som det definieras i punkt AIS.TR.350 c, i fråga om terräng som sträcker sig 0,5 m över det horisontella planet och som passerar genom den närmaste punkten på flygplatsens färdområde.

(6) Område 4 eller delar därav, som det definieras i punkt AIS.TR.350 d, i fråga om alla banor som inrättats för precisionsinflygning kategori II eller precisionsinflygning kategori III och för vilka operatörer behöver detaljerad terränginformation för att kunna bedöma terrängens inverkan på bestämningen av beslutshöjden med hjälp radiohöjdmätare.

AIS.OR.360 Datamängder avseende hinder

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att hinderdata, om sådana är tillgängliga, tillhandahålls

a) i fråga om hinder inom område 1 vars höjd är minst 100 m över marknivån,

b) när det gäller flygplatser, i fråga om alla hinder inom område 2 som bedöms utgöra en risk för flygtrafiken, och

c) när det gäller flygplatser, avseende följande:

(1) Område 2a eller delar därav, i fråga om hinder som penetrerar den relevanta insamlingsytan för hinderdata.

(2) Objekt i startflygbaneområdet eller delar därav, som skjuter ut över en plan yta som har en lutning på 1,2 % och som har ett gemensamt ursprung med startflygbaneområdet.

(3) Penetreringar av flygplatsens hinderbegränsande ytor eller delar därav.

(4) Områdena 2b, 2c och 2d, i fråga om hinder som penetrerar de relevanta insamlingsytorna för hinderdata.

(5) Område 3 eller delar därav, i fråga om hinder som penetrerar den relevanta insamlingsytan för hinderdata.

(6) Område 4 eller delar därav, i fråga om alla banor som inrättats för precisionsinflygning kategori II eller precisionsinflygning kategori III.

AIS.OR.365 Datamängder avseende kartering för flygplatser

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att datamängder avseende kartering för flygplatser, om sådana är tillgängliga, tillhandahålls i enlighet med punkt AIS.TR.365.

AIS.OR.370 Datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer, om sådana är tillgängliga, tillhandahålls i enlighet med punkt AIS.TR.370.

AVSNITT 4 – DISTRIBUTIONSTJÄNSTER OCH INFORMATIONSTJÄNSTER FÖRE FLYGNING

AIS.OR.400 Distributionstjänster

En leverantör av flygbriefingtjänst ska

a) distribuera tillgängliga flyginformationsprodukter till de användare som begär det,

b) tillgängliggöra luftfartspublikationer, AIP-ändringar, AIP-tillägg, NOTAM och informationscirkulär för luftfarten på snabbast möjliga sätt,

c) se till att NOTAM distribueras via luftfartens fasta telekommunikationstjänst (AFS), närhelst detta är praktiskt möjligt,

d) se till att internationellt utbyte av NOTAM endast äger rum enligt ömsesidig överenskommelse mellan de internationella NOTAM-kontoren och de berörda multinationella enheterna för bearbetning av NOTAM, och

e) vid behov organisera utfärdande och mottagning av NOTAM som distribueras via telekommunikation så att operativa krav uppfylls.

AIS.OR.405 Informationstjänster före flygning

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa att

a) för varje flygplats/helikopterflygplats, flyginformation avseende delsträckor som påbörjas på den flygplatsen/helikopterflygplatsen görs tillgänglig för den personal som har arbetsuppgifter som rör flygtrafiken, inbegripet flygbesättningar och avdelningar som ansvarar för information före flygning, och

b) den flyginformation som tillhandahålls för planeringen före flygning innefattar information av operativ betydelse från flyginformationsprodukterna.

AVSNITT 5 – UPPDATERINGAR AV FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

AIS.OR.500 Allmänt – Uppdateringar av flyginformationsprodukter

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att flygdata och flyginformation ändras eller återutges, så att de hålls uppdaterade.

AIS.OR.505 Reglering och kontroll av flyginformation (AIRAC)

En leverantör av flygbriefingtjänst ska se till att information om de omständigheter som anges i punkt AIS.TR.505 a distribueras inom AIRAC-systemet.

En leverantör av flygbriefingtjänst ska säkerställa att

(1) den information som anmälts inom AIRAC-systemet inte ändras ytterligare under minst 28 dagar efter ikraftträdandedatumet enligt AIRAC, såvida inte den anmälda omständigheten är av tillfällig karaktär och inte kommer att gälla under hela perioden,

(2) den information som tillhandahålls inom AIRAC-systemet distribueras/görs tillgänglig så att den når ut till mottagarna minst 28 dagar före ikraftträdandedatumet enligt AIRAC, och

(3) andra genomförandedatum än ikraftträdandedatumen enligt AIRAC inte används för i förväg planerade operativt betydande modifikationer som kräver kartografiskt arbete och/eller för uppdatering av navigationsdatabaser.

AIS.OR.510 NOTAM

En leverantör av flygbriefingtjänst ska

a) se till att NOTAM tillhandahålls i enlighet med punkt AIS.TR.510, och

b) tillhandahålla ett ”utlösande NOTAM”, i enlighet med punkt AIS.TR.510 f, när en AIP-ändring eller ett AIP-tillägg offentliggörs i enlighet med AIRAC-förfaranden.

AIS.OR.515 Uppdateringar av datamängder

En leverantör av flygbriefingtjänst ska

a) ändra eller återutge datamängder så pass regelbundet att de alltid är aktuella, och

b) utfärda permanenta ändringar och tillfälliga ändringar med lång varaktighet – minst tre månader – som görs tillgängliga som digitala data, i form av en komplett datamängd och/eller en delmängd som endast inbegriper skillnaderna gentemot en tidigare utfärdad fullständig datamängd.

AVSNITT 6 – PERSONALKRAV

AIS.OR.600 Allmänna krav

Utöver punkt ATM/ANS.OR.B.005 a.6 i bilaga III ska en leverantör av flygbriefingtjänst säkerställa att den personal som ansvarar för tillhandahållandet av flygdata och flyginformation

a) är medveten om och tillämpar

(1) de krav rörande flyginformationsprodukter och flygbriefingtjänster som anges i avsnitten 2–5,

(2) de uppdateringscykler som gäller för utfärdande av AIP-ändringar och AIP-tillägg avseende de områden för vilka de tillhandahåller flygdata eller flyginformation,

b) är tillräckligt utbildad, kompetent och auktoriserad för de arbetsuppgifter den ska utföra.

KAPITEL B – YTTERLIGARE TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV FLYGBRIEFINGTJÄNST (AIS.TR)

AVSNITT 2 – HANTERING AV DATAKVALITET

AIS.TR.200 Allmänt

a) Noggrannheten hos flygdata ska vara den som anges i flygdatakatalogen (nedan kallad *datakatalogen*), enligt specifikation i tillägg 1 till bilaga III (Del-ATM/ANS.OR).

b) Upplösningen hos flygdata ska stå i proportion till den faktiska datanoggrannheten.

c) Integriteten hos flygdata ska upprätthållas. Baserat på den integritetsklassificering som specificeras i datakatalogen ska förfaranden inrättas så att

(1) i fråga om rutindata, förvanskning undviks under hela processen för databehandling,

(2) i fråga om väsentliga data, ingen förvanskning uppstår under något skede av hela processen och att vid behov ytterligare processer införs för att hantera potentiella risker i den övergripande systemarkitekturen så att dataintegriteten på denna nivå säkras,

(3) i fråga om kritiska data, ingen förvanskning uppstår under något skede av hela processen och att ytterligare integritetssäkringsförfaranden införs för att helt motverka effekterna av de fel som genom en grundlig analys av den övergripande systemarkitekturen identifieras som potentiella risker för dataintegriteten.

d) Spårbarheten hos flygdata ska säkerställas.

e) Aktualiteten hos flygdata ska säkerställas, inklusive eventuella begränsningar av den period data faktiskt gäller.

f) Fullständigheten hos flygdata ska säkerställas.

g) Formatet på de data som tillhandahålls ska säkerställa att data tolkas på ett sätt som är förenligt med deras avsedda användning.

AIS.TR.210 Utbyte av flygdata och flyginformation

Med undantag för terrängdata ska utbytesformatet för flygdata

a) möjliggöra utbyte av data för både enskilda objekt och grupper av objekt,

b) möjliggöra utbyte av referensinformation som ett resultat av permanenta ändringar,

c) struktureras i överensstämmelse med de områden och egenskaper som anges i flygdatakatalogen och dokumenteras genom en mappning mellan utbytesformatet och flygdatakatalogen.

AIS.TR.220 Verifiering

a) Verifieringen ska säkerställa att

(1) flygdata mottagits utan förvanskning,

(2) flygdataprocessen inte medför förvanskning.

b) Flygdata och flyginformation som förs in manuellt ska bli föremål för en oberoende verifiering så att eventuella fel som kan ha uppstått identifieras.

AIS.TR.225 Metadata

Metadata som insamlas ska minst omfatta följande:

a) Identifiering av de organisationer eller enheter som utför någon åtgärd för att ta fram, överföra eller manipulera flygdata.

b) Den åtgärd som utförts.

c) Datum och tidpunkt för utförande av åtgärden.

AIS.TR.235 Felrapportering, felmätning och korrigerande åtgärder

Mekanismer för felrapportering, felmätning och korrigerande åtgärder ska säkerställa följande:

a) Att de problem som identifierats under framtagande, produktion, lagring, hantering och behandling, eller de som rapporterats av användarna efter offentliggörandet, registreras.

b) Att alla problem som rapporterats avseende flygdata och flyginformation analyseras av leverantören av flygbriefingtjänst och att nödvändiga korrigerande åtgärder utförs.

c) Att lösning av alla fel, inkonsekvenser och avvikelser som upptäckts i kritiska och väsentliga flygdata prioriteras.

d) Att berörda användare varnas för fel på effektivast möjliga sätt, med beaktande av integritetsnivån hos flygdata och flyginformation.

e) Att återkoppling beträffande fel underlättas och uppmuntras.

AIS.TR.240 Begränsningar hos data

Data som inte uppfyller datakvalitetskraven (DQR) ska identifieras genom en notering eller ett uttryckligt angivande av kvalitetsvärdet.

AVSNITT 3 – FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

AIS.TR.300 Allmänt – Flyginformationsprodukter

a) Flyginformationsprodukter avsedda att distribueras ska innehålla engelsk text i de delar som uttrycks i klartext, med undantag av produkter som är avsedda att distribueras enbart inom en medlemsstat.

b) Namn på platser ska stavas enligt lokalt bruk och vid behov translittereras till grundläggande latinska bokstäver enligt Internationella standardiseringsorganisationens (ISO) alfabet.

c) När det är lämpligt ska Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) förkortningar användas i flyginformationsprodukterna.

Kapitel 1 – Flyginformation i en standardiserad presentation

AIS.TR.305 Luftfartspublikation (AIP)

a) Luftfartspublikationer, AIP-ändringar och AIP-tillägg ska tillhandahållas som elektroniska luftfartspublikationer (eAIP). En eAIP ska kunna visas på en datorskärm och tryckas på papper.Luftfartspublikationer, AIP-ändringar och AIP-tillägg får även tillhandahållas i pappersform.

b) En luftfartspublikation ska innehålla

(1) en uppgift om den behöriga myndighet som ansvarar för de flygtrafikrelaterade anläggningar, tjänster eller procedurer som omfattas av luftfartspublikationen,

(2) de allmänna villkor enligt vilka tjänsterna eller anläggningarna får användas,

(3) en lista över väsentliga skillnader mellan medlemsstatens regler och nationella praxis och Icaos relaterade standardbestämmelser och rekommendationer samt procedurer,

(4) det val en medlemsstat gjort i varje betydande fall där ett alternativt handlingssätt föreskrivs i Icaos standardbestämmelser och rekommendationer samt procedurer.

c) Luftfartspublikationen ska innehålla information om och presenteras enligt de respektive områdesrubriker som anges i tillägg 1.

d) Den utgivande medlemsstaten och leverantören av flygbriefingtjänst ska tydligt anges.

e) Om två eller flera medlemsstater tillsammans tillhandahåller en luftfartspublikation ska dessa tydligt anges.

f) Varje luftfartspublikation ska vara fristående och innehålla en innehållsförteckning.

g) En luftfartspublikation ska delas in i tre delar (GEN, ENR och AD), avsnitt och underavsnitt, utom när den eller en volym av den är avsedd att kunna användas operativt under färd, i vilket fall det exakta formatet och den exakta utformningen får bestämmas av medlemsstaten förutsatt att en lämplig innehållsförteckning ingår.

h) Varje luftfartspublikation ska dateras.

i) Datumet, bestående av dag, månad (angiven med bokstäver) och år, ska utgöras av utgivningsdatumet och/eller informationens ikraftträdandedatum enligt AIRAC.

j) När perioder av aktivitet, tillgänglighet eller drift beskrivs ska tillämpliga dagar och tidpunkter anges.

k) Varje luftfartspublikation som ges ut som en tryckt volym och varje sida som ges ut i lösbladsform ska förses med tydlig uppgift om

(1) vilken luftfartspublikation det rör sig om,

(2) det territorium som omfattas och vid behov dess delenheter,

(3) utgivande medlemsstat och producerande organisation (myndighet), och

(4) sidnummer/kartrubriker.

l) Varje ändring av en tryckt volym av en luftfartspublikation ska ske med hjälp av ersättningsblad.

AIS.TR.310 AIP-ändringar

a) Alla operativt betydande modifikationer av en luftfartspublikation, i enlighet med punkt AIS.OR.505, ska ges ut inom AIRAC-systemet och tydligt identifieras som sådana.

b) Varje AIP-ändring ska tilldelas ett löpnummer, som utfärdas i följdordning.

c) När en AIP-ändring ges ut ska den hänvisa till serienumret för det NOTAM som har införlivats i ändringen.

d) De senaste uppdateringscykler som gäller för AIP-ändringar ska göras tillgängliga för allmänheten.

e) Ändringar eller noteringar för hand ska begränsas till ett minimum, och den normala ändringsmetoden ska vara en återutgivning eller ett ersättande av sidor.

f) Varje AIP-ändring ska

(1) innefatta en kontrollista med aktuella datum för och nummer på varje lösbladssida av luftfartspublikationen, och

(2) innehålla en sammanställning av utestående handgjorda ändringar.

g) Ny eller reviderad information ska identifieras genom en notering i marginalen.

h) Varje sida i en AIP-ändring, inklusive försättsbladet, ska innehålla ett utgivningsdatum och, i tillämpliga fall, ett ikraftträdandedatum.

i) De regelbundna intervallerna mellan AIP-ändringar ska anges i del 1 – Allmänt (GEN) i AIP.

AIS.TR.315 AIP-tillägg

a) AIP-tillägg som ges ut i tryckt form ska tillhandahållas på separata sidor.

b) De senaste uppdateringscykler som gäller för AIP-tillägg ska göras tillgängliga för allmänheten.

c) Varje AIP-tillägg ska tilldelas ett löpnummer, som utfärdas i följdordning och baseras på kalenderåret.

d) När ett AIP-tillägg ges ut som ersättning av ett NOTAM ska uppgift om serien av och numret på det berörda NOTAM anges.

e) En kontrollista över giltiga AIP-tillägg ska ges ut med högst en månads mellanrum, som en del av kontrollistan över NOTAM och med samma distribution som AIP-tillägg.

f) Varje sida i ett AIP-tillägg ska ha ett utgivningsdatum. Varje sida i ett AIP-tillägg inom AIRAC-systemet ska ha både ett utgivningsdatum och ett ikraftträdandedatum.

AIS.TR.320 Informationscirkulär för luftfarten (AIC)

a) Ett informationscirkulär för luftfarten ska tillhandahållas som ett elektroniskt dokument.

b) Ett informationscirkulär för luftfarten ska ges ut närhelst det är önskvärt att offentliggöra

(1) prognoser över viktiga förändringar av flygtrafikrelaterade procedurer, tjänster och anläggningar,

(2) prognoser över införandet av nya navigeringssystem,

(3) viktig information från utredningar av flyghaverier/flygtillbud som rör flygsäkerheten,

(4) information om regler för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten,

(5) råd i medicinska frågor av särskilt intresse för piloter,

(6) varningar till piloter om undvikande av fysiska faror,

(7) information om effekterna av vissa väderfenomen på luftfarten,

(8) information om nya riskkällor som påverkar tekniken för hantering av luftfartyg,

(9) information om regler som rör lufttransport av varor som omfattas av restriktioner,

(10) hänvisningar till krav i nationell lagstiftning och EU-lagstiftning och till offentliggörandet av förändringar i denna lagstiftning,

(11) information om arrangemang för licensiering av flygbesättningar,

(12) information om utbildning av luftfartspersonal,

(13) information om genomförande av eller undantag från krav i nationell lagstiftning och EU-lagstiftning,

(14) råd om användning och underhåll av särskilda typer av utrustning,

(15) faktisk eller planerad tillgänglighet för nya eller reviderade utgåvor av flygkartor,

(16) information om transport av kommunikationsutrustning,

(17) förklarande information om bullerreducering,

(18) utvalda luftvärdighetsdirektiv,

(19) information om ändringar i NOTAM-serier eller i distributionen av NOTAM, nya utgåvor av luftfartspublikationer eller större ändringar av deras innehåll, omfattning eller format,

(20) förhandsinformation om snöplanen, och

(21) annan information av liknande karaktär.

c) Ett informationscirkulär för luftfarten får inte användas för information som uppfyller kraven för att ingå i en luftfartspublikation eller ett NOTAM.

d) Den snöplan som utfärdats i enlighet med punkt AD 1.2.2 i en luftfartspublikation ska kompletteras med säsongsinformation som ska ges ut som ett informationscirkulär för luftfarten i god tid före början av varje vinter – och minst en månad före det att vinterförhållanden normalt inträder.

e) När en framtagande medlemsstat väljer att distribuera ett informationscirkulär för luftfarten utanför sitt territorium ska det distribueras på samma sätt som en luftfartspublikation.

f) Varje informationscirkulär för luftfarten ska tilldelas ett löpnummer, som utfärdas i följdordning och baseras på kalenderåret.

g) Om ett informationscirkulär för luftfarten ges ut i mer än en serie ska varje serie identifieras separat genom en bokstav.

h) En kontrollista över de informationscirkulär för luftfarten som för närvarande är i kraft ska ges ut minst en gång per år, med samma distribution som en luftfartspublikation.

i) En kontrollista över de informationscirkulär för luftfarten som ges ut utanför en medlemsstats territorium ska ingå i NOTAM-kontrollistan.

AIS.TR.330 NOTAM

a) Ett NOTAM ska utfärdas när följande information måste lämnas:

(1) Etablering, stängning eller betydande ändringar av driften av flygplatser, helikopterflygplatser eller banor.

(2) Etablering av, borttagande av och betydande ändringar i utförandet av flygtjänster.

(3) Etablering, borttagande och betydande ändringar av den operativa kapaciteten hos radionavigeringstjänster och tjänster för kommunikation mellan luftfartyg och mark.

(4) Avsaknad av tillgång till reservsystem och sekundära system, med en direkt operativ inverkan.

(5) Inrättande, borttagande eller betydande ändringar av visuella hjälpmedel.

(6) Avbrott i eller återställande av driften av viktiga delar av flygplatsens ljussystem.

(7) Etablering, borttagande eller betydande ändringar av procedurer för flygtrafiktjänster.

(8) Förekomst eller korrigering av större defekter eller hinder på manöverområdet.

(9) Ändringar och begränsningar av tillgången till bränsle, olja och syrgas.

(10) Större ändringar av tillgängliga anläggningar och tjänster för flygräddning (SAR).

(11) Inrättande, borttagande eller återställande av driften av hinderljusfyrar.

(12) Sådana ändringar av tillämpliga bestämmelser i den eller de berörda medlemsstaterna som kräver omedelbara åtgärder ur operativ synvinkel.

(13) Operativa direktiv som kräver omedelbara åtgärder eller ändringar av dem.

(14) Förekomst av riskkällor som påverkar flygtrafiken.

(15) Planerade laser- och sökarljus, om det är sannolikt att piloters mörkerseende kan försämras.

(16) Uppsättning, borttagande eller ändringar av hinder för flygtrafiken vid start- och utflygningsområden, områden för avbruten inflygning, inflygningsområden samt på banstråket.

(17) Etablering eller avveckling av, inklusive i tillämpliga fall aktivering eller avaktivering, eller ändringar av status för förbjudna, begränsade eller farliga områden.

(18) Etablering eller avveckling av områden eller flygvägar, eller delar av dessa, där det finns risk för ingripande och där det krävs att man bevakar VHF-nödfrekvensen 121,500 MHz.

(19) Fördelning, annullering eller ändring av platsindikatorer.

(20) Ändringar av brand- och räddningstjänstkategorier på flygplatser/helikopterflygplatser.

(21) Förekomst, avlägsnande eller betydande ändringar av riskfyllda förhållanden på grund av snö, slask, is, radioaktivt material, giftiga kemikalier, nedfall av vulkanisk aska eller vatten på färdområdet.

(22) Utbrott av epidemier som gör det nödvändigt att ändra de anmälda kraven avseende inokulationer och karantänsåtgärder.

(23) Prognoser över kosmisk strålning från solen, om sådana tillhandahålls.

(24) En operativt betydande ändring av vulkanisk aktivitet, plats, datum och tidpunkt för vulkanutbrott och/eller ett vulkaniskt askmolns utbredning horisontellt och vertikalt, inklusive rörelseriktning, och flygnivåer och flygvägar eller delar av flygvägar som kan påverkas.

(25) Utsläpp i atmosfären av radioaktiva material eller giftiga kemikalier efter en kärnteknisk händelse eller ett kemikalietillbud, plats, datum och tidpunkt för händelsen/tillbudet, flygnivåer och flygvägar, eller delar av dessa, som kan påverkas, samt rörelseriktningen.

(26) Inledande av humanitära hjälpuppdrag, och procedurer och/eller begränsningar som påverkar flygtrafiken.

(27) Genomförande av kortfristiga beredskapsåtgärder vid störningar eller partiella störningar i flygtrafikledningstjänsten (ATS) och relaterade stödtjänster.

(28) Särskild förlust av de satellitbaserade navigationssystemens integritet.

(29) En rullbana är inte tillgänglig på grund av arbeten med färgmarkeringar på banan, eller tid som krävs för att göra banan tillgänglig om den utrustning som används för arbetena vid behov kan avlägsnas.

b) Ett NOTAM ska inte utfärdas för att lämna följande information:

(1) Rutinunderhåll på plattor och taxibanor som inte inverkar på säkerheten vid luftfartygsrörelser.

(2) Tillfälliga hinder i närheten av flygplatser/helikopterflygplatser som inte inverkar på säker drift av luftfartyg.

(3) Ett partiellt fel på en flygplats eller helikopterflygplats ljussystem utan direkt inverkan på luftfarten.

(4) Ett partiellt tillfälligt avbrott i förbindelsen mellan luftfartyg och mark, när det finns lämpliga alternativa frekvenser som är i funktion.

(5) Avsaknad av lotstjänster för plattor och avstängningar, begränsningar och kontroller av vägtrafiken.

(6) Det faktum att anvisnings-, destinations- eller andra instruktionsskyltar på flygplatsens färdområde är obrukbara.

(7) Fallskärmshoppning i okontrollerat luftrum som omfattas av visuellflygregler (VFR), eller i kontrollerat luftrum vid offentliggjorda platser eller inom farliga eller förbjudna områden.

(8) Utbildningsverksamhet som utförs av markenheter.

(9) Avsaknad av tillgång till reservsystem och sekundära system utan operativ inverkan.

(10) Begränsningar av anläggningar eller allmänna tjänster på flygplatser utan operativ inverkan.

(11) Nationella bestämmelser som inte påverkar allmänflyget.

(12) Tillkännagivanden eller varningar avseende eventuella/potentiella begränsningar utan operativ inverkan.

(13) Allmänna påminnelser om redan offentliggjord information.

(14) Tillgång till utrustning för markenheter, utan information om den operativa inverkan på luftrummets och anläggningarnas användare.

(15) Information om laserljus utan operativ inverkan och om fyrverkerier under den lägsta flyghöjden.

(16) Stängning av delar av färdområdet i samband med lokalt samordnat, planerat arbete som varar mindre än en timme.

(17) Stängning eller driftsändring av eller avsaknad av tillträde till en flygplats/helikopterflygplats, på tidpunkter som ligger utanför flygplatsens/helikopterflygplatsens driftstimmar.

(18) Annan icke-operativ information av liknande temporär karaktär.

c) Om inte annat följer av punkterna AIS.TR.330 f och g, ska varje NOTAM innehålla information i den ordning som anges i NOTAM-formatet i tillägg 2.

d) Texten i ett NOTAM ska bestå av den terminologi/enhetliga förkortade fraseologi som används i Icaos NOTAM-kod, kompletterad med Icaos förkortningar, indikatorer, identifierare, beteckningar, anropssignaler, frekvenser, siffror och klartext.

e) NOTAM ska utfärdas på engelska. Om det krävs för inhemska användare får NOTAM utfärdas även på det nationella språket.

f) Uppgifter om snö, slask, is, frost, stillastående vatten eller annat vatten i samband med snö, slask, is eller frost på färdområdet ska spridas med hjälp av ett SNOWTAM och ska innehålla information i den ordning som anges i SNOWTAM-formatet i tillägg 3a.

g) Information om en operativt betydande ändring av vulkanisk aktivitet, ett vulkanutbrott och/eller ett vulkaniskt askmoln ska, om den rapporteras med hjälp av ett ASHTAM, innehålla information i den ordning som anges i ASHTAM-formatet i tillägg 4.

h) När fel uppstår i ett NOTAM ska ett NOTAM med ett nytt nummer utfärdas som ersättning för det felaktiga NOTAM, eller ska det felaktiga NOTAM annulleras och ett nytt NOTAM utfärdas.

i) När ett NOTAM utfärdas som annullerar eller ersätter ett tidigare NOTAM ska

(1) serien av och nummer/år för det föregående NOTAM anges,

(2) båda NOTAM ingå i samma serie och ha samma platsindikator och område.

j) Endast ett NOTAM får annulleras genom eller ersättas av ett NOTAM.

k) Varje NOTAM ska behandla endast ett (1) område och ett (1) förhållande som gäller området.

l) Varje NOTAM ska vara så kortfattat som möjligt och sammanställas så att dess budskap är tydligt, utan att hänvisa till ett annat dokument.

m) Ett NOTAM som innehåller permanent eller tillfällig information med lång varaktighet ska innehålla lämpliga hänvisningar till luftfartspublikationen (AIP) eller AIP-tillägget.

n) Platsindikatorerna i texten till ett NOTAM ska vara de som anges i Icao Doc 7910 ”Location Indicators”. En förkortad form av sådana indikatorer får inte användas. Om en plats inte har tilldelats någon Icao-platsindikator ska platsens namn anges i klartext.

o) Varje NOTAM ska ingå i en serie som identifieras genom en bokstav och ett fyrsiffrigt nummer följt av ett snedstreck och ett tvåsiffrigt nummer för året. Det fyrsiffriga numret ska utfärdas i följdordning och baseras på kalenderåret.

p) Alla NOTAM ska delas upp i serier utifrån område, trafik eller platser eller kombinationer av dessa, beroende på slutanvändarnas behov. NOTAM för flygplatser som tillåter internationell flygtrafik ska utfärdas i internationella NOTAM-serier.

q) Om NOTAM utfärdas på både engelska och det eller de nationella språken, ska NOTAM-serien organiseras så att de nationella språkserierna motsvarar den engelska serien sett till innehåll och numrering.

r) Innehållet i och den geografiska täckningen för varje NOTAM-serie ska anges i detalj i punkt GEN 3 i luftfartspublikationen.

s) En kontrollista över giltiga NOTAM ska regelbundet tillhandahållas.

t) Ett NOTAM innehållande kontrollistan ska utfärdas för varje serie.

u) Ett NOTAM innehållande kontrollistan ska också hänvisa till de senaste AIP-ändringarna, AIP-tilläggen, datamängderna och åtminstone de informationscirkulär för luftfarten som distribuerats.

v) Ett NOTAM innehållande kontrollistan ska ha samma distribution som den faktiska meddelandeserie som det hänvisar till och ska tydligt identifieras som en kontrollista.

w) Tilldelningen till olika serier ska övervakas och vid behov ska lämpliga åtgärder vidtas för att se till att ingen serie når det maximalt möjliga antalet utfärdade NOTAM före utgången av ett kalenderår.

Kapitel 2 – Digitala datamängder

AIS.TR.335 Allmänt – Digitala datamängder

a) En standard för geografisk information ska användas som referensram.

b) En beskrivning av varje tillgänglig datamängd ska lämnas i form av en dataproduktspecifikation.

c) För att se till att aktuella uppgifter används ska en kontrollista över tillgängliga datamängder, inklusive deras ikraftträdandedatum och utgivningsdatum, göras tillgänglig för användare.

d) Kontrollistan över datamängder ska göras tillgänglig enligt samma distributionsmetod som används för datamängderna.

AIS.TR.340 Krav avseende metadata

Metadata för varje datamängd ska minst innefatta

a) namnen på de organisationer eller enheter som tillhandahåller datamängden,

b) datum och tidpunkt för tillhandahållande av datamängden,

c) datamängdens giltighet, och

d) eventuella begränsningar av hur datamängden kan användas.

AIS.TR.345 AIP-datamängd

a) En AIP-datamängd ska innehålla data om följande områden, inklusive i tillämpliga fall nedanstående egenskaper:

Dataområden	Tillhörande egenskaper, som ett minimum
ATS-luftrum	Typ, namn, laterala gränser, vertikala gränser, luftrumsklass
Luftrum för särskild verksamhet	Typ, namn, laterala gränser, vertikala gränser, restriktion, aktivering
Flygväg	Identifierarprefix, flygregler, beteckning
Ruttsegment	Navigeringsspecifikation, startpunkt, slutpunkt, färdlinje, avstånd, övre gräns, nedre gräns, minimihöjd på sträcka (MEA), minimihöjd för hinderfrihet (MOCA), riktning för marschhöjd, omvänd riktning för marschhöjd, krav på navigeringsprestanda
Brytpunkt – på sträcka	Rapporteringskrav, identifiering, plats, bildande
Flygplats/helikopterflygplats	Platsindikator, namn, Iata-beteckning, stad som betjänas, certifieringsdatum, i tillämpliga fall sista giltighetsdag för certifieringen, kontrolltyp, flygplatsens höjd, referenstemperatur, magnetisk deklination, flygplatsens referenspunkt

Dataområden	Tillhörande egenskaper, som ett minimum
Rullbana	Beteckning, nominell längd, nominell bredd, typ av yta, styrka
Banriktning	Beteckning, geografisk bäring, tröskel, tillgänglig startbana (TORA), tillgänglig startsträcka (TODA), tillgänglig start-stoppsträcka (ASDA), tillgänglig landningssträcka (LDA), avvisad tillgänglig startsträcka (för helikoptrar)
Start- och landningsområde (FATO)	Beteckning, längd, bredd, tröskelpunkt
Sättnings- och lättningsområde (TLOF)	Beteckning, centrumpunkt, längd, bredd, typ av yta
Radionavigationshjälpmedel	Typidentifiering, namn, flygplats som betjänas, driftstid, magnetisk deklination, frekvens/kanal, position, höjd, magnetisk bäring, geografisk bäring, nollbäringens riktning

b) När någon egenskap inte har definierats för en viss förekomst av de områden som förtecknas i led a ska delmängden av AIP-data innehålla följande fras i klartext: ”Ej tillämpligt”.

AIS.TR.350 Terräng- och hinderdata – Allmänna krav

Täckningsområden för terräng- och hinderdatamängder ska anges enligt följande:

a) Område 1: en medlemsstats hela territorium.

b) Område 2: i närheten av en flygplats, med följande indelning:

(1) Område 2a: ett rektangulärt område omkring en bana som omfattar banstråket plus eventuella hinderfria stigområden.

(2) Område 2b: ett område som sträcker sig från slutet av område 2a i avgångens riktning, med en längd av 10 km och ett spridningsspår på 15 % på varje sida.

(3) Område 2c: ett område som sträcker sig utanför områdena 2a och 2b på ett avstånd av högst 10 km från gränsen för område 2a.

(4) Område 2d: ett område utanför områdena 2a, 2b och 2c upp till ett avstånd av 45 km från flygplatsens referenspunkt eller till en befintlig gräns för flygplatskontrollzonen (TMA), beroende på vilket som är närmast.

c) Område 3: ett område som gränsar till flygplatsens färdområde och sträcker sig horisontellt från kanten av en bana till 90 m från banans centrumlinje och 50 m från kanten på alla andra delar av flygplatsens färdområde.

d) Område 4: ett område som sträcker sig 900 m före bantröskeln och 60 m på vardera sidan om en förlängd centrumlinje på banan i inflygningens riktning, i fråga om en bana för precisionsinflygning kategori II eller precisionsinflygning kategori III.

AIS.TR.355 Datamängder avseende terräng

Om datamängder avseende terräng tillhandahålls i enlighet med punkt AIS.OR.355 gäller följande:

a) Datamängder avseende terräng ska innehålla en digital representation av terrängens yta i form av kontinuerliga höjdvärden vid alla skärningspunkter i ett fastställt rutnät, med referens till ett och samma datum.

b) Ett terrängrutnät ska vara angulärt eller linjärt och ska ha regelbunden eller oregelbunden form.

c) Datamängder avseende terräng ska innefatta spatiala (position och höjd), tematiska och temporala aspekter av jordens yta med naturligt förekommande objekt, exklusive hinder.

d) Endast en objekttyp, dvs. terräng, ska tillhandahållas.

e) Följande terrängobjektsattribut ska registreras i en datamängd avseende terräng:

(1) Täckningsområde.

(2) Identifiering av dataoriginatorn.

(3) Identifierare för datakälla.

(4) Insamlingsmetod.

(5) Avstånd mellan punkter.

(6) Horisontellt referenssystem

(7) Horisontell upplösning.

(8) Horisontell noggrannhet.

(9) Horisontell konfidensnivå.

(10) Horisontell position.

(11) Höjd över havet (elevation).

(12) Höjdreferens.

(13) Vertikalt referenssystem.

(14) Vertikal upplösning.

(15) Vertikal noggrannhet.

(16) Vertikal konfidensnivå.

(17) Registrerad yta.

(18) Integritet.

(19) Datum och tidsangivelse.

(20) Den måttenhet som används.

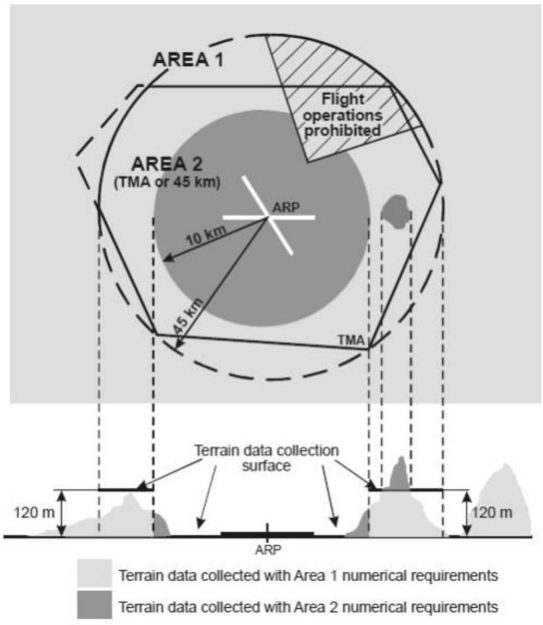
f) Inom en radie av 10 km från ARP ska terrängdata uppfylla de numeriska kraven för område 2.

g) Inom ett område mellan 10 km och gränsen för TMA, eller en radie av 45 km, beroende på vilket område som är minst, ska data om terräng som penetrerar det horisontella planet 120 m över den lägsta banhöjden uppfylla de numeriska kraven för område 2.

h) Inom ett område mellan 10 km och gränsen för TMA, eller en radie av 45 km, beroende på vilket område som är minst, ska data om terräng som inte penetrerar det horisontella planet 120 m över den lägsta banhöjden uppfylla de numeriska kraven för område 1.

i) I de delar av område 2 där flygtrafik är förbjuden på grund av mycket hög terräng eller andra lokala restriktioner och/eller föreskrifter, ska terrängdata uppfylla de numeriska kraven för område 1.

Terrängdatainsamlingsytor – områdena 1 och 2



AIS.TR.360 Datamängder avseende hinder

Om datamängder avseende hinder tillhandahålls i enlighet med punkt AIS.OR.360 gäller följande:

a) Hinderdataobjekt ska representeras i datamängderna av punkter, linjer eller polygoner.

b) Alla fastställda hinderobjekttyper ska tillhandahållas och varje typ ska beskrivas utifrån följande attribut:

(1) Täckningsområde.

(2) Identifiering av dataoriginatorn.

(3) Identifierare för datakälla.

(4) Hinderidentifierare.

(5) Horisontell noggrannhet.

(6) Horisontell konfidensnivå.

(7) Horisontell position.

(8) Horisontell upplösning.

(9) Horisontell utsträckning.

(10) Horisontellt referenssystem.

(11) Höjd över havet (elevation).

(12) Vertikal noggrannhet.

(13) Vertikal konfidensnivå.

(14) Vertikal upplösning.

(15) Vertikalt referenssystem.

(16) Hindertyp.

(17) Geometrityp.

(18) Integritet.

(19) Datum och tidsangivelse.

(20) Den måttenhet som används.

(21) Belysning.

(22) Markering.

c) Hinderdata för områdena 2 och 3 ska insamlas på grundval av följande insamlingsytor:

(1) Insamlingsytan för hinder i område 2a har en höjd av 3 m över den närmaste banans höjd, mätt längs banans centrumlinje, och i fråga om de delar som hänger samman med ett hinderfritt stigområde, om ett sådant finns, vid höjden för närmaste banände.

(2) Insamlingsytan för hinder i område 2b har en lutning på 1,2 % från slutet av område 2a vid banändens höjd och i avgångens riktning, med en längd av 10 km och ett spridningsspår på 15 % på varje sida, varvid data rörande hinder med en lägre höjd än 3 m över marken inte behöver insamlas.

(3) Insamlingsytan för hinder i område 2c har en lutning på 1,2 % och sträcker sig utanför områdena 2a och 2b som längst 10 km från gränsen för område 2a. Den initiala höjden över havet för område 2c ska vara höjden på den punkt för område 2a där område 2c påbörjas. Data rörande hinder med en lägre höjd än 15 m över marken behöver inte insamlas.

(4) Insamlingsytan för hinder i område 2d har en höjd av 100 m över marken.

(5) Insamlingsytan för hinder i område 3 sträcker sig 0,5 m över det horisontella plan som passerar genom den närmaste punkten på flygplatsens färdområde.

d) I de delar av område 2 där flygtrafik är förbjuden på grund av mycket hög terräng eller andra lokala restriktioner och/eller föreskrifter, ska hinderdata insamlas och registreras i enlighet med de numeriska kraven för område 1.

e) I produktspecifikationen för hinderdata, stödd av geografiska koordinater för varje flygplats som ingår i datamängden, ska följande områden beskrivas:

(1) Områdena 2a, 2b, 2c och 2d.

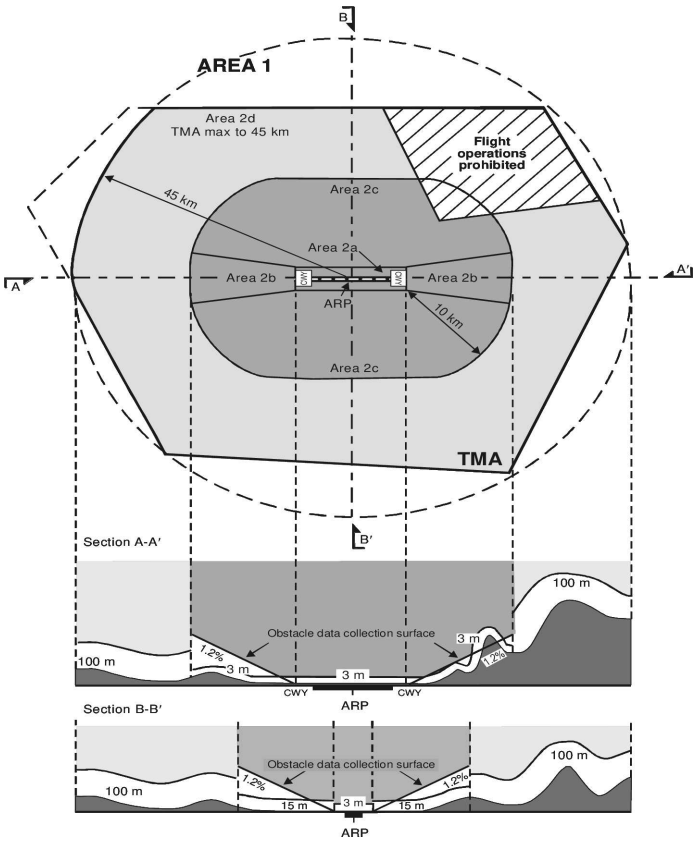
(2) Startflygbaneområdet.

(3) De hinderbegränsande ytorna.

f) Datamängder avseende hinder ska innehålla en digital representation av hindrens vertikala och horisontella utsträckning.

g) Hinder får inte innefattas i datamängder avseende terräng.

Insamlingsytor för hinderdata – områdena 1 och 2



AIS.TR.365 Datamängder avseende kartering för flygplatser

a) Datamängder avseende kartering för flygplatser ska innehålla en digital representation av flygplatsers objekt.

b) ISO-standarderna för geografisk information ska användas som referensram.

c) Karteringsdataprodukter för flygplatser ska beskrivas enligt den relevanta standarden för dataproduktspecifikationer.

d) Innehållet i och strukturen på datamängder avseende kartering för flygplatser ska fastställas utifrån ett tillämpningsschema och en objektkatalog.

AIS.TR.370 Datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer

a) Datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer ska innehålla en digital representation av instrumentflygningsprocedurer.

b) Datamängderna avseende instrumentflygningsprocedurer ska innefatta data om följande områden, inklusive alla deras egenskaper:

(1) Procedurer.

(2) Procedursegment.

(3) Segment för slutlig inflygning.

(4) Procedurfix.

(5) Procedurväntläge.

(6) Specifika förhållanden för helikopterprocedurer.

AVSNITT 4 – DISTRIBUTIONSTJÄNSTER OCH INFORMATIONSTJÄNSTER FÖRE FLYGNING

AIS.TR.400 Distributionstjänster

a) Ett i förväg fastställt distributionssystem för NOTAM som sänds via AFS ska användas när det är möjligt.

b) Distribution av andra NOTAM-serier än sådana som distribueras internationellt ska beviljas på begäran.

c) NOTAM ska utarbetas i enlighet med de Icao-kommunikationsförfaranden som föreskrivs i Icao-bilaga 10, volym II.

d) Varje NOTAM ska sändas som ett enda telekommunikationsmeddelande.

e) Utbytet av ASHTAM utanför en medlemsstats territorium, och NOTAM när medlemsstaterna använder NOTAM för distribution av information om vulkanisk aktivitet, ska inbegripa rådgivande centraler för vulkanisk aska och de globala centralerna för områdesprognoser samt ta hänsyn till kraven i samband med långväga flygningar.

AIS.TR.405 Informationstjänster före flygning

a) Automatiserade system för tillhandahållande av information före flygning ska användas för att göra flygdata och flyginformation tillgängliga för personal som har arbetsuppgifter som rör flygtrafiken, inbegripet flygbesättningsmedlemmar, för egen briefing, färdplanering och flyginformationstjänst.

b) Gränssnittet mellan människa och maskin i utrustningen för informationstjänster före flygning ska säkerställa enkel tillgång till all relevant information och alla relevanta data på ett planerat sätt.

c) Utrustningen för egen briefing i ett automatiserat system för tillhandahållande av information före flygning ska vid behov ge tillgång till flygbriefingtjänst som kan konsulteras per telefon eller med hjälp av andra lämpliga telekommunikationsmedel.

d) Automatiserade system för tillhandahållande av information före flygning som tillhandahåller flygdata och flyginformation för egen briefing, färdplanering och flyginformationstjänst ska

(1) sörja för en kontinuerlig uppdatering i god tid av systemdatabasen och en övervakning av att de flygdata som lagras är giltiga och har god kvalitet,

(2) medge att personal som har arbetsuppgifter som rör flygtrafiken, inbegripet flygbesättningsmedlemmar, berörd luftfartspersonal och andra luftfartsanvändare, får tillträde till systemet via lämpliga telekommunikationsmetoder,

(3) vid behov säkerställa tillhandahållandet av flygdata och flyginformation som erhållits i pappersform,

(4) använda åtkomst- och förfrågningsrutiner baserade på förkortat klarspråk och Icao-platsindikatorer i enlighet med Icao Doc 7910, beroende på vad som är tillämpligt, eller baserade på ett menystyrt användargränssnitt eller någon annan lämplig mekanism,

(5) besvara en användares begäran om information i god tid.

e) Samtliga NOTAM ska som standard göras tillgängliga för briefing och användaren ska bestämma i vilken mån innehållet ska reduceras.

AVSNITT 5 – UPPDATERINGAR AV FLYGINFORMATIONSPRODUKTER

AIS.TR.500 Allmänt – Uppdateringar av flyginformationsprodukter

Samma uppdatering enligt AIRAC-cykeln ska tillämpas på AIP-ändringar, AIP-tillägg, AIP-datamängder och datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer, så att det säkerställs att dataobjekt som finns i flera flyginformationsprodukter är enhetliga.

AIS.TR.505 AIRAC

a) Information om följande omständigheter ska distribueras inom ramen för AIRAC-systemet:

(1) Horisontella och vertikala gränser, bestämmelser och förfaranden som är tillämpliga på

i) flyginformationsregioner (FIR),

ii) kontrollområden (CTA),

iii) kontrollzoner,

iv) rådgivningsområden,

v) ATS-flygvägar,

vi) områden med permanent fara, förbjudna områden och restriktionsområden (inklusive typ och aktiva perioder, om dessa är kända) samt luftförsvarsidentifieringszoner (ADIZ),

vii) permanenta områden eller flygvägar, eller delar av dessa, där ingripande kan förekomma,

viii) luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse (RMZ) och/eller luftrum med transponderkrav (TMZ).

(2) Positioner, frekvenser, anropssignaler och identifierare som används i radionavigationshjälpmedel, kända avvikelser i och underhållsperioder för sådana hjälpmedel, och kommunikations- och övervakningsanläggningar.

(3) Väntläges- och inflygningsprocedurer, ankomst- och avgångsprocedurer, bullerreducerande förfaranden och alla andra relevanta ATS-procedurer.

(4) Genomgångsnivåer, genomgångshöjder och lägsta sektorhöjder.

(5) Meteorologiska anläggningar (inbegripet sändningar) och förfaranden.

(6) Banor och utrullningsområden.

(7) Taxibanor och plattor.

(8) Markdriftsförfaranden på flygplatser (inbegripet procedurer vid låga siktvärden).

(9) Inflygnings- och banbelysning.

(10) Operativa minima vid flygplats, om de har offentliggjorts av en medlemsstat.

b) Särskilda arrangemang ska införas när större ändringar planeras och när det är önskvärt och praktiskt möjligt att lämna besked i förväg.

c) Om information inte har lämnats inom AIRAC-datumet ska en NIL-anmälan distribueras genom ett NOTAM eller annat lämpligt medel senast en cykel före det berörda ikraftträdandedatumet enligt AIRAC.

AIS.TR.510 NOTAM

a) NOTAM ska offentliggöras med tillräcklig ledtid så att berörda parter kan vidta nödvändiga åtgärder, utom i händelse av obrukbarhet, vulkanisk aktivitet, utsläpp av radioaktivt material och giftiga kemikalier och andra händelser som inte kan förutses.

b) I NOTAM om att navigeringshjälpmedel, anläggningar eller kommunikationstjänster är obrukbara ska det uppskattas hur länge de kommer att vara obrukbara eller när de förväntas vara återställda.

c) Inom tre månader från utfärdandet av ett permanent NOTAM ska informationen i detta NOTAM ingå i de berörda flyginformationsprodukterna.

d) Inom tre månader från utfärdandet av ett tillfälligt NOTAM med lång varaktighet ska informationen i detta NOTAM ingå i ett AIP-tillägg.

e) När ett NOTAM med en uppskattad sista giltighetsdag oväntat överskrider tremånadersperioden ska ett ersättnings-NOTAM utfärdas, om inte tillståndet väntas vara under ytterligare en period på över tre månader, i vilket fall ett AIP-tillägg ska utfärdas.

f) Ett ”utlösande NOTAM” ska kortfattat beskriva innehållet i, datum och tidpunkt för ikraftträdande av och referensnummer för ändringen eller tillägget.

g) Ett ”utlösande NOTAM” ska träda i kraft på samma dag och vid samma tidpunkt som AIP-ändringen eller AIP-tillägget.

h) När det gäller AIP-ändringar ska ett ”utlösande NOTAM” gälla under 14 dagar.

i) I fråga om AIP-tillägg som gäller i mindre än 14 dagar, ska ett ”utlösande NOTAM” gälla under hela den tid då AIP-tillägget gäller.

j) I fråga om AIP-tillägg som gäller i minst 14 dagar, ska ett ”utlösande NOTAM” också gälla i minst 14 dagar.

AIS.TR.515 Uppdateringar av datamängder

a) Uppdateringsintervallet för AIP-datamängder och datamängder avseende instrumentflygningsprocedurer ska anges i dataproduktspecifikationen.

b) Datamängder som har gjorts tillgängliga i förväg, i enlighet med AIRAC-cykeln, ska uppdateras med de ändringar utanför AIRAC som skett mellan offentliggörandet och ikraftträdandedatumet.

Tillägg 1

INNEHÅLLET I LUFTFARTSPUBLIKATIONEN (AIP)

DEL 1 – ALLMÄNNA KRAV (GEN)

När luftfartspublikationen (AIP) sammanställs som en volym ska förordet, förteckningen över AIP-ändringar, förteckningen över AIP-tillägg, kontrollistan över AIP-sidor samt listan över aktuella handändringar endast visas i Del 1 – GEN, och noteringen ”ej tillämpligt” ska anges för alla dessa underavsnitt i delarna 2 och 3.

Om en AIP sammanställs och görs tillgänglig som mer än en volym där varje volym har en separat ändrings- och tilläggstjänst, ska ett separat förord, en separat förteckning över AIP-ändringar, en separat förteckning över AIP-tillägg, en separat kontrollista över AIP-sidor samt en separat lista över aktuella handändringar ingå i varje volym.

GEN 0.1 Förord

En kort beskrivning av AIP inklusive

1) namnet på den publicerande organisationen,

2) tillämpliga Icao-dokument,

3) publikationsform (t.ex. tryck, online eller andra elektroniska medier),

4) AIP-strukturen och fastställda regelbundna ändringsintervall,

5) upphovsrättspolicy, om tillämpligt,

6) vilken tjänst som ska kontaktas om man upptäcker AIP-fel eller -brister.

GEN 0.2 Förteckning över AIP-ändringar

En förteckning över AIP-ändringar samt AIRAC AIP-ändringar (publicerat i enlighet med AIRAC-systemet) som innehåller

1) nummer på ändringen,

2) publikationsdatum,

3) inlagt datum (för AIRAC AIP-ändringar, ikraftträdandedatum),

4) initialer för den tjänsteman som lade in ändringen.

GEN 0.3 Förteckning över AIP-tillägg

En förteckning över utfärdade AIP-tillägg som innehåller

1) nummer på tillägget,

2) det område som tillägget gäller,

3) de AIP-avsnitt som påverkas,

4) giltighetstid,

5) annullerad post.

GEN 0.4 Kontrollista över AIP-sidor

En kontrollista över AIP-sidor som innehåller

1) sidnummer/kartrubrik,

2) publicerings- eller ikraftträdandedatum (dag, månadsnamn och år) för flyginformationen.

GEN 0.5 Lista över handändringar av AIP

En lista över aktuella handändringar till AIP som innehåller

1) de AIP-sidor som påverkas,

2) ändrad text, och

3) det AIP-ändringsnummer genom vilket en handändring introducerades.

GEN 0.6 Innehållsförteckning till del 1

En lista över de avsnitt och underavsnitt som ingår i Del 1 – Allmänna krav (GEN).

GEN 1. NATIONELLA REGLER OCH KRAV

GEN 1.1 Utnämnda myndigheter

Adresserna till de utnämnda myndigheter som arbetar med att främja internationell flygtrafik (civil luftfart, flygväder, tull, immigration, hälsa, undervägsavgifter och flygplats-/helikopterflygplatsavgifter, växtkarantän samt utredning av flyghaverier) ska för varje myndighet innehålla

1) utnämnd myndighet,

2) myndighetens namn,

3) postadress,

4) telefonnummer,

5) faxnummer,

6) e-postadress,

7) AFS-adress (Luftfartens fasta telekommunikationstjänst), och

8) webbplatsadress, om tillgängligt.

GEN 1.2 Luftfartygs inresa, transit och avresa

Regler och krav vad gäller förhandsanmälan och ansökan om tillstånd för luftfartygs inresa, transit och avresa i samband med internationella flygningar

GEN 1.3 Passagerares och besättnings inresa, transit och avresa

Regler (inklusive tull, immigration, karantän och krav vad gäller förhandsanmälan och ansökan om tillstånd) vad gäller inresa, transit och avresa för icke-invandrande passagerare och besättning.

GEN 1.4 Inresa, transit och avresa avseende gods

Regler (inklusive tull och krav vad gäller förhandsanmälan och ansökan om tillstånd) vad gäller inresa, transit och avresa avseende gods.

GEN 1.5 Luftfartygs instrument, utrustning och flygdokumentation

En kort beskrivning av luftfartygets instrument, utrustning och flygdokumentation, inklusive följande:

1) Instrument, utrustning (inklusive luftfartygets kommunikations-, navigations- och övervakningsutrustning) och flygdokumentation som ska finnas på luftfartyget, inklusive eventuella specialkrav utöver de bestämmelser som specificeras i kapitel D i bilaga IV (Del-CAT) till förordning (EU) nr 965/2012.

2) Nödradiosändare (ELT), signalanordningar och livräddningsutrustning i enlighet med punkt CAT.IDE.A.280 i bilaga IV (Del-CAT) och punkt NCC.IDE.A.215 i bilaga VI (Del-NCC) till förordning (EU) nr 965/2012 i de fall när detta bestäms genom regionala flygtrafikmöten för flyg över utpekade landområden.

GEN 1.6 Sammanfattning av nationella regler och internationella avtal/konventioner

En lista över titlar och hänvisningar samt, när detta är tillämpligt, sammanfattningar av nationella regler som påverkar flygtrafik tillsammans med en lista över internationella avtal/konventioner som ratificerats av medlemsstaten.

GEN 1.7 Avvikelser från Icaos standardbestämmelser och rekommendationer samt procedurer

En lista över väsentliga avvikelser mellan nationella regler och nationell praxis i medlemsstaten och relaterade Icao-bestämmelser, inklusive

1) berörda bestämmelser (bilaga och nummer på upplaga, punkt), och

2) avvikelser i fulltext.

Alla väsentliga avvikelser ska anges i detta underavsnitt. Alla bilagor ska listas i numerisk ordning även om det inte finns några avvikelser från en Icao-bilaga, i vilket fall en NIL-anmälan ska tillhandahållas. Nationella avvikelser eller i vilken omfattning regionala tilläggsprocedurer (SUPP) inte tillämpas ska anmälas omedelbart i enlighet med den bilaga som tilläggsproceduren är kopplad till.

GEN 2. TABELLER OCH KODER

GEN 2.1 Mätsystem, märkning på luftfartyg, helgdagar

GEN 2.1.1 Måttenheter

En beskrivning av de måttenheter som används, inklusive en tabell över måttenheter.

GEN 2.1.2 Temporalt referenssystem

Beskrivning av det temporala referenssystem som används (kalender- och tidsystem), tillsammans med uppgifter om huruvida sommartid används och hur det temporala referenssystemet ser ut i AIP.

GEN 2.1.3 Horisontellt referenssystem

En kort beskrivning av det horisontella (geodetiska) referenssystem som används, inklusive

1) namn/beteckning på referenssystemet,

2) identifiering av och parametrar för projektionen,

3) identifiering av den ellipsoid som används,

4) identifiering av det geodetiska datum som används,

5) tillämpningsområde(n), och

6) en förklaring, om det är tillämpligt, av den asterisk som används för att identifiera de koordinater som inte uppfyller precisionskraven i Icao-bilagorna 11 och 14.

GEN 2.1.4 Vertikalt referenssystem

En kort beskrivning av det vertikala referenssystem som används, inklusive följande:

1) Namn/beteckning på referenssystemet.

2) Beskrivning av geoidmodellen, inklusive de parametrar som krävs för höjdtransformationer mellan den modell som används och EGM-96.

3) En förklaring, om det är tillämpligt, av den asterisk som används för att identifiera elevationer/geoidhöjder som inte uppfyller precisionskraven i Icao-bilaga 14.

GEN 2.1.5 Luftfartygs nationalitets- och registreringsbeteckningar

Uppgifter om luftfartygs nationalitets- och registreringsbeteckningar som antagits av medlemsstater.

GEN 2.1.6 Allmänna helgdagar

En lista över allmänna heldagar med uppgifter om de tjänster som påverkas.

GEN 2.2 De förkortningar som används i AIS-publikationer

En lista i alfabetisk ordning över de förkortningar med respektive betydelse som används av medlemsstaten i dess AIP och i distributionen av flygdata och flyginformation med lämpliga anmärkningar för de nationella förkortningar som skiljer sig från dem som ingår i Icao-dokument 8400 *Procedures for Air Navigation Services – Icao Abbreviations and Codes (PANS-ABC)*.

GEN 2.3 Kartsymboler

En lista över kartsymboler arrangerade efter den kartserie där symbolerna tillämpas.

GEN 2.4 Platsindikatorer

En lista i alfabetisk ordning över Icao-platsindikatorer som tilldelats platserna för fasta luftfartsstationer, som ska användas för kodning och avkodning. En kommentar ska läggas till platser som inte är anslutna till luftfartens fasta telekommunikationstjänst.

GEN 2.5 Lista över radionavigeringshjälpmedel

En alfabetisk lista över radionavigeringshjälpmedel som innehåller

1) identifieringskod,

2) namn på stationen,

3) typ av anläggning/hjälpmedel,

4) uppgifter om hjälpen är till för betjäning på sträcka (E), på flygplatsen (A) eller för dubbla syften (AE).

GEN 2.6 Omräkning av måttenheter

Omräkningstabeller eller omräkningsformler mellan

1) nautiska mil och kilometer och vice versa,

2) fot och meter och vice versa,

3) bågminuter med decimal och bågsekunder och vice versa,

4) andra lämpliga omräkningar.

GEN 2.7 Soluppgång/solnedgång

Information om när solen går upp och ner, inklusive en kort beskrivning av de kriterier som används för bestämning av de tider som anges och antingen en enkel formel eller en tabell från vilken tiderna kan beräknas för vilken plats som helst i territoriet/ansvarsområdet, eller en lista i alfabetisk ordning över platser för vilka tider anges i tabellen med en hänvisning till den anslutna sidan i tabellen samt tabellerna för soluppgång och solnedgång för de utvalda stationerna/platserna som inbegriper

1) stationens namn,

2) Icao-platsindikator,

3) geografiska koordinater i grader och minuter,

4) datum för vilka tider anges,

5) tiden för den borgerliga gryningens början,

6) tiden för soluppgång,

7) tiden för solnedgång och

8) tiden för den borgerliga skymningens slut.

GEN 3. TJÄNSTER

GEN 3.1 Flygbriefingtjänster (AIS)

GEN 3.1.1 Ansvarig tjänst

Beskrivning av den flygbriefingtjänst (AIS) som tillhandahålls och dess huvudsakliga komponenter, inklusive

1) tjänst/enhetsnamn,

2) postadress,

3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt,

8) en redogörelse om de bestämmelser som tjänsten bygger på och en hänvisning till den plats i AIP där eventuella avvikelser anges.

GEN 3.1.2 Ansvarsområde

Ansvarsområde för AIS.

GEN 3.1.3 Luftfartspublikationer

Beskrivning av flyginformationsprodukternas beståndsdelar, inklusive

1) AIP och dess anknutna ändringstjänst,

2) AIP-tillägg,

3) AIC,

4) NOTAM och informationsbulletiner före flygning (PIB),

5) checklistor och listor med giltiga NOTAM,

6) hur de kan införskaffas.

När AIC används för att sprida publikationspriser ska det anges i detta avsnitt av AIP.

GEN 3.1.4 AIRAC-system

En kort beskrivning av det AIRAC-system som tillhandahålls inklusive en tabell över AIRAC-datum som är aktuella nu och inom en nära framtid.

GEN 3.1.5 Informationstjänst före flygning på flygplatser/helikopterflygplatser

En lista över flygplatser/helikopterflygplatser på vilka information före flygning är rutinmässigt tillgänglig, inklusive uppgifter om relevanta

1) beståndsdelar för innehavda flyginformationsprodukter,

2) innehavda kartor,

3) allmänt täckningsområde för sådana uppgifter.

GEN 3.1.6 Digitala datamängder

1) Beskrivning av tillgängliga datamängder, inklusive
   a) namnet på datamängden,
   b) en kort beskrivning,
   c) ingående dataområden
   d) geografisk omfattning,
   e) begränsningar kopplade till dess användning, om tillämpligt.
2) Kontaktuppgifter om hur datamängder kan tillgås som innehåller
   a) namn på den ansvariga personen, tjänsten eller organisationen,
   b) gatuadress och e-postadress till den ansvariga personen, tjänsten eller organisationen,
   c) faxnummer till den ansvariga personen, tjänsten eller organisationen,
   d) telefonnummer till den ansvariga personen, tjänsten eller organisationen,
   e) öppettider (den tidsperiod inklusive tidzon när man kan ta kontakt),
   f) onlineinformation som kan användas för att kontakta personen, tjänsten eller organisationen, och
   g) ytterligare information, om nödvändig, om hur och när man kan kontakta personen, tjänsten eller organisationen.

GEN 3.2 Flygkartor

GEN 3.2.1 Ansvariga tjänster

Beskrivning av den tjänst eller de tjänster som är ansvariga för att tillverka flygkartor, inklusive

1) tjänstens namn,
2) postadress,
3) telefonnummer,
4) faxnummer,
5) e-postadress,
6) AFS-adress,
7) webbplatsadress, om tillgängligt, och
8) en redogörelse om de bestämmelser som tjänsten bygger på och en hänvisning till den plats i AIP där eventuella avvikelser från Icao anges.

GEN 3.2.2 Underhåll av kartor

En kort beskrivning av hur flygkartor omarbetas och ändras.

GEN 3.2.3 Inköpsarrangemang

Uppgifter om hur kartor kan införskaffas, som innehåller

1) tjänst/försäljningsagentur(er),
2) postadress,
3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt.

GEN 3.2.4 Tillgängliga serier av flygkartor

En lista över serier av flygkartor som efterföljs av en allmän beskrivning av varje serie och uppgifter om dess avsedda användning.

GEN 3.2.5 Lista över tillgängliga flygkartor

En lista över tillgängliga flygkartor, inklusive

1) seriens titel,

2) seriens skala,

3) namn och/eller nummer för varje karta eller varje kartblad i serien,

4) pris per kartblad,

5) datum för den senaste omarbetningen.

GEN 3.2.6 Bilaga till World Aeronautical Chart (WAC) – Icao 1:1 000 000

En indexkarta som visar täckning och kartbladens upplägg för WAC 1:1 000 000 tillverkad av en medlemsstat. Om en Aeronautical Chart – Icao 1:500 000 tillverkas i stället för WAC 1:1 000 000 ska indexkartor användas för att visa täckning och kartbladens upplägg för Aeronautical Chart – Icao 1:500 000.

GEN 3.2.7 Topografisk kartor

Uppgifter om hur topografiska kartor kan införskaffas, som innehåller

1) namnet på tjänsten/agentur(er),

2) postadress,

3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt.

GEN 3.2.8 Rättelser av kartor som inte ingår i AIP

En lista över rättelser till flygkartor som inte ingår i AIP eller uppgifter om var sådan information kan hämtas.

GEN 3.3 Flygtrafikledningstjänster (ATS)

GEN 3.3.1 Ansvarig tjänst

En beskrivning av flygtrafikledningstjänsten och dess huvudkomponenter, inklusive

1) tjänstens namn,

2) postadress,

3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt,

8) en redogörelse om de bestämmelser som tjänsten bygger på och en hänvisning till den plats i AIP där eventuella avvikelser från Icao anges,

9) uppgifter om tjänsten inte är tillgänglig 24 timmar om dygnet och sju dagar i veckan.

GEN 3.3.2 Ansvarsområde

En kort beskrivning av de ansvarsområden som ATS tillhandahålls för.

GEN 3.3.3 Tjänstetyper

En kort beskrivning av de huvudsakliga typer av flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls.

GEN 3.3.4 Samordning mellan operatören och ATS

De allmänna förhållanden som påverkar samordningen mellan operatören och flygtrafikledningstjänsten.

GEN 3.3.5 Minimiflyghöjder över havet

De kriterier som används för att bestämma minimiflyghöjder över havet.

GEN 3.3.6 Adresslista över ATS-enheter

En lista över ATS-enheter och deras adresser i alfabetisk ordning som innehåller

1) enhetens namn,

2) postadress,

3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt.

GEN 3.4 Kommunikationstjänster

GEN 3.4.1 Ansvarig tjänst

En beskrivning av den tjänst som är ansvarig för tillhandahållandet av telekommunikations- och navigeringshjälpmedel, inklusive

1) tjänstens namn,

2) postadress,

3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt,

8) en redogörelse om de bestämmelser som tjänsten bygger på och en hänvisning till den plats i AIP där eventuella avvikelser från Icao anges,

9) uppgifter om tjänsten inte är tillgänglig 24 timmar om dygnet och sju dagar i veckan.

GEN 3.4.2 Ansvarsområde

En kort beskrivning av det ansvarsområde som en telekommunikationstjänst tillhandahålls för.

GEN 3.4.3 Tjänstetyper

En kort beskrivning av de huvudsakliga typer av tjänster och anläggningar som tillhandahålls, inklusive

1) radionavigeringstjänster,

2) röst- och/eller datalänktjänster,

3) sändningstjänster,

4) använda språk, och

5) uppgifter om var närmare information kan hämtas.

GEN 3.4.4 Krav och villkor

En kort beskrivning av de krav och villkor enligt vilka kommunikationstjänsten är tillgänglig.

GEN 3.4.5 Övrigt

All ytterligare information (t.ex. utvalda radiostationer, diagram över telekommunikation).

GEN 3.5 Flygvädertjänster

GEN 3.5.1 Ansvarig tjänst

En kort beskrivning av den flygvädertjänst som är ansvarig för att tillhandahålla flygväderinformation, inklusive

1) tjänstens namn,

2) postadress,

3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt,

8) en redogörelse om de bestämmelser som tjänsten bygger på och en hänvisning till den plats i AIP där eventuella avvikelser anges,

9) uppgifter om tjänsten inte är tillgänglig 24 timmar om dygnet och sju dagar i veckan.

GEN 3.5.2 Ansvarsområde

En kort beskrivning av det område och/eller de flygvägar som en flygvädertjänst tillhandahålls för.

GEN 3.5.3 Flygväderobservationer och -rapporter

En närmare beskrivning av de flygväderobservationer och -rapporter som tillhandahålls för internationell flygtrafik, inklusive följande:

1) Namnet på stationen och Icao-platsindikatorn.

2) Typ av observation och observationsfrekvens inbegripet uppgifter om automatisk observationsutrustning.

3) Typer av flygväderrapporter och om en TREND-prognos finns tillgänglig.

4) Särskild typ av observationssystem och antalet observationsplatser som används för att observera och rapportera markvind, sikt, bansynvidd, molnbas, temperatur samt, där detta är tillämpligt, vindskjuvning (t.ex. en vindmätare på korsande start- och landningsbanor, transmissionsmätare bredvid sättningszonen osv.).

5) Driftstider.

6) Uppgifter om vilken klimatologisk flyginformation som finns tillgänglig.

GEN 3.5.4 Tjänstetyper

En kort beskrivning av de huvudsakliga typerna av tjänster som tillhandahålls, inklusive närmare information om briefing, samråd, visning av flygväderinformation, flygdokumentation tillgänglig för operatörer och flygbesättningsmedlemmar och om metoder och sätt som används för att tillhandahålla flygvädersinformation.

GEN 3.5.5 Förhandsanmälan som krävs av operatörer

Det minsta varsel som leverantören av flygvädertjänsten begär av operatörer i fråga om briefing, samråd, flygdokumentation och annan flygväderinformation som de behöver eller ändrar.

GEN 3.5.6 Luftfartygsrapporter

Efter behov, krav från leverantören av flygvädertjänsten avseende sammanställning och överföring av luftfartygsrapporter.

GEN 3.5.7 VOLMET-tjänster

Beskrivning av VOLMET och/eller D-VOLMET-tjänst, inklusive:

1) namn på radiostationen,

2) anropssignal eller identifikation och förkortning för radiosändningen,

3) den eller de frekvenser som används för sändningen,

4) sändningsperiod,

5) öppettider.

6) en lista över flygplatser/helikopterflygplatser för vilka rapporter och/eller prognoser ingår, och

7) rapporter, prognoser och SIGMET-information som ingår samt anmärkningar.

GEN 3.5.8 SIGMET- och AIRMET-tjänster

Beskrivning av den flygväderövervakning som tillhandahålls inom flyginformationsregioner eller kontrollområden för vilka flygtrafikledningstjänster tillhandahålls, inklusive en lista över övervakningsenheterna för flygväder med följande information:

1) Namnet på övervakningsenheten för flygväder, Icao-platsindikator.

2) Öppettider.

3) Flyginformationsregioner eller kontrollområden som betjänas.

4) Giltighetsperioder för SIGMET.

5) Specifika förfaranden som tillämpas på SIGMET-information (t.ex. för vulkanisk aska och tropiska cykloner).

6) Förfaranden som tillämpas på AIRMET-information (i enlighet med relevanta regionala överenskommelser för flygtrafik).

7) De ATS-enheter som tillhandahålls SIGMET- och AIRMET-information.

8) Ytterligare information, som t.ex. eventuella begräsningar av tjänsten osv.

GEN 3.5.9 Andra automatiserade flygvädertjänster

En beskrivning av tillgängliga automatiserade tjänster för tillhandahållandet av flygväderinformation (t.ex. automatiserade informationstjänster före flygning som är tillgängliga över telefon och/eller datormodem), inklusive

1) tjänstens namn,

2) tillgänglig information,

3) områden, flygvägar och flygplatser som omfattas,

4) telefon- och faxnummer, e-postadresser och, om tillgängligt, webbplatsens adress.

GEN 3.6 Flygräddning (SAR)

GEN 3.6.1 Ansvariga tjänster

En kort beskrivning av de tjänster som ansvarar för tillhandahållandet av flygräddning (SAR), inklusive

1) tjänst/enhetsnamn,

2) postadress,

3) telefonnummer,

4) faxnummer,

5) e-postadress,

6) AFS-adress,

7) webbplatsadress, om tillgängligt, och

8) en redogörelse om de bestämmelser som tjänsten bygger på och en hänvisning till den plats i AIP där eventuella avvikelser från Icao anges.

GEN 3.6.2 Ansvarsområde

En kort beskrivning av det ansvarsområde inom vilket SAR-tjänster tillhandahålls.

GEN 3.6.3 Tjänstetyper

En kort beskrivning och en geografisk framställning, där detta är lämpligt, av den typ av tjänster och anläggningar som tillhandahålls, inklusive uppgifter om var SAR-flygbildstäckning är beroende av omfattande användning av luftfartyg.

GEN 3.6.4 SAR-avtal

En kort beskrivning av de SAR-avtal som är i kraft, inklusive bestämmelser för att underlätta ankomst och avgång för andra medlemsstaters luftfartyg för sök, räddning, bärgning, reparation eller bärgning i samband med försvunna eller skadade luftfartyg, antingen endast genom ett meddelande från luften eller efter färdplansmeddelande.

GEN 3.6.5 Villkor för tillgänglighet

En kort beskrivning av bestämmelserna avseende SAR, inklusive de allmänna villkor enligt vilka tjänsterna och anläggningarna är tillgängliga för internationell användning, inbegripet uppgifter om huruvida en anläggning som är tillgänglig för SAR är specialiserad på SAR-tekniker och -funktioner, eller om den särskilt används för andra syften men är anpassad för SAR-syften genom träning och utrustning, eller om den endast ibland är tillgänglig och inte har någon särskild träning eller beredskap för SAR-arbete.

GEN 3.6.6 Använda signaler och förfaranden

En kort beskrivning av de förfaranden och signaler som används av räddningsflyg och en tabell som visar signaler som ska användas av överlevande.

GEN 4. AVGIFTER FÖR FLYGPLATSER/HELIKOPTERFLYGPLATSER OCH FLYGTRAFIKTJÄNSTER (ANS)

Hänvisningar kan göras till de platser där närmare information om faktiska avgifter kan hittas, om de inte specificeras i detta kapitel.

GEN 4.1 Flygplats-/helikopterflygplatsavgifter

En kort beskrivning av den typ av avgifter som kan vara tillämpliga på flygplatser/helikopterflygplatser som är tillgängliga för internationell användning, inklusive

1) landning av luftfartyg,

2) parkering, förvaring i hangar samt långtidsförvaring av flygplan,

3) passagerartjänster,

4) säkerhet,

5) bullerrelaterade poster,

6) annat (tull, hälsa, immigration osv.)

7) befrielser/nedsättningar, och

8) betalningssätt.

GEN 4.2 Avgifter för flygtrafiktjänster

EN kort beskrivning av avgifter som kan vara tillämpliga på ANS som tillhandahålls för internationell användning, inklusive

1) inflygningskontroll,

2) ANS-flygväg,

3) kostnadsgrund för ANS och befrielser/nedsättningar,

4) betalningssätt.

Del 2 – PÅ STRÄCKA (ENR)

Om en AIP sammanställs och görs tillgänglig som mer än en volym där varje volym har en separat ändrings- och tilläggstjänst, ska ett separat förord, en separat förteckning över AIP-ändringar, en separat förteckning över AIP-tillägg, en separat kontrollista över AIP-sidor samt en separat lista över aktuella handändringar ingå i varje volym. Om AIP ges ut som en volym ska kommentaren ”ej tillämpligt” anges för alla ovanstående underavsnitt.

ENR 0.6 Innehållsförteckning till del 2

En lista över de avsnitt och underavsnitt som ingår i Del 2 – På sträcka.

ENR 1. ALLMÄNNA REGLER OCH FÖRFARANDEN

ENR 1.1 Allmänna regler

De allmänna reglerna ska publiceras enligt tillämplighet i medlemsstaterna.

ENR 1.2 Visuellflygregler

Visuellflygreglerna ska publiceras enligt tillämplighet i medlemsstaterna.

ENR 1.3 Instrumentflygregler

Instrumentflygreglerna (IFR) ska publiceras enligt tillämplighet i medlemsstaterna.

ENR 1.3.1 Regler som är tillämpliga på alla IFR-flygningar.

ENR 1.3.2 Regler som är tillämpliga på IFR-flygningar inom kontrollerat luftrum

ENR 1.3.3 Regler som är tillämpliga på IFR-flygningar utanför kontrollerat luftrum

ENR 1.3.4 Allmänna förfaranden för luftrum med fria flygvägar (FRA)

Förfaranden kopplade till luftrum med fria flygvägar, inklusive förklaring och definition av tillämpade FRA-relevanta punkter. Vad gäller gränsöverskridande FRA-tillämpningar ska inblandade FIR/UIR eller CTA/UTA anges i punkt ENR 1.3.

ENR 1.4 Klassificering och beskrivning av ATS-luftrum

ENR 1.4.1 ATS-luftrumsklassificering

Beskrivningen av ATS-luftrumsklasser, enligt formatet i tabellen för ATS-luftrumsklassificering i tillägg 4 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, med lämpliga anmärkningar för att ange vilka luftrumsklasser som medlemsstaten inte använder.

ENR 1.4.2 Beskrivning av ATS-luftrum

Andra beskrivningar av ATS-luftrum, enligt tillämplighet, inklusive allmänna textbeskrivningar.

ENR 1.5 Procedurer för väntläge, inflygning och avgång

ENR 1.5.1 Allmänt

Kravet gäller en redogörelse om de kriterier som ligger till grund för fastställandet av procedurer för väntläge, inflygning och avgång.

ENR 1.5.2 Inkommande flygningar

Procedurer (konventionella eller för områdesnavigering, eller både och) för inkommande flygningar som är gemensamma för flygning in i eller inom samma typ av luftrum ska fastställas. Om olika förfaranden är tillämpliga inom ett terminalluftrum ska en notering om detta anges tillsammans med en hänvisning till var de särskilda förfarandena kan hittas.

ENR 1.5.3 Avgående flygningar

Procedurer (konventionella eller för områdesnavigering, eller både och) för avgående flygningar som är gemensamma för flygningar som avgår från någon flygplats/helikopterflygplats ska fastställas.

ENR 1.5.4 Annan relevant information och andra relevanta förfaranden

En kort beskrivning av ytterligare information, t.ex. inreseförfaranden, slutlig inflygning, väntlägesprocedurer och -mönster

ENR 1.6 ATS-övervakningstjänster och förfaranden

ENR 1.6.1 Primärradar

En beskrivning av primärradartjänster och -förfaranden, inklusive

1) kompletterande tjänster,

2) tillämpning av för radaröverväkning,

3) förfaranden för funktionsfel för radar och i förbindelsen mellan luftfartyg och mark,

4) krav för rapportering av position gällande röst- eller datalänkförbindelse flygledare–pilot (CPDLC) och

5) grafisk framställning av radartäckningsområdet.

ENR 1.6.2 Sekundär övervakningsradar (SSR)

Beskrivning av driftförfaranden för sekundär övervakningsradar (SSR), inklusive

1) förfaranden för nödsituationer,

2) förfaranden för funktionsfel i förbindelsen mellan luftfartyg och mark och förfaranden mot brottsliga handlingar,

3) systemet för tilldelning av SSR-koder,

4) krav för rapportering av position via tal eller CPDLC och

5) grafisk framställning av området för SSR-täckning.

ENR 1.6.3 Automatisk beroende positionsövervakning – allmän utsändning (ADS-B).

Beskrivning av driftförfaranden för automatisk beroende positionsövervakning – allmän utsändning, (ADS-B), inklusive

1) förfaranden för nödsituationer,

2) förfaranden för funktionsfel i förbindelsen mellan luftfartyg och mark och förfaranden mot brottsliga handlingar,

3) krav för kännetecken på luftfartyg,

4) krav för rapportering av position via tal eller CPDLC och

5) grafisk framställning av området för ADS-B-täckning.

ENR 1.6.4 Annan relevant information och andra relevanta förfaranden

En kort beskrivning av ytterligare information och förfaranden, t.ex. förfarande för radarfunktionsfel och förfaranden för transponderfunktionsfel.

ENR 1.7 Procedurer för höjdmätarinställning

En redogörelse om de procedurer för höjdmätarinställning som används ska publiceras, som innehåller

1) en kort inledning med en redogörelse om de Icao-dokument som procedurerna grundar sig på tillsammans med eventuella avvikelser från Icao-bestämmelser,

2) grundläggande procedurer för höjdmätarinställning,

3) beskrivning av inställningsregion för höjdmätare (altimeter setting region, ASR),

4) de förfaranden som tillämpas på operatörer (inbegripet piloter), och

5) tabell över marschhöjder.

ENR 1.8 Icaos regionala tilläggsförfaranden

Regionala tilläggsförfaranden (SUPP) som påverkar hela ansvarsområdet ska presenteras.

ENR 1.9 Hantering av flödesplanering (ATFM) och luftrumshantering

En kort beskrivning av hanteringen av ATFM-systemet och av luftrumshanteringen, som innehåller

1) ATFM-struktur, försörjningsområde, tillhandahållna tjänster, enheternas läge samt drifttider,

2) typer av flödesmeddelanden och beskrivning av deras format, och

3) förfaranden tillämpliga på avgående flyg, som innehåller

   a) tjänst som är ansvarig för att tillhandahålla information om tillämpade ATFM-åtgärder,

   b) krav på färdplaner och

   c) fördelning av ankomst- och avgångstider.

4) information om det övergripande ansvaret vad gäller luftrumshantering inom FIR, uppgifter om fördelning av civilt/militärt luftrum och samordning av förvaltning, strukturen för hanterbart luftrum (fördelning och ändring av fördelning) samt allmänna driftförfaranden.

ENR 1.10 Färdplanering

Alla begränsningar och all rådgivande information med anknytning till färdplaneringsstadiet som kan hjälpa användaren i presentationen av den planerade flygtrafiken ska anges, inklusive

1) förfarandet för inlämnandet av en färdplan,

2) repetitiva färdplanssystem, och

3) ändringar av en inlämnad färdplan.

ENR 1.11 Adressering av färdplansmeddelanden

Uppgifter, i tabellform, om de adresser som tilldelats till färdplaner ska ingå, och ska visa

1) kategori av flygning (IFR, VFR eller både och),

2) flygväg (in i eller via FIR och/eller TMA), och

3) meddelandeadress.

ENR 1.12 Ingripande mot civila luftfartyg

En komplett redogörelse om förfarandet för ingripande och de visuella signaler som ska användas, med tydliga uppgifter om huruvida Icaos bestämmelser är tillämpliga och, om inte, att avvikelser finns.

ENR 1.13 Brottsliga handlingar

Lämpliga förfaranden som ska tillämpas vid brottsliga handlingar ska läggas fram.

ENR 1.14 Lufttrafiktillbud

En beskrivning av rapporteringssystemet för lufttrafiktillbud, inklusive

1) en definition av lufttrafiktillbud,

2) användning av formuläret för rapportering av lufttrafiktillbud,

3) rapporteringsförfaranden (inklusive procedurer under flygning), och

4) syftet med rapportering och hantering av formuläret.

ENR 2. LUFTRUM FÖR FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNST

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA och CTA

En närmare beskrivning av flyginformationsregioner (FIR), övre flyginformationsregioner (UIR) och kontrollområden (CTA) (inklusive särskilda CTA som t.ex. TMA), inklusive

1) namn, geografiska koordinater i grader och minuter för de laterala gränserna för FIR/UIR och i grader, minuter och sekunder för de laterala gränserna för CTA, vertikala gränser samt luftrumsklass,

2) identifiering av den enhet som tillhandahåller tjänsten,

3) anropssignal för den luftfartsstation som betjänar den enhet och de språk som används, med en specificering av området och förhållandena, när och var den ska användas, om detta är tillämpligt,

4) frekvenser, och om detta är tillämpligt SATVOICE-nummer, tillsammans med uppgifter om särskilda syften, och

5) anmärkningar.

Kontrollzoner runt militära flygbaser som inte annars beskrivs i AIP ska ingå i detta underavsnitt. Där kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 vad gäller färdplaner, tvåvägskommunikation och rapportering om position är tillämpliga på alla flygningar för att undanröja eller minska behovet av ett ingripande och/eller där risken för ingripande finns och kravet på att passa VHF-nödfrekvensen 121,500 MHz föreligger ska en redogörelse om detta inkluderas för de relevanta områdena eller för delarna av dessa.

En beskrivning av utpekade områden där nödsändare (ELT) krävs och där luftfartyget kontinuerligt måste passa VHF nödfrekvensen 121,500 MHz, utom under de perioder luftfartyget kommunicerar på andra VHF-kanaler eller när begränsningar hos flygburen utrustning eller arbetet i cockpit inte tillåter samtidig passning på två kanaler.

ENR 2.2 Annat reglerat luftrum

Ingående beskrivning av luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse (RMZ) och luftrum med transponderkrav (TMZ), inklusive

1) namn, geografiska koordinater i grader och minuter för de laterala gränserna för RMZ/TMZ,

2) vertikala gränser i flyghöjd, eller fot,

3) tidpunkten för verksamheten, och

4) anmärkningar.

Där detta har fastställts, en ingående beskrivning av andra typer av reglerade luftrum och luftrumsklassificeringar.

ENR 3. ATS-flygvägar

ENR 3.1 Lägre ATS-flygvägar

En ingående beskrivning av lägre ATS-flygvägar, inklusive

1) flygvägsbeteckning, beteckning för specifikation(er) av erforderlig kommunikationsprestanda (RCP-specifikation), navigeringsspecifikation(er) och/eller specifikation(er) av erforderlig övervakningsprestanda (RSP-specifikation) tillämpliga på särskilda segment, namn, kodade beteckningar eller namnkoder samt geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för alla signifikanta punkter som definierar flygvägen inklusive ”obligatoriska” rapporteringspunkter eller rapporteringspunkter ”på begäran”.

2) färdlinjer eller VOR-radialer avrundat till närmaste grad, geodetiskt avstånd till den närmaste tiondels kilometern eller tiondels sjömilen mellan varje succesivt utpekad signifikant punkt och, när det gäller VOR-radialer, omställningspunkter,

3) övre och lägre gränser eller minimiflyghöjd över havet på sträcka, avrundat till närmaste högre 50 m eller 100 fot, och luftrumsklassificering,

4) laterala gränser och lägsta höjd över havet för hinderfrihet,

5) riktning för marschhöjder,

6) kravet för navigeringsnoggrannhet för varje prestandabaserat navigeringssegment (PBN) (RNAV eller RNP) av flygväg, och

7) anmärkningar, inklusive uppgifter om ledningsenheten, dess driftkanal, samt, om tillämpligt, dess inloggningsadress, SATVOICE-nummer, och eventuella begränsningar för navigerings-, RCP- och RSP-specifikationer.

ENR 3.2 Övre ATS-flygvägar

En ingående beskrivning av övre ATS-flygvägar, inklusive

1) flygvägsbeteckning, beteckning för specifikation(er) av erforderlig kommunikationsprestanda (RCP-specifikation), navigeringsspecifikation(er) och/eller specifikation(er) av erforderlig övervakningsprestanda (RSP-specifikation) tillämpliga på särskilda segment, namn, kodade beteckningar eller namnkoder samt geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för alla signifikanta punkter som definierar flygvägen inklusive ”obligatoriska” rapporteringspunkter eller rapporteringspunkter ”på begäran”.

2) färdlinjer eller VOR-radialer avrundat till närmaste grad, geodetiskt avstånd till den närmaste tiondels kilometern eller tiondels sjömilen mellan varje succesivt utpekad signifikant punkt och, när det gäller VOR-radialer, omställningspunkter,

3) övre och nedre gränser och luftrumsklassificering,

4) laterala gränser,

5) riktning för marschhöjder,

6) kravet avseende navigeringsnoggrannhet för varje PBN-segment av flygväg (RNAV eller RNP), och

7) anmärkningar, inklusive uppgifter om ledningsenheten, dess driftkanal, samt, om tillämpligt, dess inloggningsadress, SATVOICE-nummer, och eventuella begränsningar för navigerings-, RCP- och RSP-specifikationer.

ENR 3.3 Flygväg baserad på områdesnavigering

En ingående beskrivning av PBN- (RNAV och RNP) flygvägar, inklusive,

1) flygvägsbeteckning, beteckning för specifikation(er) av erforderlig kommunikationsprestanda (RCP-specifikation), navigeringsspecifikation(er) och/eller specifikation(er) av erforderlig övervakningsprestanda (RSP-specifikation) tillämpliga på särskilda segment, namn, kodade beteckningar eller namnkoder samt geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för alla signifikanta punkter som definierar flygvägen inklusive ”obligatoriska” rapporteringspunkter eller rapporteringspunkter ”på begäran”.

2) för brytpunkter som definierar en flygväg baserad på områdesnavigering dessutom, enligt tillämplighet,

   a) stationsidentifiering för VOR/DME-referensen,

   b) bäring avrundat till den närmaste graden och avståndet avrundat till den närmaste tiondelen av en kilometer eller tiondelen av en sjömil från VOR/DME-referensen om brytpunkten inte är samlokaliserad med den, och

   c) höjd över havet för DME-sändarantennen till närmaste 30 m (100 fot),

3) magnetisk bäring till den närmaste graden, geodetiskt avstånd till den närmaste tiondels kilometern eller tiondels sjömilen mellan definierade slutpunkter och avstånd mellan varje succesivt utpekad signifikant punkt,

4) övre och nedre gränser och luftrumsklassificering,

5) riktning för marschhöjder,

6) kravet avseende navigeringsnoggrannhet för varje PBN-segment av flygväg (RNAV eller RNP), och

7) anmärkningar, inklusive uppgifter om ledningsenheten, dess driftkanal, samt, om tillämpligt, dess inloggningsadress, SATVOICE-nummer, och eventuella begränsningar för navigerings-, RCP- och RSP-specifikationer.

ENR 3.4 Flygväg för helikopter

En ingående beskrivning av flygvägar för helikopter, inklusive

1) flygvägsbeteckning, beteckning för specifikation(er) av erforderlig kommunikationsprestanda (RCP-specifikation), navigeringsspecifikation(er) och/eller specifikation(er) av erforderlig övervakningsprestanda (RSP-specifikation) tillämpliga på särskilda segment, namn, kodade beteckningar eller namnkoder samt geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för alla signifikanta punkter som definierar flygvägen inklusive ”obligatoriska” rapporteringspunkter eller rapporteringspunkter ”på begäran”.

2) färdlinjer eller VOR-radialer avrundat till närmaste grad, geodetiskt avstånd till den närmaste tiondels kilometern eller tiondels sjömilen mellan varje succesivt utpekad signifikant punkt och, när det gäller VOR-radialer, omställningspunkter,

3) övre och nedre gränser och luftrumsklassificering,

4) minimiflyghöjd över havet avrundat till närmaste högre 50 m eller 100 fot,

5) kravet avseende navigeringsnoggrannhet för varje PBN-segment av flygväg (RNAV eller RNP), och

6) anmärkningar, inklusive uppgifter om ledningsenheten, dess driftkanal, samt, om tillämpligt, dess inloggningsadress, SATVOICE-nummer, och eventuella begränsningar för navigerings-, RCP- och RSP-specifikationer.

ENR 3.5 Andra flygvägar

Kravet är att beskriva andra särskilt utpekade färdvägar vilka är obligatoriska inom specificerade områden.

Beskrivning av ett luftrum med fria flygvägar (FRA) som ett visst luftrum inom vilket luftrummets användare fritt kan planera sina direkta flygvägar mellan en fastställd inpasseringspunkt och en fastställd utpasseringspunkt, inklusive information om direkt ruttläggning, begräsning av användningen av brytpunkter för direkt ruttläggning och uppgifter i färdplanen (punkt 15). Förutsättningarna för utfärdandet av ATC-klareringar ska beskrivas.

ENR 3.6 Väntläge på sträcka

Kravet gäller en ingående beskrivning av väntlägesprocedurer på sträcka, som innehåller

1) identifiering av väntläge (om något) och väntlägesfix (navigationshjälpmedel) eller brytpunkter med geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder,

2) inkommande färdlinje (*inbound track*),

3) riktning för procedursväng,

4) maximal avläst kurshastighet,

5) minimal eller maximal flyghöjd för väntläge,

6) tid/distans utgående flygning, och

7) uppgifter om ledningsenheten och dess driftfrekvens.

ENR 4. RADIONAVIGATIONSHJÄLPMEDEL/-SYSTEM

ENR 4.1 Radionavigationshjälpmedel – på sträcka

En lista över de stationer som tillhandahåller radionavigeringstjänster fastställda för att användas på sträcka och ordnade i alfabetisk ordning efter namnet på stationen, inklusive

1) namnet på stationen och den magnetiska deklinationen avrundat till närmaste grad, och för VOR stationens deklination avrundat till närmaste grad, använd för teknisk justering av hjälpmedlet,

2) identifiering,

3) frekvens/kanal för varje element,

4) driftstider,

5) geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för positionen för sändarantennen,

6) höjd över havet för DME-sändarantennen till närmaste 30 m (100 fot), och

7) anmärkningar.

Om driftmyndigheten för anläggningen är någon annan än den utnämnda myndigheten ska namnet på driftmyndigheten anges i kolumnen för anmärkningar. Anläggningstäckning ska anges i kolumnen för anmärkningar.

ENR 4.2 Särskilda navigationssystem

Beskrivning av stationer kopplade till särskilda navigationssystem, inklusive

1) namn på station eller kedja,

2) typ av tillgänglig tjänst (mastersignal, slavsignal, färg),

3) frekvens (kanalnummer, grundpulsfrekvens, pulsrepetitionsfrekvens, i tillämpliga fall),

4) driftstider,

5) geografiska koordinater i grader minuter och sekunder för positionen för radiostationen, och

6) anmärkningar.

Om driftmyndigheten för anläggningen är någon annan än den utnämnda myndigheten ska namnet på driftmyndigheten anges i kolumnen för anmärkningar. Anläggningstäckning ska anges i kolumnen för anmärkningar.

ENR 4.3 Globala satellitnavigeringssystem (GNSS)

En lista över och beskrivning av element i det globala satellitnavigeringssystem (GNSS) som tillhandahåller den navigeringstjänst som inrättats för att användas på sträcka, ordnade i alfabetisk ordning efter namn på elementet, inklusive

1) namnet på GNSS-elementet (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS, osv.),

2) frekvens(er), om tillämpligt,

3) geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för det nominella försörjningsområdet och täckningsområdet, och

4) anmärkningar.

Om driftmyndigheten för anläggningen är någon annan än den utnämnda myndigheten ska namnet på driftmyndigheten anges i kolumnen för anmärkningar.

ENR 4.4 Beteckningar för namnkoder för signifikanta punkter

En lista i alfabetisk ordning över beteckningar för namnkoder (uttalbar ”namnkod” på fem bokstäver) fastställda för signifikanta punkter på positioner som inte markerar platsen för ett navigationshjälpmedel, inklusive

1) beteckningar på namnkoder,

2) geografiska koordinater för positionen i grader, minuter och sekunder,

3) hänvisningar till ATS eller andra flygvägar där punkten ligger, och

4) anmärkningar, inklusive en tilläggsdefinition av positioner, där detta behövs.

ENR 4.5 Markljus för luftfart – på sträcka

En lista över markljus för luftfart och andra ljusfyrar som anger geografiska positioner vilka väljs av medlemsstaterna som signifikanta, inklusive

1) namnet på staden eller orten eller annan identifiering av fyren,

2) typ av fyr och ljusintensiteten uttryckt i tusental candela,

3) signalens egenskaper,

4) drifttimmar, och

5) anmärkningar.

ENR 5. NAVIGATIONSVARNINGAR

ENR 5.1 Förbjudna områden, restriktionsområden och farliga områden

Beskrivning, tillsammans med en grafisk framställning när detta är tillämpligt, av förbjudna områden, restriktionsområden och farliga områden, tillsammans med deras inrättande och aktivering, inklusive

1) identifiering, namn och geografiska koordinater för de laterala gränserna i grader, minuter och sekunder, om det gäller inne i, och i grader och minuter, om det gäller utanför, gränserna för kontrollområdet/kontrollzonen,

2) övre och nedre gränser, och

3) anmärkningar, inklusive tidpunkten för verksamheten.

Typen av restriktion eller arten av riskkällan och risken för ingripande vid kränkning ska anges i kolumnen för anmärkningar.

ENR 5.2 Områden för militärövningar och militär träning samt luftförsvarsidentifieringszoner (ADIZ)

Beskrivning, tillsammans med en grafisk framställning när detta är tillämpligt, av fastställda militärövningsområden och militärövningar som äger rum med regelbundna intervall, och fastställda luftförsvarsidentifieringszoner (ADIZ), inklusive

1) geografiska koordinater för de laterala gränserna i grader, minuter och sekunder, om det gäller inne i, och i grader och minuter, om det gäller utanför, gränserna för kontrollområdet/kontrollzonen,

2) övre och nedre gränser, och system och medel för aktiveringsmeddelanden tillsammans med information som är viktig för civila flygningar och tillämpliga ADIZ-förfaranden, och

3) kommentarer, inklusive tidpunkten för verksamheten och risken för ingripande vid kränkning av ADIZ.

ENR 5.3 Andra aktiviteter av en farlig art eller andra potentiella riskkällor

ENR 5.3.1 Andra aktiviteter av farlig art

Beskrivning, kompletterad av kartor där detta är lämpligt, av verksamhet som utgör en specifik eller uppenbar fara för verksamhet med luftfartyg och som kan påverka flygningar, inklusive

1) geografiska koordinater i grader och minuter för mittpunkten och influensområdet,

2) vertikala gränser,

3) rådgivningsåtgärder,

4) myndighet ansvarig för att lämna ut information, och

5) anmärkningar, inklusive tidpunkten för verksamheten.

ENR 5.3.2 Andra potentiella riskkällor

Beskrivning, kompletterad av kartor där detta är lämpligt, av andra potentiella riskkällor som kan påverka flygningar (t. ex. aktiva vulkaner, kärnkraftverk osv.), inklusive

1) geografiska koordinater i grader och minuter för platsen för den potentiella riskkällan,

2) vertikala gränser,

3) rådgivningsåtgärder,

4) myndighet ansvarig för att lämna ut information, och

5) anmärkningar.

ENR 5.4 Hinder för flygtrafik

Listan över hinder som påverkar flygtrafik i område 1 (hela medlemsstatens territorium), inklusive

1) hindrets identifiering eller benämning,

2) typ av hinder,

3) position för hinder, visad genom geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder,

4) hindrets höjd över havet och höjd avrundat till närmaste meter eller fot,

5) typ och färg för hindrets belysning (om någon), och

6) enligt tillämplighet, uppgift om att listan över hinder är tillgänglig i elektronisk form och en hänvisning till punkt GEN 3.1.6.

ENR 5.5 Flygrelaterad sport- och fritidsverksamhet

En kort beskrivning, kompletterad av en grafisk framställning där detta är lämpligt, av flygsport och fritidsverksamhet tillsammans med villkoren för deras genomförande, inklusive

1) beteckning och geografiska koordinater för de laterala gränserna i grader, minuter och sekunder, om det gäller inne i, och i grader och minuter, om det gäller utanför, gränserna för kontrollområdet/kontrollzonen,

2) vertikala gränser,

3) operatörens/användarens telefonnummer, och

4) anmärkningar, inklusive tidpunkten för verksamheten.

ENR 5.6 Flyttfåglar och områden med känslig fauna

Beskrivning, kompletterad av kartor om möjligt, av flyttfåglars rörelse, inklusive flyttvägar och permanenta viloplatser och områden med känslig fauna.

ENR 6. STRÄCKNAVIGERINGSKARTA

En sträcknavigeringskarta och en indexkarta ska inkluderas i detta avsnitt.

DEL 3 – FLYGPLATSER (AD)

Om en AIP sammanställs och görs tillgänglig som mer än en volym där varje volym har en separat ändrings- och tilläggstjänst, ska ett separat förord, en separat förteckning över AIP-ändringar, en separat förteckning över AIP-tillägg, en separat kontrollista över AIP-sidor samt en separat lista över aktuella handändringar ingå i varje volym. Om AIP ges ut som en volym ska kommentaren ”ej tillämpligt” anges för alla ovanstående underavsnitt.

AD 0.6 Innehållsförteckning till del 3

En förteckning över avsnitt och delavsnitt som ingår i del 3 – Flygplatser (AD).

AD 1. FLYGPLATSER OCH HELIKOPTERFLYGPLATSER – INTRODUKTION

AD 1.1 Tillgänglighet och användningsvillkor för flygplatser och helikopterflygplatser

AD 1.1.1 Allmänna villkor

Kort beskrivning av den behöriga myndighet som är ansvarig för flygplatser och helikopterflygplatser, inbegripet

1) de allmänna villkor enligt vilka flygplatser/helikopterflygplatser får användas och

2) ett uttalande avseende de bestämmelser som ligger till grund för tjänsterna och en hänvisning till var i AIP eventuella avvikelser från Icao anges.

AD 1.1.2 Användning av militära flygbaser

Eventuella bestämmelser och förfaranden för civil användning av militära flygbaser.

AD 1.1.3 Procedurer vid låga siktvärden (LVP)

De eventuella allmänna villkor enligt vilka de procedurer vid låga siktvärden som gäller för kategori II/III-verksamhet vid flygplatser ska tillämpas.

AD 1.1.4 Flygplatsens operativa minimikrav

Detaljerad beskrivning av de operativa minimikrav för flygplatsen som medlemsstaten tillämpar.

AD 1.1.5 Övrig information

Om tillämpligt, övrig information av liknande karaktär.

AD 1.2 Brand- och räddningstjänst och snöberedskap

AD 1.2.1 Brand- och räddningstjänst

Kort beskrivning av de regler för inrättande av brand- och räddningstjänst på allmänt tillgängliga flygplatser och helikopterflygplatser samt angivande av de brand- och räddningstjänstkategorier som en medlemsstat har inrättat.

AD 1.2.2 Snöberedskap

Kort beskrivning av de allmänna överväganden som gjorts beträffande snöberedskap för allmänt tillgängliga flygplatser/helikopterflygplatser vid vilka det normalt finns risk för vinterförhållanden, inbegripet

1) organisation av vintertjänst,

2) övervakning av färdområden,

3) mätmetoder och utförda mätningar,

4) vidtagna åtgärder för att hålla färdområdena öppna för drift,

5) rapporteringssystem och rapporteringssätt,

6) under vilka förhållanden banan stängs, och

7) hur informationen om snöförhållandena sprids.

AD 1.3 Förteckning över flygplatser och helikopterflygplatser

En förteckning, kompletterad med en grafisk återgivning, över flygplatser och helikopterflygplatser i en medlemsstat, inbegripet

1) flygplatsens/helikopterflygplatsens namn och Icao-platsindikator,

2) vilken typ av trafik som är tillåten på flygplatsen/helikopterflygplatsen (internationell/nationell, IFR/VFR, reguljärt/icke-reguljärt, allmänflyg, militärt flyg och övrigt) och

3) hänvisning till det delavsnitt i AIP, del 3 som innehåller uppgifter om flygplatsen/helikopterflygplatsen.

AD 1.4 Gruppering av flygplatser och helikopterflygplatser

Kort beskrivning av de kriterier medlemsstaten tillämpar för att gruppera flygplatser och helikopterflygplatser avseende frågor som rör produktion, distribution och tillhandahållande av information.

AD 1.5 Flygplatsers certifieringsstatus

En förteckning över flygplatser i medlemsstaten, med angivande av certifieringsstatus, inbegripet

1) flygplatsens namn och Icao-platsindikator,

2) datum och, om tillämpligt, giltighet för certifieringen och

3) eventuella kommentarer.

AD 2. FLYGPLATSER

Anmärkning*– * ska ersättas med relevant Icao-platsindikator.**

****** AD 2.1 Flygplatsens platsindikator och namn**

Den Icao-platsindikator som flygplatsen har tilldelats och flygplatsens namn ska anges. Icao-platsindikatorn ska vara en integral del av det referenssystem som tillämpas för alla underavsnitt i avsnitt AD 2.

****** AD 2.2 Flygplatsens geografiska och administrativa uppgifter**

En flygplats geografiska och administrativa uppgifter ska offentliggöras, inbegripet

1) flygplatsens referenspunkt (geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder) och dess plats,

2) riktning och avstånd från flygplatsens referenspunkt till centrum i den stad eller det samhälle som flygplatsen betjänar,

3) flygplatsens höjd över havet avrundat till närmaste meter eller fot, och referenstemperatur

4) i förekommande fall, geoidhöjd vid punkten för flygplatsens höjd över havet avrundat till närmaste meter eller fot,

5) magnetisk missvisning avrundat till närmaste grad, informationens datum och årlig förändring,

6) flygplatsoperatörens namn, adress, telefon- och faxnummer, e-postadress, AFS-adress och, om sådan finns, webbplatsadress,

7) vilken typ av trafik som är tillåten på flygplatsen (IFR/VFR), och

8) anmärkningar.

****** AD 2.3 Öppethållande**

Detaljerad beskrivning av vilka tider flygplatsens tjänster är tillgängliga, inbegripet

1) flygplatsoperatör,

2) tull och gränskontroll,

3) hälso- och sjukvård och sanitära tjänster,

4) flygbriefingtjänst,

5) ATS-rapportplats (ARO),

6) flygvädertjänst (MET),

7) flygtrafikledningstjänst,

8) tankning,

9) handling,

10) säkerhet,

11) avisning, och

12) anmärkningar.

****** AD 2.4 Handlingstjänster och anläggningar**

Detaljerad beskrivning av de handlingstjänster och anläggningar som finns på flygplatsen, inbegripet

1) godshantering,

2) bränsle- och oljetyper,

3) tankningsanläggning och kapacitet,

4) avisningssystem,

5) hangarutrymme för besökande luftfartyg,

6) reparationsanläggningar för besökande luftfartyg,

7) anmärkningar.

****** AD 2.5 Tjänster för passagerare**

De tjänster som finns tillgängliga för passagerare på flygplatsen i form av en kort beskrivning eller hänvisning till andra informationskällor som till exempel en webbplats, inbegripet

1) hotell på eller i närheten av flygplatsen,

2) restaurang(er) på eller i närheten av flygplatsen,

3) transportmöjligheter,

4) vårdmöjligheter,

5) bank- eller postkontor på eller i närheten av flygplatsen,

6) turistinformation,

7) anmärkningar.

****** AD 2.6 Brand- och räddningstjänst**

Detaljerad beskrivning av brand- och räddningstjänsten och den utrustning som finns tillgänglig på flygplatsen, inbegripet

1) flygplatskategori för brand- och räddningstjänst,

2) räddningsutrustning,

3) möjlighet till avlägsnande av obrukbara luftfartyg, och

4) anmärkningar.

****** AD 2.7 Säsongsbunden tillgänglighet – röjning**

Detaljerad beskrivning av utrustning och operativa prioriteringar som fastställts för röjning av flygplatsens färdområden, inbegripet

1) typ av röjningsutrustning,

2) röjningsprioriteringar,

3) anmärkningar.

****** AD 2.8 Plattor, taxibanor och kontrollplatser/positionsdata**

Detaljer gällande fysiska egenskaper för plattor, taxibanor och angivna kontrollpunkters platser/positioner, inbegripet

1) plattornas benämning, yta och styrka,

2) taxibanornas benämning, bredd, yta och styrka,

3) position och höjd över havet avrundat till närmaste meter eller fot för kontrollplatser för höjdmätare,

4) VOR-kontrollpunkternas läge,

5) INS-kontrollpunkternas position i grader, minuter, sekunder och hundradels sekunder,

6) anmärkningar.

Om kontrollplatser/positioner anges på en flygplatskarta ska det göras en anteckning om detta i det här underavsnittet.

****** AD 2.9 Lednings- och kontrollsystem för markrörelser och markeringar**

Kort beskrivning av lednings- och kontrollsystemet för markrörelser och markeringar på rullbanor och taxibanor, inbegripet

1) användning av identifieringsskyltar för uppställningsplatser, markeringar för taxibanor och visuella docknings/parkeringssystem vid uppställningsplatser,

2) rullbanors och taxibanors markeringar och ljus,

3) stoppljus (om sådan finns),

4) anmärkningar.

****** AD 2.10 Flygplatshinder**

Detaljerad beskrivning av hinder, inbegripet

1) hinder i område 2,

   a) hindrets identifiering eller benämning,

   b) typ av hinder,

   c) hindrets position, angivet med geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och tiondelssekunder,

   d) hindrets höjd över havet och höjd avrundat till närmaste meter eller fot,

   e) hindermarkering och hinderljusets typ och färg (om tillämpligt),

   f) om tillämpligt, notering om att förteckningen över hinder finns tillgänglig i elektroniskt format samt en hänvisning till punkt GEN 3.1.6., och

   g) anteckning ”NIL”, om tillämpligt.

2) avsaknad av datamängd för område 2 för flygplatsen ska tydligt anges och hinderdata ska anges för

   a) hinder som penetrerar hinderbegränsande ytor,

   b) hinder som penetrerar stigbanans hinderidentifieringsyta, och

   c) andra hinder som bedöms som en fara för flygtrafiken.

3) meddelande om att information om hinder i område 3 inte tillhandhålls, eller om sådan tillhandahålls

   a) hindrets identifiering eller benämning,

   b) typ av hinder,

   c) hindrets position, angivet med geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och tiondelssekunder,

   d) hindrets höljd över havet eller höjd, avrundat till närmaste tiondels meter eller tiondels fot,

   e) hindermarkering och hinderljusets typ och färg (om tillämpligt),

   f) om tillämpligt, notering om att förteckningen över hinder finns tillgänglig i elektroniskt format samt en hänvisning till punkt GEN 3.1.6., och

   g) anteckning ”NIL”, om tillämpligt.

****** AD 2.11 Tillhandahållen flygväderinformation**

Detaljerad beskrivning av flygväderinformation som tillhandahålls på flygplatsen och angivande av vilken flygvädertjänst som är ansvarig för den tjänst som anges, inbegripet

1) namn på den associerade flygväderlekstjänsten,

2) öppettider och, om tillämpligt, benämning på den flygtrafiktjänst som är ansvarig utanför dessa tider,

3) den tjänst som är ansvarig för utarbetande av flygplatsprognoser, prognosernas giltighetsperioder och publiceringsintervall,

4) tillgänglighet till och publiceringsintervall för TREND-prognoser för flygplatsen,

5) information om hur briefinginformation och/eller samråd tillhandahålls,

6) vilka typer av färddokumentation som tillhandahålls och vilka språk som används i färddokumentationen,

7) kartor eller annan information som visas eller finns tillgänglig för briefinginformation eller samråd,

8) ytterligare utrustning som är tillgänglig för att tillhandahålla information om flygväderförhållandena, så som väderradar och mottagare för satellitbilder,

9) vilka flygtrafikledningsenheter som har tillgång till flygväderinformation, 10) övrig information, så som begränsningar av tjänsten.

****** AD 2.12 Banors fysiska egenskaper**

Detaljerad beskrivning av varje banas fysiska egenskaper, inbegripet

1) benämningar,

2) geografisk bäring angiven med en noggrannhet av en hundradels grad,

3) banors dimensioner avrundat till närmaste meter eller fot,

4) bärighet för belagda ytor (PCN och tillhörande uppgifter) och yta för varje bana och tillhörande utrullningsområde,

5) geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och hundradels sekunder för varje banas tröskel och slut och när tillämpligt, geoidhöjd för

   — icke-precisionsinflygningsbanors trösklar, avrundat till närmaste meter eller fot, och

   — precisionsinflygningsbanors trösklar, avrundat till närmaste tiondels meter eller tiondels fot,

6) höjd över havet för

   — icke-precisionsinflygningsbanors trösklar, avrundat till närmaste meter eller fot, och

   — trösklar och högsta höjden över havet för precisionsinflygningsbanors sättningszon, avrundat till närmaste tiondels meter eller tiondels fot,

7) varje banas och tillhörande utrullningsområdes lutning,

8) eventuellt utrullningsområdes dimensioner avrundat till närmaste meter eller fot,

9) eventuellt hinderfritt stigområdes dimensioner avrundat till närmaste meter eller fot,

10) banstråkens dimensioner,

11) dimensioner för banändens säkerhetsområde,

12) läge (vilken banände) och beskrivning av eventuellt utrullningshinder,

13) förekomst av hinderfri zon, och

14) anmärkningar.

****** AD 2.13 Fastställda banlängder**

Detaljerad beskrivning av de fastställda banlängderna, avrundade till närmaste meter eller fot för varje banas riktning, inbegripet

1) banbeteckning,

2) tillgänglig startrullsträcka,

3) tillgänglig startsträcka, och, om tillämpligt, alternativa reducerade fastställda banlängder,

4) tillgänglig start-stoppsträcka,

5) tillgänglig landningssträcka, och

6) anmärkningar, inklusive banans ingångs- eller startpunkt, om alternativa reducerade fastställda banlängder har angetts.

Om en banriktning inte kan användas för start eller landning, eller för någotdera, för att det är operativt förbjudet, så ska detta anges genom att orden ”not usable” eller förkortningen ”NU” anges.

****** AD 2.14 Inflygnings- och banljus**

Detaljerad beskrivning av inflygnings- och banljus, inbegripet

1) banbeteckning,

2) inflygningsljussystemets typ, längd och intensitet,

3) banans tröskelljus, färg och vingbarljus,

4) typ av system för visuell glidbaneindikering,

5) sättningszonljusens längd,

6) centrumlinjeljusens längd, avstånd, färg och intensitet,

7) bankantsljusens längd, avstånd, färg och intensitet,

8) banändljusens färg och vingbarljus,

9) längd och färg på ljus vid utrullningsområdet, och

10) anmärkningar.

****** AD 2.15 Andra ljus, reservkraftförsörjning**

Beskrivning av andra ljus och reservkraftförsörjning, inbegripet

1) läge, egenskaper och driftstider för eventuell flygplatsfyr/identifikationsfyr,

2) läge för och eventuella ljus på anemometer/landningsriktningsvisare,

3) taxibanans kantljus och centrumlinjeljus,

4) reservkraftförsörjning inbegripet överkopplingstid, och

5) anmärkningar.

****** AD 2.16 Start-och landningsområde för helikopter**

Detaljerad beskrivning av flygplatsens start-och landningsområde för helikopter, inbegripet

1) geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och hundradels sekunder och vid behov, geoidhöjd för sättnings- och lättningsområdets (TLOF) geometriska centrum eller för varje tröskel i start- och landningsområdet (FATO),

   — för icke-precisionsinflygning avrundat till närmaste meter eller fot, och

   — för precisionsinflygning avrundat till närmaste tiondels meter eller tiondels fot,

2) TLOF:s och/eller FATO:s höjd över havet,

   — för icke-precisionsinflygning avrundat till närmaste meter eller fot, och

   — för precisionsinflygning avrundat till närmaste tiondels meter eller tiondels fot,

3) TLOF:s och FATO:s dimensioner, avrundat till närmaste meter eller fot, typ av yta, bärighet och markering,

4) FATO:s geografiska bäring, med en noggrannhet av en hundradels grad,

5) tillgängliga fastställda banlängder, avrundade till närmaste meter eller fot,

6) inflygningsljus och FATO-ljus, och

7) anmärkningar.

****** AD 2.17 ATS-luftrum**

Detaljerad beskrivning av flygplatsens ATS-luftrum, inbegripet

1) luftrummets benämning och geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för de laterala gränserna,

2) vertikala gränser,

3) luftrumsklassificering,

4) anropssignal och språk för den ATS-enhet som tillhandahåller tjänster,

5) genomgångshöjd,

6) tider då luftrummet är upprättat, och

7) anmärkningar.

****** AD 2.18 Kommunikationsutrustning för flygtrafikledningstjänst**

Detaljerad beskrivning av den kommunikationsutrustning för flygtrafikledningstjänst som finns på flygplatsen, inbegripet

1) tjänstens benämning,

2) anropssignal,

3) kanal(er),

4) SATVOICE-nummer, om tillgängligt,

5) logon-adress, om tillämpligt,

6) driftstider, och

7) anmärkningar.

****** AD 2.19 Hjälpmedel för radionavigering och landning**

Detaljerad beskrivning av hjälpmedel för radionavigering och landning som rör instrumentinflygning och in- och utflygningsvägar vid flygplatsen, inbegripet

1) typ av hjälpmedel, magnetisk missvisning avrundat till närmaste grad, där så är lämpligt, vilken typ av operationer som stöds för instrumentlandningssystem (ILS)/mikrovågslandningssystem (MLS), grundläggande GNSS, satellitbaserat stödsystem (SBAS) och markbaserat stödsystem (GBAS) och för VOR/ILS/MLS även stationens missvisning till närmaste grad, använd för teknisk justering av hjälpmedlet,

2) identifiering, om så krävs,

3) frekvens(er), kanalnummer, tjänsteleverantör och referensvägskod(er) (RPI:er), om tillämpligt,

4) driftstider, om tillämpligt,

5) geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och tiondels sekunder för sändarantennens position, om tillämpligt,

6) höjd över havet för DME-sändarantennen avrundat till närmaste 30 m (100 fot) och för utrustningen för avståndsmätning/precision (DME/P) avrundat till närmaste 3 m (10 fot), GBAS-referenspunktens höjd över havet avrundat till närmaste meter eller fot, och punktens höjd över ellipsoiden avrundat till närmaste meter eller fot, för SBAS höjd över ellipsoiden för tröskelpunkten för landning (LTP) eller fiktiv tröskelpunkt (FTP) avrundat till närmaste meter eller fot,

7) tjänstevolymradie från GBAS-referenspunkt till närmaste kilometer eller sjömil och

8) anmärkningar.

När samma hjälpmedel används för både undervägs- och flygplatssyften ska en beskrivning även ges i avsnitt ENR 4. Om GBAS-systemet betjänar fler än en flygplats ska en beskrivning av hjälpmedlet ges för varje flygplats. Om anläggningens driftmyndighet inte är den utsedda myndigheten ska namnet på driftmyndigheten anges i kolumnen för anmärkningar. Anläggningstäckning ska anges i kolumnen för anmärkningar.

****** AD 2.20 Lokala flygplatsföreskrifter**

Detaljerad beskrivning av de föreskrifter som gäller för användning av flygplatsen, inbegripet om träningsflighter, luftfartyg utan radio, ultralätta luftfartyg och liknande accepteras, och för manövrering på marken och parkering men inte inbegripet flygprocedurer.

****** AD 2.21 Bullerreducerande förfaranden**

Detaljerad beskrivning av de bullerreducerande förfaranden som införts på flygplatsen.

****** AD 2.22 Flygprocedurer**

Detaljerad beskrivning av de villkor och flygprocedurer, inbegripet radar och/eller ADS-B-procedurer som införts med utgångspunkt i organisationen av luftrummet på flygplatsen. Detaljerad beskrivning av flygplatsens procedurer vid låga siktvärden sådana har införts, inbegripet

1) banor och tillhörande utrustning som får användas i samband med procedurer vid låga siktvärden,

2) fastställda meteorologiska förhållanden under vilka procedurer vid låga siktvärden ska inledas, användas och avslutas,

3) beskrivning av de markeringar och ljus på marken som ska användas i samband med procedurer vid låga siktvärden, och

4) anmärkningar.

****** AD 2.23 Tilläggsinformation**

Tilläggsinformation vid flygplatsen, så som angivande av fågelkoncentrationer vid flygplatsen, tillsammans med uppgifter om betydande dagliga rörelser mellan vilo- och födoplatserna, i den mån det är praktiskt möjligt.

Särskild tilläggsinformation angående flygtrafikledning på distans, inbegripet

1) information om att flygtrafikledning på distans tillhandahålls,

2) signallampans position, t ex med uttrycket ”signallampans position är [geografisk position]” samt en tydlig angivelse på flygplatskartan för varje relevant flygplats,

3) beskrivning av eventuella särskilda kommunikationsmetoder som anses nödvändiga om flera olika driftsätt används, som till exempel angivande av flygplatsens namn/ flygtrafikledningsenhetens anropssignal (dvs inte enbart vid den första kontakten) mellan piloter och ATCO:er/flyginformationstjänst för flygplats (AFIS:er),

4) beskrivning av de eventuella åtgärder som krävs av luftrummets användare till följd av ett nödläge/onormalt läge och möjliga beredskapsåtgärder som leverantören av flygtrafikledningstjänster kan vidta vid störningar, om tillämpligt (i punkt AD 2.22 ”Flygprocedurer”), och

5) beskrivning av inbördes beroendeförhållande mellan tjänsternas tillgänglighet eller angivande av flygplatser som inte är lämpliga för omdirigering från flygplatsen (luftrummets användare ska inte planera en flygplats som alternativflygplats då den betjänas av samma distanskontrollcentral), om detta anses lämpligt.

****** AD 2.24 Flygkartor avseende en flygplats**

Flygkartor avseende en flygplats ska ingå i följande ordning:

1) Flygplats-/helikopterflygplatskarta – Icao.

2) Karta för parkering/dockning av luftfartyg – Icao.

3) Karta för markrörelse på flygplatsen – Icao.

4) Hinderkarta för flygplats – Icao Typ A (för varje bana).

5) Terräng- och hinderkarta för flygplats – Icao (elektronisk).

6) Terrängkarta för precisionsinflygning – Icao (banor för precisionsinflygning kategori II och precisionsinflygning kategori III).

7) Ytdiagram – Icao (start- och transitsträckor).

8) Standardutflygningskarta – Instrument – Icao.

9) Ytdiagram – Icao (inflygnings- och transitsträckor).

10) Standardinflygningskarta – Instrument – Icao.

11) Karta över lägsta höjd för ATC-övervakning – Icao.

12) Instrumentinflygningskarta – Icao (för varje bana och procedurtyp).

13) Karta för visuell inflygning – Icao.

14) Fågelkoncentrationer i närheten av flygplatsen.

Om någon av flygkartorna inte tas fram ska detta meddelas i avsnitt GEN 3.2 ”Flygkartor”.

AD 3. HELIKOPTERFLYGPLATSER

När ett start-och landningsområde för helikopter tillhandahålls på flygplatsen ska tillhörande uppgifter enbart förtecknas under punkt **** AD 2.16.

Anmärkning*– * ska ersättas med relevant Icao-platsindikator.**

****** AD 3.1 Helikopterflygplatsens platsindikator och namn**

Den Icao-platsindikator som helikopterflygplatsen har tilldelats och helikopterflygplatsens namn ska anges i AIP. Icao-platsindikatorn ska vara en integral del av det referenssystem som tillämpas för alla underavsnitt i avsnitt AD 3.

****** AD 3.2 Helikopterflygplatsens geografiska och administrativa uppgifter**

Kravet gäller helikopterflygplatsens geografiska och administrativa uppgifter, inbegripet

1) helikopterflygplatsens referenspunkt (geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder) och dess plats,

2) riktning och avstånd från helikopterflygplatsens referenspunkt till centrum i den stad eller det samhälle som helikopterflygplatsen betjänar,

3) helikopterflygplatsens höjd över havet avrundad till närmaste meter eller fot, och referenstemperatur,

4) i förekommande fall, geoidhöjd vid positionen för helikopterflygplatsens höjd över havet avrundad till närmaste meter eller fot,

5) magnetisk missvisning avrundat till närmaste grad, informationens datum och årlig förändring,

6) helikopterflygplatsoperatörens namn, adress, telefon- och faxnummer, e-postadress, AFS-adress och, om sådan finns, webbplatsadress,

7) vilken typ av trafik som är tillåten på helikopterflygplatsen (IFR/VFR), och

8) anmärkningar.

****** AD 3.3 Öppethållande**

Detaljerad beskrivning av vilka tider helikopterflygplatsens tjänster är tillgängliga, inbegripet

1) helikopterflygplatsoperatör,

2) tull och gränskontroll,

3) hälso- och sjukvård och sanitära tjänster,

4) flygbriefingtjänst,

5) ATS-rapportplats (ARO),

6) flygvädertjänst (MET),

7) flygtrafikledningstjänst,

8) tankning,

9) handling,

10) säkerhet,

11) avisning, och

12) anmärkningar.

****** AD 3.4 Handlingstjänster och anläggningar**

Detaljerad beskrivning av de handlingstjänster och anläggningar som finns på helikopterflygplatsen, inbegripet

1) godshantering,

2) bränsle- och oljetyper,

3) tankningsanläggning och kapacitet,

4) avisningssystem,

5) hangarutrymme för besökande helikoptrar,

6) reparationsanläggningar för besökande helikoptrar, och

7) anmärkningar.

****** AD 3.5 Tjänster för passagerare**

De tjänster som finns tillgängliga för passagerare på helikopterflygplatsen i form av en kort beskrivning eller hänvisning till andra informationskällor som till exempel en webbplats, inbegripet

1) hotell på eller i närheten av helikopterflygplatsen,

2) restaurang(er) på eller i närheten av helikopterflygplatsen,

3) transportmöjligheter,

4) vårdmöjligheter,

5) bank- eller postkontor på eller i närheten av helikopterflygplatsen,

6) turistinformation, och

7) anmärkningar.

****** AD 3.6 Brand- och räddningstjänst**

Detaljerad beskrivning av brand- och räddningstjänsten och den utrustning som finns tillgänglig på helikopterflygplatsen, inbegripet

1) helikopterflygplatsens kategori vad gäller brand- och räddningstjänst,

2) räddningsutrustning,

3) möjlighet till avlägsnande av obrukbar helikopter, och

4) anmärkningar.

****** AD 3.7 Säsongsbunden tillgänglighet – röjning**

Detaljerad beskrivning av utrustning och operativa prioriteringar som fastställts för röjning av helikopterflygplatsens färdområden, inbegripet

1) typ av röjningsutrustning,

2) röjningsprioriteringar, och

3) anmärkningar.

****** AD 3.8 Plattor, taxibanor och kontrollplatser/positionsdata**

Detaljer gällande fysiska egenskaper för plattor, taxibanor och angivna kontrollpunkters platser/positioner, inbegripet

1) plattornas benämning, yta och styrka, uppställningsplats för helikopter,

2) benämning, bredd och typ av yta på taxibanorna för helikopter,

3) bredd och benämning för hovringsväg och förflyttningshovringsväg,

4) position och höjd över havet avrundat till närmaste meter eller fot för kontrollplatser för höjdmätare,

5) VOR-kontrollpunkternas läge,

6) INS-kontrollpunkternas position i grader, minuter, sekunder och hundradels sekunder, och

7) anmärkningar.

Om kontrollplatser/positioner anges på en helikopterflygplatskarta ska det göras en anteckning om det i detta underavsnitt.

****** AD 3.9 Markeringar och markörer**

Kort beskrivning av start- och landningsområdets och taxibanans markeringar och markörer, inbegripet

1) markeringar för slutlig inflygning och start,

2) taxibanans markeringar, hovringsvägens markörer och förflyttningshovringsvägens markörer, och

3) anmärkningar.

****** AD 3.10 Helikopterflygplatshinder**

Detaljerad beskrivning av hinder, inbegripet

1) hindrets identifiering eller benämning,

2) typ av hinder,

3) hindrets position, angivet med geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och tiondelssekunder,

4) hindrets höjd över havet och höjd avrundat till närmaste meter eller fot,

5) hindermarkering och hinderljusets typ och färg (om tillämpligt),

6) om tillämpligt, notering om att förteckningen över hinder finns tillgänglig i elektroniskt format samt en hänvisning till punkt GEN 3.1.6., och

7) anteckning ”NIL”, om tillämpligt.

****** AD 3.11 Tillhandahållen flygväderinformation**

Detaljerad beskrivning av den meteorologiska information som tillhandahålls på helikopterflygplatsen och angivande av vilken flygvädertjänst som är ansvarig för den tjänst som anges, inbegripet

1) namn på den associerade flygväderlekstjänsten,

2) öppettider och, om tillämpligt, benämning på den flygtrafiktjänst som är ansvarig utanför dessa tider,

3) den tjänst som är ansvarig för utarbetande av flygplatsprognoser och prognosernas giltighetsperioder,

4) tillgänglighet till och publiceringsintervall för TREND-prognoser för helikopterflygplatsen,

5) information om hur briefinginformation och/eller samråd tillhandahålls,

6) vilken typ av färddokumentation som tillhandahålls och vilka språk som används i färddokumentationen,

7) kartor eller annan information som visas eller finns tillgänglig för briefinginformation eller samråd,

8) ytterligare utrustning som är tillgänglig för att tillhandahålla information om flygväderförhållandena, så som väderradar och mottagare för satellitbilder,

9) vilka flygtrafikledningsenheter som har tillgång till flygväderinformation, och

10) övrig information, så som begränsningar av tjänsten etc.

****** AD 3.12 Helikopterflygplatsens data**

Detaljerad beskrivning av helikopterflygplatsens dimensioner och därmed relaterad information, inbegripet

1) typ av helikopterflygplats – ytnivå, upphöjd eller på helikopterdäck,

2) TLOF-dimensioner i närmaste meter eller fot,

3) FATO:s geografiska bäring i en hundradelsgrad,

4) FATO-dimensioner i närmaste meter eller fot och typ av yta,

5) TLOF:s yta och bärighet i ton (1 000 kg),

6) geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och hundradels sekunder och, om tillämpligt, geoidhöjd för TLOF:s geometriska centrum eller för varje tröskel på FATO,

   — för icke-precisionsinflygning avrundat till närmaste meter eller fot, och

   — för precisionsinflygning avrundat till närmaste tiondels meter eller tiondels fot,

7) TLOF:s och/eller FATO:s lutning och höjd över havet,
   — för icke-precisionsinflygning avrundat till närmaste meter eller fot, och
   — för precisionsinflygning avrundat till närmaste tiondels meter eller tiondels fot,
8) säkerhetsområdets dimensioner,
9) dimensioner i närmaste meter eller fot för det hinderfria stigområdet för helikopter,
10) förekomst av hinderfri sektor, och
11) anmärkningar.

****** AD 3.13 Fastställda banlängder**

Detaljerad beskrivning av de fastställda banlängderna, avrundade till närmaste meter eller fot när så är relevant för en helikopterflygplats, inbegripet

1) tillgänglig startsträcka och, om tillämpligt, alternativa reducerade fastställda banlängder,
2) tillgänglig startsträcka för avbruten start,
3) tillgänglig landningssträcka, och
4) anmärkningar, inklusive banans ingångs- eller startpunkt, om alternativa reducerade fastställda banlängder har angetts.

****** AD 3.14 Inflygnings- och FATO-ljus**

Detaljerad beskrivning av inflygnings- och FATO-ljus, inbegripet

1) inflygningsljussystemets typ, längd och intensitet,
2) typ av system för visuell glidbaneindikering,
3) FATO-ljusens egenskaper och läge,
4) egenskaper och läge för ljus i riktpunkt,
5) TLOF-ljussystemets egenskaper och läge, och
6) anmärkningar.

****** AD 3.15 Andra ljus, reservkraftförsörjning**

Beskrivning av andra ljus och reservkraftförsörjning, inbegripet

1) läge, egenskaper och driftstider för helikopterflygplatsens flygfyr,
2) vindriktningsvisarens placering och ljus,
3) taxibanans kantljus och centrumlinjeljus,
4) reservkraftförsörjning inbegripet överkopplingstid, och
5) anmärkningar.

****** AD 3.16 ATS-luftrum**

Detaljerad beskrivning av helikopterflygplatsens ATS-luftrum, inbegripet

1) luftrummets benämning och geografiska koordinater i grader, minuter och sekunder för de laterala gränserna,
2) vertikala gränser,
3) luftrumsklassificering,
4) anropssignal och språk för den flygtrafikledningsenhet som tillhandahåller tjänster,

5) genomgångshöjd,

6) tider då luftrummet är upprättat, och

7) anmärkningar.

****** AD 3.17 Kommunikationsutrustning för flygtrafikledningstjänst**

Detaljerad beskrivning av den kommunikationsutrustning för flygtrafikledningstjänst som finns på helikopterflygplatsen, inbegripet

1) tjänstens benämning,

2) anropssignal,

3) frekvens(er),

4) driftstider, och

5) anmärkningar.

****** AD 3.18 Hjälpmedel för radionavigering och landning**

Detaljerad beskrivning av hjälpmedel för radionavigering och landning som rör instrumentinflygning och in- och utflygningsvägar vid helikopterflygplatsen, inbegripet

1) typ av hjälpmedel, magnetisk missvisning (för VOR, deklination för VOR-sändaren, använd för teknisk justering av hjälpmedlet),

2) identifiering, om så krävs,

3) frekvens(er), om tillämpligt,

4) driftstider, om tillämpligt,

5) geografiska koordinater i grader, minuter, sekunder och tiondels sekunder för sändarantennens position, om tillämpligt,

6) höjd över havet för DME-sändarantennen avrundat till närmaste 30 m (100 fot), och för utrustningen för avståndsmätning/precision (DME/P) avrundat till närmaste 3 m (10 fot), och

7) anmärkningar.

När samma hjälpmedel används för både undervägs- och helikopterflygplatssyften ska en beskrivning även ges i avsnitt ENR 4. Om GBAS-systemet betjänar fler än en helikopterflygplats ska en beskrivning av hjälpmedlet ges för varje helikopterflygplats. Om anläggningens driftmyndighet inte är den utsedda myndigheten ska namnet på driftmyndigheten anges i kolumnen för anmärkningar. Anläggningstäckning ska anges i kolumnen för anmärkningar.

****** AD 3.19 Lokala föreskrifter för helikopterflygplats**

Detaljerad beskrivning av de föreskrifter som gäller för användning av helikopterflygplatsen, inbegripet om träningsflighter, luftfartyg utan radio, ultralätta luftfartyg och liknande accepteras, och för manövrering på marken och parkering men inte inbegripet flygprocedurer.

****** AD 3.20 Bullerreducerande förfaranden**

Detaljerad beskrivning av de bullerreducerande förfaranden som införts på helikopterflygplatsen.

****** AD 3.21 Flygprocedurer**

Detaljerad beskrivning av de villkor och flygprocedurer, inbegripet radar och/eller ADS-B-procedurer som införts med utgångspunkt i organisationen av luftrummet på helikopterflygplatsen. Detaljerad beskrivning av helikopterflygplatsens procedurer vid låga siktvärden när sådana har införts, inbegripet

1) TLOF och tillhörande utrustning som får användas i samband med procedurer vid låga siktvärden,

2) fastställda meteorologiska förhållanden under vilka procedurer vid låga siktvärden ska inledas, användas och avslutas,

3) beskrivning av de markeringar och ljus på marken som ska användas i samband med procedurer vid låga siktvärden, och

4) anmärkningar.

****** AD 3.22 Tilläggsinformation**

Tilläggsinformation om helikopterflygplatsen, så som angivande av stora fågelkoncentrationer vid helikopterflygplatsen, tillsammans med uppgifter om betydande dagliga rörelser mellan vilo- och födoplatserna, i den mån det är praktiskt möjligt.

****** AD 3.23 Kartor avseende en helikopterflygplats**

Flygkartor avseende en helikopterflygplats ska ingå i följande ordning:

1) Flygplats-/helikopterflygplatskarta – Icao.

2) Ytdiagram – Icao (start- och transitsträckor).

3) Standardutflygningskarta – Instrument – Icao.

4) Ytdiagram – Icao (inflygnings- och transitsträckor).

5) Standardinflygningskarta – Instrument – Icao.

6) Karta över lägsta höjd för ATC-övervakning – Icao.

7) Instrumentinflygningskarta – Icao (för procedurtyp).

8) Karta för visuell inflygning – Icao.

9) Fågelkoncentrationer i närheten av helikopterflygplatsen.

Om någon av flygkartorna inte tas fram ska detta meddelas i avsnitt GEN 3.2 ”Flygkartor”.

Tillägg 2

NOTAM-FORMAT

Prioritetsindikator	→
Adress	
	≪≡
Datum och tid för inlämning	→
Originatorns indikator	≪≡(

Serie, nummer och identifierare för meddelande	
NOTAM som innehåller ny information	.... NOTAMN (serie och nummer/år)
NOTAM som ersätter en tidigare NOTAM	.... NOTAMR.. (serie och nummer/år) (serie och nummer/år för NOTAM som ska ersättas)
NOTAM som annullerar en tidigare NOTAM	.... NOTAMC.. (serie och nummer/år) (serie och nummer/år för NOTAM som ska annulleras) ≪≡

Precisering									
	FIR	NOTAM-kod	Trafik	Syfte	Område	Nedre gräns	Övre gräns	Koordinater, radie	
Q)	/	Q /	/	/	/	/	/		≪≡
Identifiering av en Icao-platsindikator i vilken anläggningen, luftrummet eller situationen som rapporteras är belägen.								A) →	

Giltighetstid			
Från *(datum och tidpunkt)*	B)	→	
Till *(PERM eller datum och tidpunkt)*	C)	**EST* PERM***	≪≡
Tidsplan *(om tillämpligt)*	D)		→
			≪≡

NOTAM-text, i klartext (med Icao-förkortningar)	
E) ≪≡	
Nedre gräns	F) →
Övre gräns	G)) ≪≡
Underskrift	

***Stryk det som inte är tillämpligt**

INSTRUKTIONER FÖR ATT FYLLA I NOTAM-FORMATET

1. **Allmänt**

Preciseringsraden (punkt Q) och alla identifierare (punkterna A–G), med ett avslutande parentestecken efter varje punkt på det sätt som visas i formatet, ska alltid sändas utom om det inte finns uppgifter för en viss identifierare.

2. **NOTAM-numrering**

Varje NOTAM ska tillhöra en serie som identifieras av en bokstav och ett fyrsiffrigt tal följt av ett snedstreck och ett tvåsiffrigt nummer för året (t.ex. A0023/03). Varje serie ska börja med nummer 0001 den 1 januari.

3. **Precisering (punkt Q)**

Punkt Q delas in i åtta fält med ett snedstreck mellan fälten. Varje fält ska ha ett värde. Exempel på hur fält ska fyllas i finns i *Aeronautical Information Services Manual* (Icao Doc 8126). Definitionerna för fälten är följande:

1) FIR

a) Om det område som informationen gäller ligger inom en flyginformationsregion (FIR) ska Icao-platsindikatorn vara samma som för denna FIR. När en flygplats finns inom en överliggande FIR i en annan medlemsstat ska det första fältet i punkt Q innehålla koden för denna överliggande FIR (t.ex. Q) LFRR/…A) EGJJ),

eller

om det område som informationen gäller ligger inom mer än en FIR ska FIR-fältet bestå av Icao-landsbokstäverna för den medlemsstat i vilken NOTAM har tagits fram, följt av ”XX”. Platsindikatorn för överliggande UIR får inte användas. Icao-platsindikatorerna för de FIR-regioner som berörs, indikatorn för medlemsstaten eller det delegerade organ som ansvarar för navigationstjänsten i fler än en medlemsstat ska sedan förtecknas i punkt A.

b) Om en medlemsstat utfärdar ett NOTAM som gäller FIR-regioner i flera medlemsstater ska de två första bokstäverna i Icao-platsindikatorn för den utfärdande medlemsstaten plus ”XX” användas. Platsindikatorerna för de FIR-regioner som berörs, indikatorn för medlemsstaten eller det delegerade organ som ansvarar för navigationstjänsten i fler än en medlemsstat ska sedan förtecknas i punkt A.

2) NOTAM-KOD

Alla NOTAM-kodgrupper innehåller totalt fem bokstäver, av vilka den första alltid är ”Q”. Den andra och tredje bokstaven betecknar området och den fjärde och femte bokstaven anger status eller förhållande som gäller det rapporterade området. Koderna på två bokstäver för områden och förhållanden definieras i Icao Doc 8400 *Procedures for Air Navigation Services – Icao Abbreviations and Codes (PANS-ABC)*. Kombinationer av andra och tredje samt fjärde och femte bokstäverna finns beskrivna i ”NOTAM Selection Criteria” i Icao Doc 8126, annars går det att ange någon av kombinationerna nedan, beroende på vad som är tillämpligt:

a) Om området inte finns förtecknat i NOTAM-koden (Icao Doc 8400) eller i NOTAM-urvalskriterierna (Icao Doc 8126) ska ”XX” läggas till som andra och tredje bokstav (t.ex. QXXAK). Om områdets kod är ”XX” ska ”XX” också användas för förhållandet (t.ex. QXXXX).

b) Om områdets förhållande inte finns förtecknat i NOTAM-koden (Icao Doc 8400) eller i NOTAM-urvalskriterierna (Icao DOC 8126) ska ”XX” skrivas in som fjärde och femte bokstav (t.ex. QFAXX).

c) När ett NOTAM som innehåller information som har operativ betydelse utfärdas och när den används för att tillkännage förekomsten av AIP-tillägg eller AIP-ändringar inom AIRAC-systemet ska ”TT” skrivas in som den fjärde och femte bokstaven i NOTAM-koden.

d) När ett NOTAM utfärdas som innehåller en kontrollista för en giltig NOTAM ska ”KKKK” skrivas in som andra, tredje, fjärde och femte bokstav.

e) Följande fjärde och femte bokstäver i NOTAM-koden ska användas i NOTAM-annulleringar:

AK =	NORMAL DRIFT HAR ÅTERUPPTAGITS
AL =	I DRIFT (ELLER ÅTER I DRIFT) MED BEAKTANDE AV TIDIGARE PUBLICERADE BEGRÄNSNINGAR/FÖRHÅLLANDEN
AO =	I DRIFT
CC =	HAR AVSLUTATS
CN =	HAR ANNULLERATS
HV =	ARBETET HAR AVSLUTATS
XX =	KLARTEXT

Eftersom Q - - AO = I DRIFT ska användas för NOTAM-annulleringar och NOTAM-spridning av information om ny utrustning eller nya tjänster ska följande fjärde och femte bokstäver användas: Q - - CS = HAR INSTALLERATS.

Q - - CN = HAR ANNULLERATS ska användas för att ställa in planerade aktiviteter, t.ex. navigeringsvarningar. Q - - HV = ARBETET HAR AVSLUTATS ska användas för att annullera pågående arbete.

3) TRAFIK

I =	IFR
V =	VFR
K =	NOTAM är en kontrollista

Beroende på område och innehåll i NOTAM kan preciseringsfältet TRAFIK innehålla kombinerade preciseringar.

4) SYFTE

N =	NOTAM som valts ut för att omedelbart uppmärksamma flygbesättningsmedlemmar
B =	NOTAM som har operativ betydelse och som valts ut för att ingå i PIB
O =	NOTAM som gäller flygtrafik
M =	Diverse NOTAM, inte föremål för en briefing, men tillgängligt på begäran
K =	NOTAM är en kontrollista

Beroende på område och innehåll i NOTAM kan preciseringsfältet SYFTE innehålla de kombinerade preciseringarna BO eller NBO.

5) OMRÅDE

A =	Flygplats
E =	På sträcka
W =	Navigationsvarning
K =	NOTAM är en kontrollista

Beroende på område och innehåll i NOTAM kan preciseringsfältet OMRÅDE innehålla kombinerade preciseringar.

6. och 7. NEDRE/ÖVRE

NEDRE och ÖVRE gränserna får endast uttryckas i flygnivåer (FL) och ska representera de verkliga vertikala gränserna för influensområdet utan att buffertar läggs till. För navigationsvarningar och luftrumsrestriktioner ska de värden som angetts överensstämma med de värden som finns under punkterna F och G.

Om området inte innehåller specifik höjdinformation ska ”000” anges för NEDRE och ”999” för ÖVRE som standardvärden.

8) KOORDINATER, RADIE

Latitud och longitud med en noggrannhet på en minut och dessutom ett tre siffrors avståndsvärde som anger influensradien i NM (t.ex. 4700N01140E043). Koordinaterna anger den ungefärliga mittpunkten för en cirkel vars radie omfattar hela influensområdet, och om NOTAM gäller hela FIR/UIR eller mer än en FIR/UIR ska standardvärdet ”999” anges för radien.

4. **Punkt A**

Ange Icao-platsindikatorn enligt Icao Doc 7910 för den flygplats eller den FIR i vilken återfinns den anläggning, det luftrum eller förhållande som meddelandet gäller. Fler än en FIR/UIR kan anges när det är tillämpligt. Om det inte finns någon Icao-platsindikator tillgänglig ska Icao-landsbokstäverna anges enligt Icao Doc 7910, Del 2 och därefter ”XX” och sedan namnet i klartext i punkt E.

Om informationen gäller GNSS ska den relevanta Icao-platsindikatorn anges som har tilldelats för ett GNSS-element eller den gemensamma platsindikatorn som har tilldelats för alla element i GNSS (med undantag för GBAS).

För GNSS kan platsindikatorn användas vid identifieringen av ett avbrott i ett GNSS-element, t.ex. KNMH för ett GPS-satellitavbrott.

5. **Punkt B**

För datum och tidpunkt ska en grupp med tio siffror anges som består av år, månad, dag, timme och minut enligt UTC-tid. Detta anger datumet och tidpunkten då NOTAMN träder i kraft. För NOTAMR och NOTAMC anges det verkliga datumet och den verkliga tidpunkten då NOTAM togs fram. Början av dagen ska anges med ”0000”.

6. **Punkt C**

Med undantag för NOTAMC ska datum och tidpunkt (en grupp med tio siffror som består av år, månad, dag, timme och minut enligt UTC-tid) som anger informationens varaktighet användas om inte informationen är av permanent karaktär, då förkortningen ”PERM” läggs till i stället. Slutet av en dag ska anges med ”2359”, beteckningen ”2400” får inte användas. Om informationen om tidpunkten är osäker ska den ungefärliga varaktigheten anges med datum och tidpunkt följt av förkortningen ”EST”. Alla NOTAM som har ett ”EST”-värde ska annulleras eller ersättas före det datum och den tidpunkt som anges i punkt C.

7. **Punkt D**

Om faran, driftstatusen eller tillståndet för anläggningarna som det rapporteras om kommer att gälla i enlighet med ett särskilt tids- och datumschema mellan datumen och tiderna i punkterna B och C ska denna information anges i punkt D. Om punkt D har mer än 200 tecken är det skäl att överväga om denna information ska ges i en separat NOTAM som följer på den föregående.

8. **Punkt E**

Använd avkodad NOTAM-kod, vid behov kompletterad med Icao-förkortningar, indikatorer, identifierare, beteckningar, anropssignaler, frekvenser, siffror och klartext. När NOTAM väljs för internationell distribution ska de delar som är uttryckta i klartext ha text på engelska. Denna uppgift ska vara tydlig och koncis för att vara lämpad för PIB. För NOTAMC ska en hänvisning till område och ett statusmeddelande inkluderas för att möjliggöra korrekta rimlighetskontroller.

9. **Punkterna F och G**

Dessa punkter gäller normalt för navigeringsvarningar eller luftrumsrestriktioner och ingår vanligen i uppgifterna för PIB. Lägg till både nedre och övre höjdgränser för verksamheter eller begränsningar och så att det tydligt finns bara ett referensdatum och en måttenhet. Förkortningen ”GND” ska användas för ”mark” och förkortningen ”SFC” ska användas för ”yta” i punkt F. Förkortningen ”UNL” ska användas för ”obegränsad” i punkt G.

Tillägg 3

SNOWTAM-FORMAT

(COM-rubrik)	(PRIORITETS-INDIKATOR)	(ADRESSER)	<≡
	(DATUM OCH TID FÖR INLÄMNING)	(ORIGINATORNS INDIKATOR)	<≡
(Förkortad rubrik)	(SWAA*-SERIENUMMER) S W * *	(PLATSINDIKATOR)	DATUM OCH TIDPUNKT FÖR BEDÖMNINGEN (VALFRI GRUPP) <≡(
SNOWTAM →	(Serienummer) <≡		

Avsnitt för beräkning av flygplansprestanda			
(FLYGPLATSENS PLATSINDIKATOR)	M	A)	<≡
(DATUM/TID FÖR BEDÖMNINGEN *(Tid då bedömningen har slutförts i UTC-tid)*)	M	B)	→
(RULLBANANS LÄGRE BETECKNINGSNUMMER)	M	C)	→
(KOD FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN (RWYCC) FÖR VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN) (Från matrisen för bedömning av rullbanans förhållanden (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6)	M	D)	/ / →
(PROCENT AV VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN SOM TÄCKS AV KONTAMINERINGAR)	C	E)	/ / →
(DJUP (mm) FÖR LÖSA KONTAMINERINGAR FÖR VARJE TREDJEDEL AV BANAN)	C	F)	/ / →
(BESKRIVNING AV FÖRHÅLLANDEN FÖR HELA RULLBANANS LÄNGD) (Observerade för varje tredjedel av rullbanan med början från tröskeln med det lägre beteckningsnumret) COMPACTED SNOW DRY DRY SNOW DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW DRY SNOW ON TOP OF ICE FROST ICE SLIPPERY WET SLUSH SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY STANDING WATER WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW WET WET ICE WET SNOW WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW WET SNOW ON TOP OF ICE	M	G)	/ / →

(BREDD PÅ DEN DEL AV RULLBANAN FÖR VILKEN KODERNA FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN GÄLLER, OM DEN ÄR SMALARE ÄN DEN PUBLICERADE BREDDEN)	O	H)	<≡≡
Avsnitt om lägesuppfattning			
(FÖRKORTAD LÄNGD PÅ RULLBANAN, OM DEN ÄR KORTARE ÄN DEN PUBLICERADE LÄNGDEN (m))	O	I)	→
(SNÖDREV PÅ RULLBANAN)	O	J)	→
(LÖS SAND PÅ RULLBANAN)	O	K)	→
(KEMISK BEHANDLING PÅ RULLBANAN)	O	L)	→
(SNÖVALLAR PÅ RULLBANAN (i så fall också avståndet från rullbanans centrumlinje (m) åtföljt av ”L”, ”R” eller ”LR”, beroende på vad som är tillämpligt))	O	M)	→
(SNÖVALLAR PÅ EN TAXIBANA	O	N)	→
(SNÖVALLAR BREDVID RULLBANAN)	O	O)	→
(TAXIBANANS FÖRHÅLLANDEN)	O	P)	→
(PLATTANS FÖRHÅLLANDEN)	O	R)	→
(UPPMÄTT FRIKTIONSKOEFFICIENT)	O	S)	→
(KOMMENTARER I KLARTEXT)	O	T)	) <<≡
ANMÄRKNINGAR: 1. *Ange Icao-landsbokstäver enligt Icao Doc 7910, Del 2 eller annan tillämplig flygplatsbeteckning. 2. Upprepa stegen B–H för att ange uppgifter om andra rullbanor. 3. Informationen i avsnittet om lägesuppfattning upprepas för varje rullbana, taxibana och platta. Upprepa enligt vad som är tillämpligt, när information rapporteras. 4. Ord inom parentes () ska inte sändas. 5. För punkterna A–T ska *Instruktioner för att fylla i SNOWTAM-formatet, punkt 1.b* följas.			

ORIGINATORNS UNDERSKRIFT *(ska inte sändas)*

INSTRUKTIONER FÖR ATT FYLLA I SNOWTAM-FORMATET

1. **Allmänt**

a) Vid rapportering om fler än en rullbana ska punkterna B–H upprepas (avsnittet för beräkning av flygplansprestanda).

b) Bokstäverna som används för att identifiera punkter är bara avsedda som referens och ska inte ingå i meddelandena. Bokstäverna M (obligatoriskt), C (villkorligt) och O (valfritt) anger användning och information och ska inkluderas på det sätt som beskrivs nedan.

c) Metriska måttenheter ska användas och måttenheten ska inte rapporteras.

d) SNOWTAM kan vara giltig i högst åtta timmar. En ny SNOWTAM ska alltid utfärdas när en ny rapport om rullbaneförhållanden erhålls.

e) En SNOWTAM annullerar närmast föregående SNOWTAM.

f) Den förkortade rubriken ”TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)” finns till för att underlätta den automatiska bearbetningen av SNOWTAM-meddelanden i databaser. Förklaringarna för dessa symboler är följande:

TT =	datakod för SNOWTAM = SW.
AA =	geografisk kod för medlemsstaterna, t.ex. LF = Frankrike, EG = Förenade kungariket.
iiii =	fyrsiffrigt SNOWTAM-serienummer.
CCCC =	platsindikator på fyra bokstäver för den flygplats som SNOWTAM gäller.
MMYYGGgg =	datum/tid för observationen/mätningen, med följande innehåll:
MM =	månad, t.ex. januari = 01, december = 12.
YY =	dagen under månaden i fråga.
GGgg =	tid i timmar (GG) och minuter (gg) i UTC-tid.
(BBB) =	valfri grupp med följande innehåll:

Rättelse av ett fel i ett SNOWTAM-meddelande som tidigare har spritts med samma serienummer = COR.

Parenteserna i (BBB) ska användas för att ange att denna grupp är valfri.

Vid rapportering om fler än en rullbana och olika datum/tidpunkter för observation/bedömning anges i punkt B upprepade gånger, ska det senaste datumet och den senaste tidpunkten anges i den förkortade rubriken (MMYYGGgg).

g) Texten ”SNOWTAM” i SNOWTAM-formatet och det fyrsiffriga SNOWTAM-serienumret ska avskiljas med ett mellanslag, t.ex. SNOWTAM 0124.

h) För att göra SNOWTAM-meddelandet mer lättläst ska en radmatning läggas till efter SNOWTAM-serienumret, efter punkt A och efter avsnittet för beräkning av flygplansprestanda.

i) Vid rapportering om fler än en bana ska informationen repeteras i avsnittet om beräkning av flygplansprestanda från datumet och tidpunkten för bedömningen av varje rullbana före informationen i avsnittet som gäller lägesuppfattning.

j) Följande information är obligatorisk:

1) FLYGPLATSENS PLATSINDIKATOR.

2) BEDÖMNINGENS DATUM OCH TIDPUNKT.

3) RULLBANANS LÄGRE BETECKNINGSNUMMER.

4) KOD FÖR RULLBANANS FÖRHÅLLANDEN FÖR VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN.

5) BESKRIVNING AV FÖRHÅLLANDEN FÖR VARJE TREDJEDEL AV RULLBANAN (när koden för rullbanans förhållanden (RWYCC) är 1–5).

2. **Avsnitt för beräkning av flygplansprestanda**

Punkt A – Flygplatsens platsindikator (platsindikator på fyra bokstäver).

Punkt B – Datum och tid för bedömningen (åttasiffrig kod för datum och tid som anger observationens månad, dag, timme och minut i UTC-tid).

Punkt C – Rullbanans lägre beteckningsnummer (nn[L] eller nn[C] eller nn[R]).

Bara ett beteckningsnummer ska anges för varje rullbana och det ska alltid vara det lägre numret.

Punkt D – Kod för rullbanans förhållanden för varje tredjedel av rullbanan. Endast en siffra (0, 1, 2, 3, 4, 5 eller 6) anges för varje tredjedel av rullbanan, med ett snedstreck emellan (n/n/n).

Punkt E – Procentuell andel som omfattas för varje tredjedel av rullbanan. När sådan information finns ska 25, 50, 75 eller 100 anges för varje tredjedel av rullbanan, med ett snedstreck emellan ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Den här informationen ska anges endast när förhållandena för respektive tredjedel av rullbanan (punkt D) rapporteras som något annat än "6" och det finns en beskrivning av förhållandena för varje tredjedel av rullbanan (punkt G) som är något annat än "DRY".

När förhållandena inte rapporteras ska "NR" anges för dessa tredjedelar av rullbanan.

Punkt F – Djup för lösa kontamineringar för varje tredjedel av rullbanan. När sådan information är tillgänglig ska djupet i millimeter för varje tredjedel av rullbanan anges, med ett snedstreck emellan (nn/nn/nn eller nnn/nnn/nnn).

Denna information ska endast ges för följande typer av kontamineringar:

— *Stillastående vatten, värden som ska rapporteras: 04, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar från 3 mm till 15 mm.*

— *Slask, värden som ska rapporteras: 03, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar från 3 mm till 15 mm.*

— *Våt snö, värden som ska rapporteras: 03, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar 5 mm.*

— *Torr snö, värden som ska rapporteras: 03, sedan uppskattat värde. Betydande förändringar 20 mm.*

När förhållandena inte rapporteras ska "NR" anges för dessa tredjedelar av rullbanan.

Punkt G – Beskrivning av förhållanden för varje tredjedel av rullbanan. Någon av följande beskrivningar av förhållanden ska anges för varje tredjedel av rullbanan, med ett snedstreck emellan.

COMPACTED SNOW

DRY SNOW

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

DRY SNOW ON TOP OF ICE

FROST

ICE

SLUSH

STANDING WATER

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW

WET

WET ICE

WET SNOW

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW

WET SNOW ON TOP OF ICE

DRY (rapporteras endast om det inte finns några kontamineringar)

När förhållandena inte rapporteras ska "NR" anges för dessa tredjedelar av rullbanan.

Punkt H – Bredd på den del av rullbanan för vilken koderna för rullbanans förhållanden gäller. Bredden i meter ska anges om den är mindre än den publicerade bredden för rullbanan.

3. **Avsnitt om lägesuppfattning**

Element i avsnittet som gäller lägesuppfattning ska avslutas med en punkt.

Element i avsnittet som gäller lägesuppfattning ska utelämnas helt om information saknas eller om de villkorliga omständigheterna för publicering inte uppfylls.

Punkt I – Förkortad längd på rullbanan. Den aktuella tillämpliga rullbanans beteckning och den tillgängliga längden i meter ska anges (t.ex. RWY nn [L] *eller* nn [C] *eller* nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

Denna information är villkorlig när ett NOTAM har publicerats med nya fastställda banlängder.

Punkt J – Snödrev på rullbanan. När en sådan omständighet rapporteras ska "DRIFTING SNOW" läggas till.

Punkt K – Lös sand på rullbanan. När lös sand rapporteras på rullbanan ska rullbanans lägre beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och "LOOSE SAND" (RWY nn *eller* RWY nn[L] *eller* nn[C] *eller* nn[R] LOOSE SAND).

Punkt L – Kemisk behandling på rullbanan. När det har rapporterats att kemisk behandling har gjorts ska rullbanans lägre beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och "CHEMICALLY TREATED" (RWY nn *eller* RWY nn[L] *eller* nn[C] *eller* nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Punkt M – Snövallar på rullbanan. När snövallar har rapporterats på rullbanan ska rullbanans lägre beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och "SNOWBANK" och ett mellanslag, och därefter "L" för vänster eller "R" för höger, eller "LR" för båda sidorna följt av avståndet i meter från centrumlinjen och ett mellanslag och "FM CL" (RWY nn *eller* RWY nn[L] *eller* nn[C] *eller* nn[R] SNOWBANK Lnn *eller* Rnn *eller* LRnn FM CL).

Punkt N – Snövallar på en taxibana. När det finns snövallar på en taxibana ska taxibanans beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och "SNOWBANK" och ett mellanslag, och därefter "L" för vänster eller "R" för höger, eller "LR" för båda sidorna följt av avståndet i meter från centrumlinjen och ett mellanslag och "FM CL" (TWY [nn]n SNOWBANK Lnn *eller* Rnn *eller* LRnn FM CL).

Punkt O – Snövallar bredvid rullbanan. När det har rapporterats att det finns snövallar som sticker upp ovanför höjdprofilen i flygplatsens snöplan ska rullbanans lägre beteckningsnummer och "ADJ SNOWBANKS" anges (RWY nn *eller* RWY nn[L] *eller* nn[C] *eller* nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Punkt P – Förhållanden på taxibanor. När en taxibanas förhållanden rapporteras som hala eller dåliga ska taxibanans beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och "POOR" (TWY [n *eller* nn] POOR *eller* ALL TWYS POOR).

Punkt R – Plattans förhållanden. När plattans förhållanden rapporteras som hala eller dåliga ska plattans beteckningsnummer anges, följt av ett mellanslag och "POOR" (APRON [nnnn] POOR *eller* ALL APRONS POOR).

Punkt S – (NR) Ej rapporterat.

Detta ska endast rapporteras för medlemsstater som har ett fastställt program för friktionsmätning av rullbanan med en anordning för friktionsmätning som har godkänts i medlemsstaten.

Punkt T – Kommentarer i klartext.

Tillägg 4

ASHTAM-FORMAT

(COM-rubrik)	(PRIORITETS-INDIKATOR)	(MOTTAGARINDIKATORER)[1]
	(DATUM OCH TID FÖR INLÄMNING)	(ORIGINATORNS INDIKATOR)

(Förkortad rubrik)	(VA*[2]-SERIENUMMER)								PLATS-INDIKATOR)				DATUM OCH TID FÖR UTFÄRDANDE								(VALFRI GRUPP)											
	V	A	*2	*2																											

ASHTAM	(SERIENUMMER)
(FLYGINFORMATIONSREGION SOM PÅVERKAS)	A)
(UTBROTTETS DATUM/TID I UTC)	B)
(VULKANENS NAMN OCH NUMMER)	C)
(VULKANENS LATITUD/LONGITUD ELLER VULKANENS RADIAL OCH AVSTÅND FRÅN NAVIGATIONSHJÄLPMEDLET)	D)
(NIVÅ PÅ VULKANENS LARMFÄRGKOD, INKLUSIVE TIDIGARE NIVÅER FÖR LARMFÄRGKODEN)[3]	E)
(FÖREKOMST OCH HORISONTELL/VERTIKAL UTSTRÄCKNING AV VULKANISKT ASKMOLN)[4]	F)
(ASKMOLNETS RÖRELSERIKTNING)[4]	G)
(FLYGVÄGAR ELLER DELAR AV FLYGVÄGAR OCH FLYGNIVÅER SOM BERÖRS)	H)
(STÄNGNING AV LUFTRUM OCH/ELLER FLYGVÄGAR ELLER DELAR AV FLYGVÄGAR, OCH ALTERNATIVA FLYGVÄGAR SOM ÄR TILLGÄNGLIGA)	I)
(INFORMATIONSKÄLLA)	J)
(KOMMENTARER I KLARTEXT)	K)

ANMÄRKNINGAR:

1. Se även AIS.TR.400 vad gäller mottagarindikatorer som används inom i förväg fastställda distributionssystem.
2. *Ange Icao-landsbokstäverna enligt Icao Doc 7910, Del 2.
3. Se punkt 3.5 nedan.
4. Råd avseende förekomst, utbredning och rörelse för ett vulkaniskt askmoln G) och H) kan fås från den eller de rådgivningscentraler för vulkanisk aska som ansvarar för den FIR som berörs.
5. Punktrubriker inom parenteser () ska inte sändas.

ORIGINATORNS UNDERSKRIFT *(ska inte sändas)*

INSTRUKTIONER FÖR ATT FYLLA I ASHTAM-FORMATET

1. **Allmänt**

1.1 ASHTAM ger information om statusen för en vulkans aktivitet när en ändring av denna aktivitet är eller förväntas vara av operativ betydelse. Denna information ges med hjälp av den larmfärgkod för vulkaner som beskrivs i punkt 3.5 nedan.

1.2 Om ett vulkanutbrott orsakar ett askmoln av operativ betydelse ger ASHTAM också information om dess plats, utbredning och rörelse och om de flygvägar och flygnivåer som påverkas.

1.3 Utfärdandet av en ASHTAM som ger information om ett vulkanutbrott i enlighet med punkt 3 nedan får inte skjutas upp tills all information i punkterna A–K är tillgänglig, utan ska utfärdas genast när meddelandet om att ett utbrott har skett eller förväntas ske tas emot, eller när en ändring av statusen för en vulkans verksamhet som har operativ betydelse har skett eller förväntas ske eller när ett askmoln rapporteras. Om det handlar om ett förväntat utbrott och det sålunda inte finns något askmoln vid den tidpunkten ska punkterna A–E fyllas i och punkterna F–I anges som ”not applicable”. På samma sätt, om ett vulkaniskt askmoln rapporteras, t.ex. genom en speciell rapport från luftfartyg, men vulkanen som är källan till molnet inte är känd vid den tidpunkten, ska punkterna A–E anges som ”unknown” och punkterna F–K vid behov fyllas i på grundval av den speciella rapporten från luftfartyg i avvaktan på ytterligare information. Om informationen för ett visst fält A–K i andra fall inte finns att tillgå anges värdet ”NIL”.

1.4 Den längsta giltighetstiden för ASHTAM är 24 timmar om dygnet. En ny ASHTAM ska utfärdas varje gång larmnivån ändras.

2. **Förkortad rubrik**

2.1 Efter den normala meddelanderubriken ”Aeronautical fixed – telecommunications network (AFTN)” ska den förkortade rubriken ”TT AAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)” ingå för att underlätta den automatiska behandlingen av ASHTAM-meddelanden i databaser. Förklaringarna för dessa symboler är följande:

TT =	datakod för ASHTAM = VA.
AA =	geografisk beteckning för stater, t.ex. NZ = Nya Zeeland.
iiii =	fyrsiffrigt ASHTAM-serienummer.
CCCC =	platsindikator på fyra bokstäver för den flyginformationsregion som berörs.
MMYYGGgg =	datum/tid för rapporten, med följande innehåll:
MM =	månad, t.ex. januari = 01, december = 12.
YY =	dagen under månaden i fråga.
GGgg =	tid i timmar (GG) och minuter (gg) i UTC-tid.
(BBB) =	Valfri grupp för rättelse av ett ASHTAM-meddelande som tidigare har spritts med samma serienummer = COR.

Parenteserna i (BBB) ska användas för att ange att denna grupp är valfri.

3. **Innehållet i ASHTAM**

3.1 *Punkt A* – Flyginformationsregion som påverkas, motsvarighet i klartext till den platsindikator som finns i den förkortade rubriken, i det här exemplet följande: ”Auckland Oceanic FIR”.

3.2 *Punkt B* – Datum och tid (UTC) för det första utbrottet.

3.3 *Punkt C* – Namnet på vulkanen och vulkanens nummer enligt Icao Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds*, tillägg H och *World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features*.

3.4 *Punkt D* – Latitud/Longitud för vulkanen i hela grader eller vulkanens radial och avstånd från navigationshjälpmedlet i enlighet med Icao Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds*, tillägg H och *World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features*.

3.5 *Punkt E* – Färgkod för larmnivå som anger vulkanisk aktivitet, inklusive eventuell tidigare nivå på larmfärgkoden, på följande sätt:

Nivå för larmfärgkod	Status för vulkanens aktivitet
GREEN ALERT	Vulkanen har normal status utan utbrott, *eller, efter ändring från en högre larmnivå,* den vulkaniska aktiviteten anses ha upphört och vulkanen har återgått till sin normala status utan utbrott.
YELLOW ALERT	Vulkanen uppvisar tecken på ökad aktivitet som är högre än kända bakgrundsnivåer, *eller, efter ändring från en högre larmnivå,* den vulkaniska aktiviteten har minskat avsevärt men övervakas fortfarande noggrant med tanke på en eventuell förnyad ökning.
ORANGE ALERT	Vulkanen uppvisar ökad aktivitet med en ökad sannolikhet för utbrott, *eller* ett vulkanutbrott pågår men utan askutsläpp eller med mindre askutsläpp *[ange askplymens höjd om det är möjligt]*.
RED ALERT	Utbrottet förväntas vara nära förestående med sannolikt betydande utsläpp av aska i atmosfären, *eller* ett vulkanutbrott pågår med betydande utsläpp av aska i atmosfären *[ange askplymens höjd om det är möjligt]*.

Färgkoden för larmnivån som anger vulkanens aktivitetsstatus och eventuella förändringar från en tidigare status ska lämnas till områdeskontrollcentralen av den behöriga myndigheten i vulkanfrågor i medlemsstaten i fråga, t.ex. "RED ALERT FOLLOWING YELLOW" eller "GREEN ALERT FOLLOWING ORANGE".

3.6 *Punkt F* – Om ett vulkaniskt askmoln som har operativ betydelse rapporteras ska den horisontella omfattningen och basen/toppen av askmolnet anges med hjälp av latitud/longitud (i hela grader) och höjder i tusental meter (fot) och/eller radial och avstånd från vulkanen som utgör källan. Informationen kan eventuellt först endast baseras på en speciell rapport från ett luftfartyg men senare information kan vara mer detaljerad och baserad på råd från den ansvariga övervakningsenheten för flygväder och/eller rådgivningscentralen för vulkanisk aska.

3.7 *Punkt G* – Prognosen för askmolnets rörelseriktning på utvalda nivåer ska göras utgående från råd från den ansvariga övervakningsenheten för flygväder och/eller rådgivningscentralen för vulkanisk aska.

3.8 *Punkt H* – Flygvägar, delar av flygvägar och flygnivåer som påverkas eller förväntas påverkas ska anges.

3.9 *Punkt I* – Stängning av luftrum, flygvägar eller delar av flygvägar samt tillgången till alternativa flygvägar ska anges.

3.10 *Punkt J* – Informationskällan, t.ex. ”special air-report” eller ”vulcanological agency”. Informationskällan ska alltid anges, oavsett om ett utbrott verkligen har skett eller ett askmoln verkligen har rapporterats.

3.11 *Punkt K* – All information utöver den som har angetts ovan och som har operativ betydelse ska anges i klartext..”

(7) Bilaga XI ska ersättas med följande:

”BILAGA XI

SÄRSKILDA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV TJÄNSTER SOM AVSER UTFORMNING AV FLYGPROCEDURER

(Del-FPD)

KAPITEL A – YTTERLIGARE ORGANISATIONSKRAV FÖR LEVERANTÖRER AV TJÄNSTER SOM AVSER UTFORMNING AV FLYGPROCEDURER (FPD.OR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

FPD.OR.100 Tjänster som avser utformning av flygprocedurer (FPD)

a) En leverantör av tjänster som avser utformning av flygprocedurer ska utforma, dokumentera och validera flygprocedurer som vid behov ska godkännas av behörig myndighet för dessa innan de införs och används.

I detta sammanhang ska flygdata och flyginformation som används av FPD-leverantören uppfylla kraven på noggrannhet, upplösning och integritet, enligt vad som anges i flygdatakatalogen, i enlighet med tillägg 1 till bilaga III (Del-ATM/ANS.OR).

b) Om flygdata för utformningen av flygprocedurer inte tillhandahålls av en auktoritativ källa eller inte uppfyller de tillämpliga datakvalitetskraven (DQR) får FPD-leverantören erhålla dessa flygdata från andra källor. I detta sammanhang ska sådana flygdata valideras av den FPD-leverantör som avser att använda dem.

FPD.OR.105 Ledningssystem

Utöver punkt ATM/ANS.OR.B.005 i bilaga III ska FPD-leverantören inrätta och upprätthålla ett ledningssystem som omfattar kontrollförfaranden för följande:

a) Datainsamling.

b) Utformning av flygprocedurer i enlighet med de utformningskriterier som anges i punkt FPD.TR.100.

c) Dokumentation av utformningen av flygprocedurer.

d) Samråd med berörda parter.

e) Validering av flygproceduren på marken och, när så är lämpligt, även i luften.

f) Identifiering av verktyg, inbegripet konfigurationsstyrning och verktygskvalificering, efter behov.

g) Underhåll och regelbunden översyn av flygprocedurerna, beroende på vad som är tillämpligt.

FPD.OR.110 Dokumentation

Utöver punkt ATM/ANS.OR.B.030 i bilaga III ska FPD-leverantören i sitt dokumentationssystem inkludera de element som anges i punkt FPD.OR.105 i denna bilaga.

FPD.OR.115 Teknisk och operativ kompetens och kapacitet

a) Utöver punkt ATM/ANS.OR.B.005 a.6 i bilaga III ska FPD-leverantören säkerställa att dess flygprocedurdesigner uppfyller följande krav:

(1) De har med godkänt resultat slutfört en utbildningskurs som ger kompetens för utformning av flygprocedurer.

(2) De har lämplig erfarenhet för att med gott resultat tillämpa den teoretiska kunskapen.

(3) De slutför fortbildning med godkänt resultat.

b) När validering i luften anses nödvändig att utföras ska FPD-leverantören säkerställa att den utförs av en behörig pilot.

c) Utöver punkt ATM/ANS.OR.B.030 i bilaga III ska FPD-leverantören föra register över all utbildning och utformningsverksamhet som anställda flygprocedurdesigner har utfört, och på begäran göra sådana register tillgängliga på följande sätt:

(1) Till berörda flygprocedurdesigner.

(2) I samförstånd med alla flygprocedurdesigner, till den nya arbetsgivaren när en flygprocedurdesigner anställs av ett nytt organ.

FPD.OR.120 Erforderliga gränssnitt

a) När FPD-leverantören får tillgång till flygdata och flyginformation i enlighet med punkt FPD.OR.100 ska leverantören säkerställa att de formella arrangemang som krävs upprättas med följande aktörer, beroende på vad som är tillämpligt:

(1) Flygdatakällor.

(2) Andra tjänsteleverantörer.

(3) Flygplatsoperatörer.

(4) Luftfartygsoperatörer.

b) För att säkerställa att en begäran om utformning av flygprocedurer tydligt definieras och granskas ska FPD-tjänsteleverantören fastställa att de formella arrangemang som krävs inrättas med nästa avsedda användare.

KAPITEL B – TEKNISKA KRAV FÖR LEVERANTÖRER AV TJÄNSTER SOM AVSER UTFORMNING AV FLYGPROCEDURER (FPD.TR)

AVSNITT 1 – ALLMÄNNA KRAV

FPD.TR.100 Krav på tjänster som avser utformning av flygprocedurer

Flygprocedurerna ska utformas av FPD-tjänsteleverantören i enlighet med de krav som fastställs i tillägg 1 och enligt de utformningskriterier som fastställs av den behöriga myndigheten, för att säkerställa säker drift av luftfartyg. Utformningskriterierna ska tillåta inrättandet av en lämplig hinderfrihet för flygprocedurer där det behövs.

FPD.TR.105 Koordinater och flygdata

a) Utöver punkt ATM/ANS.OR.A.090 i bilaga III, ska geografiska koordinater för latitud och longitud bestämmas och rapporteras till leverantören av flygbriefingtjänster (AIS-leverantören) enligt det geodetiska referensplanet i World Geodetic System – 1984 (WGS-84) eller motsvarande.

b) Storleksordningen för fältarbetets noggrannhet och de slutsatser och beräkningar som härleds från det ska vara sådan att de operativa navigeringsdata som erhålls från dessa för flygningens faser hålls inom de högsta tillåtna avvikelserna med avseende på en lämplig referensram, enligt vad som anges i tillägg 1 till bilaga III (Del-ATM/ANS.OR).

Tillägg 1

KRAV FÖR LUFTRUMSSTRUKTURER OCH FLYGPROCEDURER I DESSA

AVSNITT I

Specifikationer för flyginformationsregioner, kontrollområden, kontrollzoner och flyginformationszoner

a) FLYGINFORMATIONSREGIONER

Flyginformationsregioner enligt definitionen i artikel 2.23 i förordning (EG) nr 549/2004 ska uppfylla följande krav:

(1) De ska täcka hela flygvägsstrukturen som ska betjänas av sådana regioner.

(2) De ska omfatta allt luftrum inom deras horisontella gränser, med undantag för när de begränsas av en övre flyginformationsregion.

Medlemsstaterna ska ha kvar sitt ansvar gentemot Icao inom de geografiska gränserna för de flyginformationsregioner som Icao har tilldelat dem på den dag då denna förordning träder i kraft.

b) KONTROLLOMRÅDEN

(1) Kontrollområden ska avgränsas så att de omfattar tillräckligt med luftrum för att kunna inbegripa flygbanorna för de flygningar under instrumentflygregler (IFR), eller delar av dessa, för vilka tillämpliga delar av flygkontrolltjänsterna (ATC) tillhandahålls, med beaktande av kapaciteten hos de navigeringshjälpmedel som normalt används inom det området.

(2) En nedre gräns för ett kontrollområde ska fastställas på en höjd över mark eller vatten på minst 200 m (700 ft), om inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten.

(3) En övre gräns för ett kontrollområde ska fastställas på något av följande sätt:

i) ATC-tjänsten kommer inte att tillhandahållas ovanför en viss övre gräns.

ii) Kontrollområdet befinner sig nedanför ett övre kontrollområde, och i så fall ska den övre gränsen för det nedre kontrollområdet sammanfalla med den nedre gränsen för det övre kontrollområdet.

c) KONTROLLZONER

(1) De horisontella gränserna för en kontrollzon ska omfatta minst de delar av luftrummet som inte ingår i kontrollområden och som innehåller de flygbanor för IFR-flygningar som ankommer till eller avgår från flygplatser som ska användas under instrumentväderförhållanden (IMC).

(2) Om kontrollzonen ligger inom de horisontella gränserna för ett kontrollområde ska kontrollzonen sträcka sig uppåt från jordytan till minst den nedre gränsen för kontrollområdet.

d) FLYGINFORMATIONSZONER

(1) De horisontella gränserna av en flyginformationszon ska omfatta minst de delar av luftrummet som varken ingår i kontrollområdena eller i kontrollzonerna och som innehåller flygbanorna för IFR- och/eller VFR-flygningar.

(2) Om flyginformationszonen ligger inom de horisontella gränserna för ett kontrollområde ska flyginformationszonen sträcka sig uppåt från jordytan till minst den nedre gränsen för kontrollområdet.

AVSNITT II

Identifiering av ATS-flygvägar som inte är standardiserade flygvägar för avgående och ankommande trafik

a) När ATS-flygvägar upprättas ska det finnas ett skyddat luftrum längs med varje ATS-flygväg, och ett säkert avstånd mellan angränsande ATS-flygvägar ska tillhandahållas.

b) ATS-flygvägar ska identifieras med hjälp av beteckningar.

c) När ATS-flygvägar som inte är standardiserade flygvägar för avgående och ankommande trafik identifieras ska det beteckningssystem som används uppfylla följande krav:

(1) Tillåta identifieringen av alla ATS-flygvägar på ett enkelt och unikt sätt.

(2) Undvika överlappning.

(3) Kunna användas av automatiserade system både på marken och i luften.

(4) Tillåta ytterst kortfattad operativ användning.

(5) Erbjuda en tillräcklig möjlighet till utvidgning för att tillgodose framtida behov utan grundläggande ändringar.

d) Grundläggande beteckningar för ATS-flygvägar ska tilldelas i enlighet med följande principer:

(1) Samma grundläggande beteckning ska ges till en huvudflygväg för hela dess längd, oberoende av vilka terminalområden, länder eller regioner som passeras.

(2) När två eller flera huvudflygvägar har ett gemensamt segment ska segmentet tilldelas beteckningen för var och en av de berörda flygvägarna, förutom när detta skulle göra det svårt att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster (ATS), i vilket fall endast en beteckning ska tilldelas genom gemensam överenskommelse.

(3) En grundläggande beteckning som tilldelas en flygväg får inte tilldelas någon annan flygväg.

AVSNITT III

Identifiering av standardflygvägar för avgång och ankomst och tillhörande procedurer

a) Vid identifiering av standardflygvägar för avgång och ankomst och tillhörande procedurer ska följande säkerställas:

(1) Beteckningssystemet ska göra det möjligt att på ett enkelt och entydigt sätt identifiera varje flygväg.

(2) Varje flygväg ska identifieras med en beteckning i klartext och motsvarande kodade beteckning.

(3) Vid röstkommunikation ska beteckningarna vara lätta att känna igen som standardflygvägar för avgång eller ankomst och inte skapa uttalssvårigheter för piloter eller ATS-personal.

b) När beteckningar för standardflygvägar för avgångar och ankomster och tillhörande procedurer bildas ska följande användas:

(1) En beteckning i klartext.

(2) En grundläggande indikator.

(3) En giltighetsindikator som ska vara en siffra mellan 1 och 9.

(4) En flygvägsindikator som ska vara en bokstav i alfabetet. Bokstäverna ”I” och ”O” får inte användas.

(5) En kodad beteckning för en standardflygväg för avgång eller ankomst, instrumentflygning eller visuell flygning.

c) Beteckningar tilldelas på följande sätt:

(1) Varje flygväg ska tilldelas en separat beteckning.

(2) För att skilja mellan två eller flera flygvägar som berör samma signifikanta punkt (och därför tilldelas samma grundläggande indikator) ska en separat flygvägsindikator enligt beskrivningen i punkt b.4 tilldelas varje flygväg.

d) Giltighetsindikatorer tilldelas på följande sätt:

(1) En giltighetsindikator ska tilldelas varje flygväg för att identifiera den flygväg som för närvarande gäller.

(2) Den första giltighetsindikatorn som tilldelas ska vara nummer ”1”.

(3) När en flygväg ändras ska den alltid tilldelas en ny giltighetsindikator som består av närmaste högre nummer. Nummer ”9” ska åtföljas av nummer ”1”.

AVSNITT IV

Upprättande och identifiering av signifikanta punkter

a) Signifikanta punkter ska upprättas i syfte att definiera en ATS-flygväg eller en flygprocedur och/eller i samband med ATS-kraven för information om hur luftfartygets flygning framskrider.

b) De signifikanta punkterna ska identifieras med hjälp av beteckningar.

AVSNITT V

Minimiflyghöjder

Minimiflyghöjder ska definieras för varje ATS-flygväg och kontrollområde, och ska tillhandahållas för spridning. Dessa minimiflyghöjder ska ge en minimihinderfrihet inom de berörda områdena.

AVSNITT VI

Identifiering och markering av förbjudna områden, restriktionsområden och farliga områden

När förbjudna områden, begränsade områden eller farliga områden etableras ska de ges en identifiering, och fullständiga uppgifter ska tillhandahållas för spridning.”.