

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, ...
C

Forslag til

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) nr. .../...

af [...]

om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. .../... om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010

(EØS-relevant tekst)

Forslag til

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) nr. .../...

af [...]

om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. .../... om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed ("rammeforordningen") ⁽¹⁾, og særlig artikel 5 og 8,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at forbedre det europæiske luftfartssystems præstationer og bæredygtighed ("luftrumsforordningen") ⁽²⁾, og særlig artikel 4,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 1108/2009 af 21. oktober 2009 ("EASA-grundforordningen"), særlig artikel 8 og 8b samt bilag Vb,

¹ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34.

² EUT L 300 af 14.11.2009, s. 34.

Artikel 1

I Kommissionens forordning (EU) nr. .../... foretages følgende ændringer:

1. I artikel 2 tilføjes følgende definitioner:

"Observation fra luftfartøj": Evaluering af en eller flere meteorologiske elementer foretaget fra et luftfartøj under flyvningen.

"AIRMET-oplysninger": Oplysninger udstedt af et meteorologisk overvågningskontor omhandlende forekomst eller forventet forekomst af nærmere angivne en routevejrphenomener, som kan have sikkerhedsmæssig indflydelse på flyvning i lav højde, og som ikke allerede er indeholdt i den udstedte vejrudsigt for flyvninger i lav højde i den pågældende flyveinformationsregion eller en del deraf.

"Luftrapport": En rapport fra et luftfartøj under flyvning udarbejdet i overensstemmelse med kravene om position samt operationel og/eller meteorologisk rapportering.

"ATC-instruktion": Anvisninger udstedt af flyvekontrollen med henblik på at få en pilot til at foretage en bestemt handling.

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

a. "D-ATIS": Ydelse af ATIS via datalink.

b. "Tale-ATIS": Ydelse af ATIS som repeterede taleudsendelser via radiotelefoni.

"Klareringsgrænse": Det punkt, hvortil et luftfartøj har modtaget ATC-klarering.

"Downstream-klarering": En klarering udstedt til et luftfartøj af en flyvekontrollenhed, der ikke er den aktuelt kontrollerende flyvekontrollenhed for det pågældende luftfartøj.

"Sky af operationel betydning": En sky med en skybasehøjde på under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektorhøjde, afhængigt af hvilken højde der er højest, eller en cumulonimbus eller optårnet cumulus i en hvilken som helst højde.

"Prognose": En erklæring om de forventede vejrforhold på et nærmere angivet tidspunkt eller i en nærmere angivet periode samt for et nærmere angivet område eller en nærmere angivet del af luftrummet.

"Obligatorisk radiozone (RMZ)": Et luftrum af nærmere bestemte dimensioner, hvor det er obligatorisk at have og bruge radioudstyr.

"Radionavigationstjeneste": En tjeneste, der med hjælp fra et eller flere radionavigationshjælpemidler giver retningsinformationer eller positionsdata til brug for luftfartøjers effektive og sikre operationer.

"Banesynsvidde (RVR)": Den afstand, over hvilken en pilot i et luftfartøj på en banes centerlinje kan se enten banens markeringer, banekantlysene eller banens centerlinjelys.

"SIGMET-oplysninger": Oplysninger udstedt af et meteorologisk overvågningskontor omhandlende forekomst eller forventet forekomst af nærmere angivne en routevejrphenomener, som kan have sikkerhedsmæssig indflydelse på flyvningen.

"Vildfarent luftfartøj": Et luftfartøj, som har afvejet væsentligt fra den planlagte beholdne kurs, eller som rapporterer, at det er faret vild.

"Undvigerrådgivning": Råd givet af en lufttrafiktjenesteenhed om manøvrer, der kan hjælpe en pilot til at undgå sammenstød.

"Trafikinformationer": Informationer, udstedt af en lufttrafiktjenesteenhed for at oplyse en pilot om anden kendt eller observeret trafik, som kan være i nærheden af det pågældende luftfartøjs position eller forventede rute, og for at hjælpe piloten til at undgå sammenstød.

"Kontroloverførselspunkt": Et nærmere bestemt punkt på et luftfartøjs flyvevej, hvor ansvaret for at udøve flyvekontrolltjeneste for luftfartøjet overføres fra én kontrolenhed eller kontrolposition til den næste.

"Gennemgangsniveau": Det laveste flyveniveau, der er tilgængeligt over gennemgangshøjden.

"Obligatorisk transponderzone (TMZ)": Et luftrum af nærmere bestemte dimensioner, hvor det er obligatorisk at have og bruge transpondere med højderapporteringssystem.

"Uidentificeret luftfartøj": Et luftfartøj, der er blevet observeret eller rapporteret som værende i et givent område, men hvis identitet ikke er blevet bestemt."

2. I bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. .../... indsættes en del B i overensstemmelse med bilaget til denne forordning.

Artikel 2

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra den [XX/XX/XX].

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Kommissionens vegne
[...]
Formanden

BILAG

Del B – Krav vedrørende luftfartstjenester

Kapitel 1 – Lufttrafiktjenester

1.1 Generelt

1.1.1 Formål med lufttrafiktjenesterne

1.1.1.1 Formålene med lufttrafiktjenesterne er at:

- a) forebygge sammenstød mellem luftfartøjer
- b) forebygge sammenstød mellem luftfartøjer på manøvreområdet og hindringer på området
- c) fremme og opretholde en velordnet regulering af lufttrafikken
- d) give nyttig rådgivning og information med henblik på sikker og effektiv gennemførelse af flyvninger
- e) underrette de relevante organisationer om luftfartøjer med behov for eftersøgnings- og redningshjælp og bistå sådanne organisationer, hvor det er nødvendigt.

1.1.2 Koordinering mellem luftfartøjsoperatøren og lufttrafiktjenesterne

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

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

1.1.3 Tid i lufttrafiktjenesterne

1.1.3.1 Kontroltårnet på flyvepladsen oplyser, før luftfartøjet kører ud til start, piloten om den nøjagtige aktuelle tid, medmindre der er truffet foranstaltninger til, at piloten får den fra andre kilder. Lufttrafiktjenesteenheder giver desuden på anmodning luftfartøjet den nøjagtige aktuelle tid. Oplysning om aktuel tid gives til nærmeste halve minut.

1.2 Klassificering af luftrum

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

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

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

Klasse C. IFR- og VFR-flyvninger tillades. Alle flyvninger får flyvekontrolltjeneste, og IFR-flyvninger adskilles fra andre IFR-flyvninger samt fra VFR-flyvninger. VFR-flyvninger adskilles fra IFR-flyvninger og modtager trafikinformation vedrørende andre VFR-flyvninger samt undvigerådgivning på anmodning. Der er krav om uafbrudt luft-til-jord-talekommunikation for alle flyvninger. Der gælder en hastighedsbegrænsning på 250 knob flyvehastighed ("indicated airspeed – IAS") under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Alle flyvninger skal have ATC-tilladelse.

Klasse D. IFR- og VFR-flyvninger tillades, og alle flyvninger får flyvekontrolltjeneste. IFR-flyvninger adskilles fra andre IFR-flyvninger, modtager trafikinformation vedrørende VFR-flyvninger samt undvigerådgivning på anmodning. VFR-flyvninger modtager trafikinformation vedrørende alle andre flyvninger samt undvigerådgivning på anmodning. Der er krav om uafbrudt luft-til-jord-talekommunikation for alle flyvninger, og der gælder en hastighedsbegrænsning på 250 knob IAS for alle flyvninger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Alle flyvninger skal have ATC-tilladelse.

Klasse E. IFR- og VFR-flyvninger tillades. IFR-flyvninger får flyvekontrolltjeneste og adskilles fra andre IFR-flyvninger. Alle flyvninger modtager trafikinformation, så vidt det er praktisk muligt. Der er krav om uafbrudt luft-til-jord-talekommunikation for IFR-flyvninger. Der gælder en hastighedsbegrænsning på 250 knob IAS for alle flyvninger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Alle IFR-flyvninger skal have ATC-tilladelse. Klasse E anvendes ikke i kontrolzoner.

Klasse F. IFR- og VFR-flyvninger tillades. Alle deltagende IFR-flyvninger modtager lufttrafikerådgivning, og alle flyvninger modtager flyveinformationstjeneste på anmodning. Der er krav om uafbrudt luft-til-jord-talekommunikation for IFR-flyvninger, der deltager i rådgivningstjenesten, og alle IFR-flyvninger skal kunne etablere luft-til-jord-talekommunikation. Der gælder en hastighedsbegrænsning på 250 knob IAS for alle flyvninger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. ATC-tilladelse kræves ikke.

Klasse G. IFR- og VFR-flyvninger tillades og modtager flyveinformationstjeneste på anmodning. Alle IFR-flyvninger skal kunne etablere luft-til-jord-talekommunikation. Der gælder en hastighedsbegrænsning på 250 knob IAS for alle flyvninger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. ATC-tilladelse kræves ikke.

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

1.3 Krav vedrørende kommunikation og SSR-transponder

1.3.1 Obligatorisk radiozone (RMZ)

1.3.1.1 VFR-flyvninger i dele af luftrum i klasse E, F eller G og IFR-flyvninger i dele af luftrum i klasse F eller G, som den kompetente myndighed har udpeget som obligatorisk radiozone (RMZ), opretholder uafbrudt luft-til-jord-talekommunikationsvagt og etablerer tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på en passende kommunikationskanal, medmindre de opfylder alternative bestemmelser, som den kompetente myndighed foreskriver for det pågældende luftrum.

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

1.3.2 Obligatorisk transponderzone (TMZ)

1.3.2.1 Alle flyvninger i luftrum, som den kompetente myndighed har udpeget som obligatorisk transponderzone (TMZ), har og bruger SSR-transpondere, der kan fungere på tilstand A og C

eller S, medmindre de opfylder alternative bestemmelser, som den kompetente myndighed foreskriver for det pågældende luftrum.

1.3.3 Luftrum, der er udpeget som obligatorisk radio- og/eller transponderzone, skal offentliggøres i Aeronautical Information Publication (AIP).

1.4 Tjenester til luftfartøjer i nødsituationer

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

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

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

1.5 Luftbårne hændelser

1.5.1 Vildfarne eller uidentificerede luftfartøjer

1.5.1.1 Så snart lufttrafiktjenesteeenheden bliver bekendt med et vildfarent luftfartøj, træffer den alle nødvendige foranstaltninger, jf. 1.5.1.1.1 og 1.5.1.1.3, til at bistå luftfartøjet og sikre flyvningen.

1.5.1.1.1 Hvis luftfartøjets position ikke kendes, skal lufttrafiktjenesteeenheden:

- a) forsøge at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet, medmindre en sådan kommunikation allerede eksisterer
- b) bruge alle tilgængelige midler til at bestemme luftfartøjets position
- c) underrette andre lufttrafiktjenesteeenheder, hvis områder luftfartøjet er fløjet eller kan flyve ind i, idet der tages højde for alle faktorer, som kan have påvirket luftfartøjets navigation under omstændighederne
- d) i overensstemmelse med lokale procedurer underrette de relevante militære enheder og give dem den relevante flyveplan og andre data om det vildfarne luftfartøj
- e) anmode de i litra c) og d) beskrevne enheder samt andre luftfartøjer under flyvning om bistand til etablering af kommunikation med luftfartøjet og bestemmelse af dets position.

1.5.1.1.2 Kravene i litra d) og e) gælder også for lufttrafiktjenesteeenheder, som er blevet underrettet i overensstemmelse med litra c).

1.5.1.1.3 Når luftfartøjets position bestemmes, skal lufttrafiktjenesteeenheden:

- a) oplyse luftfartøjet om dets position og de korrigerende handlinger, det skal foretage, og disse oplysninger skal afgives straks, hvis lufttrafiktjenesteeenheden bliver bekendt med, at der er mulighed for interception eller anden trussel mod luftfartøjets sikkerhed, samt
- b) hvor det er nødvendigt, give andre lufttrafiktjenesteeenheder og de relevante militære enheder relevante oplysninger om det vildfarne luftfartøj og eventuelle oplysninger, der er givet til luftfartøjet.

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

- a) forsøger at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet
- b) forespørger andre lufttrafiktjenesteenheder i flyveinformationsregionen om luftfartøjet og anmoder om deres bistand til at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet
- c) forespørger lufttrafiktjenesteenheder i de tilstødende flyveinformationsregioner om luftfartøjet og anmoder om deres bistand til at etablere tovejskommunikation med luftfartøjet
- d) forsøger at indhente oplysninger fra andre luftfartøjet i området.

1.5.1.2.1 Lufttrafiktjenesteenheden underretter, hvis det er nødvendigt, den relevante militære enhed, så snart luftfartøjets identitet er blevet bestemt.

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

1.5.2 Interception af civile luftfartøjer

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

- a) forsøger at etablere tovejskommunikation med det interceptede luftfartøj med alle tilgængelige midler, herunder nødradiofrekvensen 121,5 MHz, medmindre en sådan kommunikation allerede eksisterer
- b) underretter piloten i det interceptede luftfartøj om interceptionen
- c) etablerer kontakt med den interceptkontrolenhed, der har tovejskommunikation med det interceptende luftfartøj, og giver den alle oplysninger om luftfartøjet
- d) transmitterer meddelelser mellem det interceptende luftfartøj eller interceptkontrolenheden og det interceptede luftfartøj, hvis det er nødvendigt
- e) træffer alle nødvendige foranstaltninger i tæt samarbejde med interceptkontrolenheden til at beskytte det interceptede luftfartøjs sikkerhed
- f) underretter lufttrafiktjenesteenheder i tilstødende flyveinformationsregioner, hvis det viser sig, at luftfartøjet er fløjet fra sådanne tilstødende flyveinformationsregioner.

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

- a) underretter lufttrafiktjenesteenheden i det luftrum, hvor interceptionen finder sted, og giver denne enhed de foreliggende oplysninger, som kan hjælpe enheden til at identificere luftfartøjet, og anmoder den om at træffe foranstaltninger i overensstemmelse med 1.5.2.1
- b) transmitterer meddelelser mellem det interceptede luftfartøj og den relevante lufttrafiktjenesteenhed, interceptkontrolenheden eller det interceptende luftfartøj.

Kapitel 2 – Flyvekontrolltjeneste

2.1 Anvendelsesområde

2.1.1 Flyvekontrolltjeneste udøves:

- a) for alle IFR-flyvninger i luftrum i klasse A, B, C, D og E
- b) for alle VFR-flyvninger i luftrum i klasse B, C og D
- c) for alle specielle VFR-flyvninger
- d) for al flyvepladstrafik på kontrollerede flyvepladser.

2.2 Udøvelse af flyvekontrolltjeneste

2.2.1 For at udøve flyvekontrolltjeneste skal en flyvekontrollenhed:

- a) være i besiddelse af oplysninger om hvert enkelt luftfartøjs påtænkte bevægelser eller afvigelser derfra samt aktuelle oplysninger om hvert enkelt luftfartøjs virkelige bevægelser
- b) bestemme kendte luftfartøjers indbyrdes position på grundlag af de modtagne oplysninger
- c) udstede klareringer og oplysninger for at hindre sammenstød mellem luftfartøjer under enhedens kontrol samt for at fremme og regulere trafikstrømmen hensigtsmæssigt
- d) koordinere klareringer med andre enheder,
 - 1) når et luftfartøj kan komme i konflikt med trafik, som er under kontrol af sådanne enheder,
 - 2) inden kontrollen med et luftfartøj overdrages til sådanne enheder.

2.2.2 Klareringer udstedt af flyvekontrollenheder skal tilvejebringe adskillelse:

- a) mellem alle flyvninger i luftrum i klasse A og B
- b) mellem IFR-flyvninger i luftrum i klasse C, D og E
- c) mellem IFR-flyvninger og VFR-flyvninger i luftrum i klasse C
- d) mellem IFR-flyvninger og specielle VFR-flyvninger
- e) mellem specielle VFR-flyvninger, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet.

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

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

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

- 1) længdeadskillelse, ved bibeholdelse af intervaller, udtrykt i tid eller distance, mellem luftfartøjer, der flyver på samme, skærende eller modsatte flyveveje, eller
- 2) sideadskillelse ved bibeholdelse af luftfartøjer på forskellige ruter eller i forskellige geografiske områder.

2.3 Adskillelsesminima

- 2.3.1 Udvalgelse af adskillelsesminima til anvendelse inden for et givet luftrum foretages af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af lufttrafiktjeneste og godkendes af den relevante kompetente myndighed.
- 2.3.2 For trafik, som vil passere fra det ene tilstødende luftrum til det andet og for ruter, der er tættere på den fælles grænse mellem tilstødende luftrum end de adskillelsesminima, som anvendes i pågældende tilfælde, udvælges adskillelsesminima i samråd med de luftfartstjenesteudøvere, som er ansvarlige for udøvelsen af lufttrafiktjeneste i tilstødende luftrum.
- 2.3.3 Oplysninger om de anvendte adskillelsesminima og deres anvendelsesområde meddeles:
 - a) de berørte lufttrafiktjenesteenheder og
 - b) piloter og luftfartøjsoperatører gennem AIP, hvor adskillelse er baseret på luftfartøjers brug af nærmere angivne navigationshjælpemidler eller navigationsteknikker.

2.4 ATC-klareringer

- 2.4.1 ATC-klareringer udstedes udelukkende med det formål at opfylde de krav, som udøvelse af flyvekontrolltjeneste stiller.
- 2.4.2 Klareringens indhold
 - 2.4.2.1 En ATC-klarering skal angive:
 - a) luftfartøjsidentitetsbetegnelse som anført i flyveplanen
 - b) klareringsgrænse
 - c) flyverute
 - d) flyvehøjde(r) for hele ruten eller for dele deraf og om nødvendigt ændringer af flyvehøjde
 - e) nødvendige instruktioner eller oplysninger om andre forhold, f.eks. manøvrer i forbindelse med ind- og udflyvning, kommunikation eller tidspunktet, hvor klareringen udløber.
 - 2.4.3 Klareringer til supersoniske flyvninger
 - 2.4.3.1 ATC-klarering i forbindelse med acceleration fra subsonisk til supersonisk flyvning er gældende, indtil luftfartøjet er etableret med supersonisk hastighed.
 - 2.4.3.2 ATC-klarering i forbindelse med deceleration og nedstigning fra supersonisk til subsonisk flyvning har til formål at sikre uafbrudt nedstigning under den transsoniske fase.
 - 2.4.4 Tilbagelæsning af klareringer og sikkerhedsrelaterede oplysninger
 - 2.4.4.1 Alle sikkerhedsrelaterede dele af ATC-klareringer og instruktioner, som transmitteres via tale, gentages af flyvebesætningen over for flyvelederen. Følgende skal altid gentages:
 - a) ATC-ruteklareringer
 - b) klareringer og instruktioner til at køre ind på en bane, lande på en bane, starte på en bane, holde kort før en bane, krydse en bane, køre på en bane eller køre tilbage ad en bane
 - c) oplysninger om bane i brug, højdemålerindstilling, SSR-koder, nytildelte kommunikationskanaler, højdeinstruktioner, kurs- og fartinstruktioner, samt

- d) gennemgangsniveau, hvad enten oplyst af flyvelederen eller indeholdt i en ATIS-udsendelse.
- 2.4.4.1.1 Andre klareringer eller instruktioner, herunder betingede klareringer og kørselsinstruktioner, gentages eller bekræftes på en måde, der klart viser, at klareringen og instruktionen er forstået og vil blive fulgt.
 - 2.4.4.1.2 Flyvelederen aflytter tilbagelæsningen for at sikre sig, at klareringer og instruktioner er korrekt bekræftet af flyvebesætningen, og korrigerer øjeblikkeligt enhver uoverensstemmelse, som tilbagelæsningen har afsløret.
 - 2.4.4.2 Der er ikke krav om tilbagelæsning af CPDLC-meddelelser, medmindre andet foreskrives af luftfartstjenesteudøveren.
 - 2.4.5 Koordination af klareringer
 - 2.4.5.1 En ATC-klarering koordineres mellem flyvekontroleheder for at gælde for et luftfartøjs hele flyverute eller en nærmere angivet del heraf i henhold til 2.4.5.1.1 til 2.4.5.4.
 - 2.4.5.1.1 Et luftfartøj skal have klarering for hele flyveruten til flyvepladsen, hvortil flyvningen var tiltænkt, når:
 - a) det forud for start har været muligt at koordinere klareringen mellem de enheder, som vil få kontrol med luftfartøjet, eller
 - b) det er sandsynligt, at forudgående koordination vil finde sted mellem kontrolehederne, under hvis kontrol luftfartøjet efterhånden vil komme.
 - 2.4.5.2 Hvis koordination i henhold til 2.4.5.1.1 ikke er eller kan forventes foretaget, skal luftfartøjet kun gives klarering til det sted, hvortil koordination efter al sandsynlighed vil kunne foregå. Før eller ved ankomsten til sådant sted skal der efter omstændighederne gives luftfartøjet yderligere klarering eller venteinstruktioner.
 - 2.4.5.2.1 Hvis det er foreskrevet i ATS-instruktionerne, skal luftfartøjet tage kontakt til en efterfølgende flyvekontrolenhed for at modtage en downstream-klarering, før overdragelsen af kontrollen finder sted.
 - 2.4.5.2.1.1 Luftfartøjer skal opretholde tovejskommunikation med den kontrollerende flyvekontrolenhed, mens det indhenter en downstream-klarering.
 - 2.4.5.2.1.2 En klarering, udstedt som en downstream-klarering, skal tydeligt identificeres som en sådan for piloten.
 - 2.4.5.2.1.3 Medmindre de er koordineret, berører downstream-klareringer ikke luftfartøjets oprindelige flyveprofil i noget luftrum, bortset fra for den flyvekontrolenhed, der er ansvarlig for at udstede downstream-klarering.
 - 2.4.5.3 Hvis et luftfartøj påtænker at starte fra en flyveplads i et kontrolområde og flyve ind i et andet kontrolområde inden for 30 minutter eller på et sådant andet tidspunkt, som er aftalt mellem kontrolcentralerne, skal koordination med kontrolcentralen i det efterfølgende område være foretaget, før der gives startklarering
 - 2.4.5.4 Når et luftfartøj påtænker at forlade et kontrolområde og derved et kontrolleret luftrum samt derefter flyve ind i samme eller et andet kontrolområde, kan der udstedes en klarering fra startsted til flyvepladsen, hvortil flyvningen var tiltænkt. En sådan klarering er kun gældende for de dele af flyvningen, der foregår inden for kontrolleret luftrum.

2.5 Kontrol med personer og køretøjer på flyvepladser

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

2.5.2 Når der anvendes særlige procedurer på grund af dårlige sigtbarhedsforhold:

- a) skal antallet af personer og køretøjer på manøvreområdet på en flyveplads indskrænkes til det strengt nødvendige, og der skal tages særligt hensyn til at beskytte de følsomme områder for ILS/MLS, når kategori II- eller kategori III-præcisionsinstrumentoperationer finder sted
- b) skal minimumsadskillelsen mellem køretøjer og luftfartøjer under kørsel, med forbehold af bestemmelserne i 2.5.3, være som foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren og godkendt af den kompetente myndighed, idet der tages højde for de tilgængelige hjælpemidler
- c) når blandede ILS- og MLS-præcisionsinstrumentoperationer i kategori II eller kategori III uafbrudt finder sted til samme landingsbane, skal de mere restriktive kritiske og følsomme ILS- eller MLS-områder beskyttes.

2.5.3 Redningskøretøjer under udrykning skal gives forret for al anden trafik på jorden.

2.5.4 Med forbehold af bestemmelserne i 2.5.3 skal køretøjer på manøvreområdet overholde følgende regler:

- a) køretøjer og køretøjer, der bugserer luftfartøjer, har vigepligt over for luftfartøjer, der lander, starter eller er under kørsel
- b) køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer, der bugserer luftfartøjer
- c) køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer i overensstemmelse med luftfartstjenesteenhedens instruktioner
- d) uanset bestemmelserne i litra a), b) og c) følger køretøjer og køretøjer, der bugserer luftfartøjer, flyvepladsens kontrolltårns instruktioner.

2.6 Speciel VFR i kontrolzoner

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

- a) for piloten:
 - i) fri af skyer og med jordsigt
 - ii) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m
 - iii) hastigheden skal være 140 knob IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå sammenstød
- b) for ATC:
 - i) kun i løbet af dagen, medmindre andet foreskrives af den kompetente myndighed
 - ii) sigtbarheden ved jorden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m
 - iii) skydækkeshøjden skal være mindst 180 m (600 ft).

Kapitel 3 – Flyveinformationstjeneste

3.1 Anvendelsesområde

- 3.1.1 Flyveinformationstjeneste skal ydes af de relevante lufttrafiktjenesteenheder til alle luftfartøjer, som må formodes at blive berørt af oplysningerne, og:
- til hvilke der ydes flyvekontrolltjeneste, eller
 - som de pågældende lufttrafiktjenesteenheder på anden måde har kendskab til.
- 3.1.2 Modtagelse af flyveinformationstjeneste fratager ikke luftfartøjschefen på et luftfartøj for noget ansvar, og luftfartøjschefen træffer den endelige beslutning om en eventuel foreslået ændring af flyveplanen.
- 3.1.3 Hvor lufttrafiktjenesteenheder udøver både flyveinformationstjeneste og flyvekontrolltjeneste, har udøvelse af flyvekontrolltjeneste forret for udøvelse af flyveinformationstjeneste, når flyvekontrolltjeneste måtte nødvendiggøre det.

3.2 Flyveinformationstjenestens omfang

- 3.2.1 Flyveinformationstjeneste omfatter afgivelse af relevante:
- SIGMET- og AIRMET-oplysninger,
 - oplysninger om tegn på vulkansk aktivitet, vulkansk udbrud eller vulkansk askesky,
 - oplysninger om radioaktive og giftige kemiske udslip,
 - oplysninger om forandringer i navigationshjælpemidlers brugbarhed,
 - oplysninger om forandring i flyvepladsers og deres tilhørende hjælpemidlers tilstand, herunder oplysning om trafikområdernes tilstand, når disse områder er dækket af sne, is eller vand,
 - oplysninger om ubemandede friballoner
- og enhver oplysning, der må formodes at berøre sikkerheden.
- 3.2.2 Flyveinformationstjeneste, der ydes til flyvninger, skal ud over, hvad der er anført i 3.2.1, omfatte afgivelse af oplysninger vedrørende:
- rapporerede vejrforhold eller vejrudsigter for start- og bestemmelsessteder efter anmodning fra luftfartøjet samt for alternative flyvepladser
 - kollisionsfare for luftfartøjer, der flyver i luftrum i klasse C, D, E, F og G
 - for flyvninger over vandområder, hvor det er praktisk muligt, og hvor en pilot anmoder om det, alle foreliggende oplysninger såsom radiokaldesignal, position, sand retning, hastighed osv. for overfladefartøjer i området.
- 3.2.3 Flyveinformationstjeneste, der ydes til VFR-flyvninger, skal ud over, hvad der er anført i 3.2.1, omfatte afgivelse af foreliggende oplysninger om trafik- og vejrforhold på flyveruten, som må formodes at gøre flyvning efter visueflyvereglerne umulig.

3.3 Automatisk terminalinformationstjeneste (ATIS)

- 3.3.1 Anvendelse af ATIS i dirigerede anmodnings-/svarudsendelser
- 3.3.1.1 Når piloten anmoder om det, udsendes de relevante ATIS af den relevante lufttrafiktjenesteenhed.
- 3.3.1.2 Hvis tale-ATIS og/eller D-ATIS anvendes,

- a) skal luftfartøjet bekræfte modtagelsen af oplysningerne, når der er etableret kommunikation med enten den lufttrafiktjenesteenhed, der udøver indflyvningskontrolltjeneste, kontrollårnet på flyvepladsen eller flyveinformationstjenesten på flyvepladsen (AFIS), samt
 - b) skal den relevante lufttrafiktjenesteenhed, når den besvarer et luftfartøj, der bekræfter modtagelsen af en ATIS, eller for ankommende luftfartøjer, på et sådant andet tidspunkt, der foreskrives af den kompetente myndighed, give luftfartøjet den aktuelle højdemålerindstilling.
- 3.3.1.3 Oplysningerne i en gældende ATIS, hvor modtagelsen er blevet bekræftet af det pågældende luftfartøj, behøver ikke at indgå i en dirigeret udsendelse til luftfartøjet, bortset fra højdemålerindstillingen, som skal oplyses i overensstemmelse med 3.3.1.2.
- 3.3.1.4 Hvis et luftfartøj bekræfter modtagelsen af en ATIS, som ikke længere er gældende, skal enhver oplysning, der skal opdateres, straks udsendes til luftfartøjet.
- 3.3.2 ATIS for ankommende og afgangsluftfartøjer
- 3.3.2.1 ATIS, der indeholder både ankomst- og afgangsuplysninger, skal indeholde følgende oplysninger i den nævnte rækkefølge:
- a) flyvepladsens navn
 - b) ankomst- og/eller afgangssignatur
 - c) kontrakttype, hvis kommunikationen sker via D-ATIS
 - d) designation
 - e) eventuelt tidspunktet for observation
 - f) type indflyvning(er), der kan forventes
 - g) bane(r) i brug, status for eventuelt opfangningssystem, der udgør en potentiel fare
 - h) vigtige baneoverfladeforhold og eventuelt bremsning
 - i) eventuel ventetid
 - j) eventuelt gennemgangsniveau
 - k) andre vigtige operationelle oplysninger
 - l) overfladevindretning og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører
 - m) sigtbarhed og eventuelt RVR ⁽³⁾
 - n) aktuelt vejr ^(*)
 - o) sky under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektorhøjde, afhængigt af hvilken højde der er højest, cumulonimbus, hvis skyen er skjult, vertikal sigtbarhed, hvis det er til rådighed ^(*)
 - p) lufttemperatur
 - q) dugpunkttemperatur

³ *) Disse dele erstattes af "CAVOK", når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet: a) sigtbarhed, 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret, b) ingen sky af operationel betydning og c) intet vejrlig af betydning for luftfart.

- r) højdemålerindstilling(er)
- s) eventuelle oplysninger om væsentlige meteorologiske fænomener i indflyvnings- og stigningsområderne, herunder vindvariation, og oplysninger om nyligt vejr af operationel betydning
- t) prognose, hvis en sådan er til rådighed, samt
- u) specifikke ATIS-instruktioner.

3.3.3 ATIS for ankommende luftfartøjer

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

- a) flyvepladsens navn
- b) ankomstindikator
- c) kontrakttype, hvis kommunikationen sker via D-ATIS
- d) designation
- e) eventuelt tidspunktet for observation
- f) type indflyvning(er), der kan forventes
- g) primær(e) landingsbane(r), status for eventuelt opfangningssystem, der udgør en potentiel fare
- h) vigtige baneoverfladeforhold og eventuelt bremsning
- i) eventuel ventetid
- j) eventuelt gennemgangsniveau
- k) andre vigtige operationelle oplysninger
- l) overfladevindretning og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører
- m) sigtbarhed og eventuelt RVR (*)
- n) aktuelt vejr (⁴)
- o) sky under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektoerhøjde, afhængigt af hvilken højde der er højest, cumulonimbus, hvis skyen er skjult, vertikal sigtbarhed, hvis det er til rådighed (*)
- p) lufttemperatur
- q) dugpunkttemperatur
- r) højdemålerindstilling(er)
- s) eventuelle oplysninger om væsentlige meteorologiske fænomener i indflyvningsområdet, herunder vindvariation, og oplysninger om nyligt vejr af operationel betydning
- t) prognose, hvis en sådan er til rådighed, samt

⁴ *Disse dele erstattes af "CAVOK", når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet: a) sigtbarhed, 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret, b) ingen sky af operationel betydning og c) intet vejrlig af betydning for luftfart.

u) specifikke ATIS-instruktioner.

3.3.4 ATIS for afgående luftfartøjer

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

- a) flyvepladsens navn
- b) afgangsimpikator
- c) kontrakttype, hvis kommunikationen sker via D-ATIS
- d) designation
- e) eventuelt tidspunktet for observation
- f) bane(r), der skal bruges til start, status for eventuelt opfangningssystem, der udgør en potentiel fare
- g) vigtige overfladeforhold for baner, der skal bruges til start, og eventuelt bremsning
- h) eventuel afgangsforsinkelse
- i) eventuelt gennemgangsniveau
- j) andre vigtige operationelle oplysninger
- k) overfladevindretning og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører
- l) sigtbarhed og eventuelt RVR (*)
- m) aktuelt vejr (⁵)
- n) sky under 1 500 m (5 000 ft) eller under den højeste minimumssektorhøjde, afhængigt af hvilken højde der er højest, cumulonimbus, hvis skyen er skjult, vertikal sigtbarhed, hvis det er til rådighed (*)
- o) lufttemperatur
- p) dugpunkttemperatur
- q) højdemålerindstilling(er)
- r) eventuelle oplysninger om væsentlige meteorologiske fænomener i stigningsområdet, herunder vindvariation
- s) prognose, hvis en sådan er til rådighed, samt
- t) specifikke ATIS-instruktioner.

Kapitel 4 - Alarmeringstjeneste

4.1 Anvendelsesområde

4.1.1 Lufttrafiktjenesteenhederne yder alarmeringstjeneste:

⁵ *Disse dele erstattes af "CAVOK", når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet: a) sigtbarhed, 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret, b) ingen sky af operationel betydning og c) intet vejrlig af betydning for luftfart.

- a) til alle luftfartøjer, til hvilke der ydes flyvekontrolltjeneste
- b) så vidt det er praktisk muligt, til alle andre luftfartøjer, der har afgivet flyveplan, eller som lufttrafiktjenesten ellers får kendskab til, samt
- c) til alle luftfartøjer, der er eller formodes at være udsat for en ulovlig handling.

4.2 Oplysninger til luftfartøjer i nærheden af et luftfartøj i en nødsituation

- 4.2.1 Når en lufttrafiktjenesteenhed har konstateret, at et luftfartøj befinder sig i en nødsituation, underretter den andre luftfartøjer, som vides at være i nærheden af det pågældende luftfartøj, om nødsituationens art, dog med forbehold af bestemmelsen i 4.2.2.
- 4.2.2 Når en lufttrafiktjenesteenhed ved eller formoder, at et luftfartøj er udsat for en ulovlig handling, må arten af nødsituationen ikke omtales i ATS-luft-til-jord-kommunikationen, medmindre den tidligere er blevet nævnt af det pågældende luftfartøj, og der er vished for, at en sådan omtale ikke vil forværre situationen.

Kapitel 5 – Tjenester relateret til meteorologi – Observationer fra luftfartøjer og talekommunikationsrapporter

5.1 Typer af observationer fra luftfartøjer

- 5.1.1 Følgende observationer fra luftfartøjer foretages i en hvilken som helst af flyvningens faser:
 - a) specielle observationer fra luftfartøjet, samt
 - b) andre ikke-rutinemæssige observationer fra luftfartøjet.

5.2 Specielle observationer fra luftfartøjet

- 5.2.1 Specielle observationer foretages og rapporteres af alle luftfartøjer, når følgende forhold forekommer eller observeres:
 - a) moderat eller voldsom turbulens eller
 - b) moderat eller voldsom tilisning eller
 - c) voldsom bjergbølge eller
 - d) tordenvejr uden hagl, der er skjult, spredt eller i bygelinjer eller
 - e) tordenvejr med hagl, der er skjult, spredt eller i bygelinjer eller
 - f) voldsomme støvstorme eller sandstorme eller
 - g) vulkansk aske, eller
 - h) tegn på vulkansk aktivitet eller vulkansk udbrud.
- 5.2.2 De kompetente myndigheder foreskriver om nødvendigt andre forhold, der skal rapporteres af alle luftfartøjer, hvis de forekommer eller observeres.

5.3 Andre ikke-rutinemæssige observationer fra luftfartøjet

- 5.3.1 Når andre vejforhold, som ikke er anført i 5.2.1, f.eks. vindvariation, forekommer, og når de efter luftfartøjschefens vurdering kan påvirke sikkerheden eller berøre andre luftfartøjsoperationer, underretter luftfartøjschefen så hurtigt som muligt lufttrafiktjenesten.

5.4 Rapportering af observationer fra luftfartøjer via talekommunikation

- 5.4.1 Observationer fra luftfartøjer rapporteres under flyvningen på det tidspunkt, hvor observationen foretages, eller så hurtigt som muligt derefter.
- 5.4.2 Observationer fra luftfartøjer rapporteres som luftrapporter og skal opfylde de tekniske specifikationer i tillæg 5.

5.5 Udveksling af luftrapporter

- 5.5.1 Luftrafiktjenesteenheder transmitterer så hurtigt som muligt specielle og ikke-rutinemæssige luftrapporter til:
 - a) andre berørte luftfartøjer,
 - b) det relevante meteorologiske overvågningskontor (MWO), samt
 - c) andre berørte luftrafiktjenesteenheder.
- 5.5.2 Transmissioner til luftfartøjer gentages med regelmæssige mellemrum og i det tidsrum, der fastlægges af den berørte luftrafiktjenesteenhed.

TILLÆG 4 – ATS-LUFTRUMSKLASSER – TJENESTER OG FLYVEKRAV

(henvisning til del B, kapitel 1, 1.2.1)

<i>Klasse</i>	<i>Flyvnings- type</i>	<i>Adskillelse</i>	<i>Tjeneste</i>	<i>Hastigheds- begrænsning (*)</i>	<i>Krav om radio- kommunikation</i>	<i>Krav om uafbrudt tovejs luft-til-jord-tale- kommunikation</i>	<i>Krav om ATC- klarering</i>
A	Kun IFR	Alle luftfartøjer	Flyvekontrolltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
B	IFR	Alle luftfartøjer	Flyvekontrolltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
	VFR	Alle luftfartøjer	Flyvekontrolltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
C	IFR	IFR fra IFR IFR fra VFR	Flyvekontrolltjeneste	Ikke relevant	Ja	Ja	Ja
	VFR	VFR fra IFR	1) Flyvekontrolltjeneste for adskillelse fra IFR 2) VFR/VFR-trafikinformation (og undvigerådgivning på anmodning)	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
D	IFR	IFR fra IFR	Flyvekontrolltjeneste, trafikinformation om VFR-flyvninger (og undvigerrådgivning på anmodning)	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja

<i>Klasse</i>	<i>Flyvnings- type</i>	<i>Adskillelse</i>	<i>Tjeneste</i>	<i>Hastigheds- begrænsning (*)</i>	<i>Krav om radio- kommunikation</i>	<i>Krav om uafbrudt tovejs luft-til-jord-tale- kommunikation</i>	<i>Krav om ATC- klarering</i>
	VFR	Ingen	IFR/VFR- og VFR/VFR-trafikinformation (og undvigerådgivning på anmodning)	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
E	IFR	IFR fra IFR	Flyvekontrolltjeneste og, så vidt det er muligt, trafikinformation om VFR-flyvninger	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
	VFR	Ingen	Trafikinformation, så vidt det er muligt	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej
F	IFR	IFR fra IFR, så vidt det er muligt	Lufttrafikerådgivning, flyveinformationstjeneste på anmodning	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (***)	Nej (***)	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste på anmodning	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej

<i>Klasse</i>	<i>Flyvnings- type</i>	<i>Adskillelse</i>	<i>Tjeneste</i>	<i>Hastigheds- begrænsning (*)</i>	<i>Krav om radio- kommunikation</i>	<i>Krav om uafbrudt tovejs luft-til-jord-tale- kommunikation</i>	<i>Krav om ATC- klarering</i>
G	IFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste på anmodning	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (**)	Nej (**)	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste på anmodning	250 knob IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej

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

(**) Piloter opretholder uafbrudt luft-til-jord-talekommunikationsvagt og etablerer tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på en passende kommunikationskanal i RMZ.

(***) Obligatorisk luft-til-jord-talekommunikation for flyvninger, der deltager i rådgivningstjenesten. Piloter opretholder uafbrudt luft-til-jord-talekommunikationsvagt og etablerer tovejskommunikation, hvor det er nødvendigt, på en passende kommunikationskanal i RMZ.

TILLÆG 5

KRAV VEDRØRENDE LUFTFARTSTJENESTER

TEKNISKE SPECIFIKATIONER RELATERET TIL OBSERVATIONER FRA LUFTFARTØJER OG TALEKOMMUNIKATIONSRAPPORTER

1. INDHOLD I LUFTRAPPORTER

1.1 SPECIELLE LUFTRAPPORTER

1.1.1 Følgende elementer skal indgå i specielle luftrapporter:

Betegnelse for meddelelsestype

Sektion 1 (positionsinformation)

Luftfartøjsidentifikation

Position eller breddegrad og længdegrad

Tid

Niveau eller niveauområde

Sektion 3 (meteorologisk information)

Forhold, der udløser udstedelse af en speciel luftrapport, vælges fra listen i del B, kapitel 5, 5.2.1.

2. SÆRLIGE BESTEMMELSER OM RAPPORTERING OM VINDVARIATION OG VULKANSK ASKE

2.1 Rapportering om vindvariation

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

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

2.2 Rapportering om vulkansk aktivitet efter flyvningen

2.2.1 Når et luftfartøj ankommer til en flyveplads, afleverer luftfartøjsoperatøren eller et besætningsmedlem straks den udfyldte rapport om vulkansk aktivitet til det meteorologiske kontor på flyvepladsen, eller, hvis et sådant kontor ikke er let tilgængeligt for ankommende besætningsmedlemmer, håndteres den udfyldte formular i overensstemmelse med den meteorologiske myndigheds og luftfartøjsoperatørens lokale aftaler.

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

Tillæg til bilaget

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

DEL B

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

Afvigelse A11-01 ICAO bilag 11 Kapitel 2	Ny bestemmelse. I punkt 1.5.1.1.2 i EU-forordningen, som er baseret på punkt 2.24.1.1.1, note, i ICAO bilag 11, fastlægges følgende: 1.5.1.1.2 Kravene i litra d) og e) gælder også for lufttrafiktjenesteenheder, som er blevet underrettet i overensstemmelse med litra c).
Afvigelse A11-02 ICAO bilag 11 Kapitel 2	Ny bestemmelse. I punkt 1.5.1.1.3 i EU-forordningen, som er baseret på punkt 2.24.1.1.1 og 2.24.1.1, note, i ICAO bilag 11, fastlægges følgende: 1.5.1.1.3 Når luftfartøjets position bestemmes, skal lufttrafiktjenesteenheden: a) oplyse luftfartøjet om dets position og de korrigerende handlinger, det skal foretage, og disse oplysninger skal afgives straks, hvis lufttrafiktjenesteenheden bliver bekendt med, at der er mulighed for interception eller anden trussel mod luftfartøjets sikkerhed b) hvor det er nødvendigt, give andre lufttrafiktjenesteenheder og de relevante militære enheder relevante oplysninger om det vildfarne luftfartøj og eventuelle oplysninger, der er givet til luftfartøjet.
Afvigelse A11-03 ICAO bilag 11 Kapitel 2	Ny bestemmelse. I punkt 1.5.1.3 i EU-forordningen, som er baseret på punkt 2.23.3, note 1, og punkt 2.24.1.3 i ICAO bilag 11, fastlægges følgende: 1.5.1.3 I tilfælde af vildfarne eller uidentificerede luftfartøjer skal der tages højde for muligheden for, at luftfartøjet udsættes for en ulovlig handling. Hvis lufttrafiktjenesteenheden formoder, at et vildfarent eller uidentificeret luftfartøj kan være udsat for en ulovlig handling, underrettes den relevante myndighed, som staten har udpeget, straks i overensstemmelse med de lokale

<p>Afvigelse A11-04 ICAO bilag 11 Kapitel 3</p>	<p>procedurer.</p> <p>Ny bestemmelse. EU-forordningen, punkt 2.2.2, fastlægger følgende:</p> <p>2.2.2 Klareringer udstedt af flyvekontroenheder skal tilvejebringe adskillelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) mellem alle flyvninger i luftrum i klasse A og B b) mellem IFR-flyvninger i luftrum i klasse C, D og E c) mellem IFR-flyvninger og VFR-flyvninger i luftrum i klasse C d) mellem IFR-flyvninger og specielle VFR-flyvninger e) mellem specielle VFR-flyvninger, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet. <p>Dog kan der, når piloten på et luftfartøj anmoder herom, og det godkendes af piloten på det andet luftfartøj, og hvis det foreskrives af den kompetente myndighed, for de tilfælde, der er angivet i litra b) ovenfor i luftrum i klasse D og E, udstedes klareringer for et luftfartøj, hvis det tilvejebringer adskillelse for en specifik del af flyvningen under 3 050 m (10 000 ft) under stigning eller nedstigning om dagen under visuelle vejrforhold.</p>
<p>Afvigelse A11-05 ICAO bilag 11 Kapitel 3</p>	<p>EU-forordningen, punkt 2.4.4.1, fastlægger følgende (med tilføjelse af den understregede tekst til ICAO-standardens i bilag 11, 3.7.3.1):</p> <p>2.4.4 Tilbagelæsning af klareringer og sikkerhedsrelaterede oplysninger</p> <p>2.4.4.1 Alle sikkerhedsrelaterede dele af ATC-klareringer og instruktioner, som transmitteres via tale, gentages af flyvebesætningen over for flyvelederen. Følgende skal altid gentages:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ATC-ruteklareringer b) klareringer og instruktioner til at køre ind på en bane, lande på en bane, starte på en bane, holde kort før en bane, krydse en bane, <u>køre</u> på en

<p>Afvigelse A11-06</p> <p>ICAO bilag 11 Kapitel 3</p>	<p>bane eller køre tilbage ad en bane</p> <p>c) oplysninger om bane i brug, højdemålerindstilling, SSR-koder, nytildelte kommunikationskanaler, højdeinstruktioner, kurs- og fartinstruktioner</p> <p>d) gennemgangsniveau, hvad enten oplyst af flyvelederen eller indeholdt i en ATIS-udsendelse.</p> <p>EU-forordningen, punkt 2.4.4.1.1, fastlægger følgende (med tilføjelse af den understregede tekst til ICAO-standardens i bilag 11, punkt 3.7.3.1.1):</p> <p>2.4.4.1.1 Andre klareringer eller instruktioner, herunder betingede klareringer <u>og kørselsinstruktioner</u>, gentages eller bekræftes på en måde, der klart viser, at klareringen og instruktionen er forstået og vil blive fulgt.</p>
<p>Afvigelse A11-07</p> <p>ICAO bilag 11 Kapitel 3</p>	<p>Ny bestemmelse. EU-forordningen, punkt 2.6, fastlægger følgende:</p> <p>2.6 Speciel VFR i kontrolzoner</p> <p>2.6.1 Specielle VFR-flyvninger kan med en ATC-klarering få tilladelse til at operere i en kontrolzone. Bortset fra tilfælde, hvor den kompetente myndighed har givet tilladelse til helikoptere i særlige tilfælde såsom ambulanceflyvninger, søgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse, gælder følgende yderligere betingelser:</p> <p>a) for piloten:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) fri af skyer og med jordsigt ii) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m iii) hastigheden skal være 140 knob IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå sammenstød <p>b) for ATC:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) kun i løbet af dagen, medmindre andet foreskrives af den kompetente myndighed ii) sigtbarhed ved jorden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m iii) skydækkehøjden skal være mindst 180 m (600 ft).
<p>Afvigelse A11-08</p> <p>ICAO bilag 11</p>	<p>Ny bestemmelse. I punkt 3.1.2 i EU-forordningen, som er baseret på punkt 4.1.1, note, i ICAO bilag 11, fastlægges følgende:</p>

<p>Kapitel 4</p> <p>Afvigelse A3-01</p> <p>ICAO bilag 3</p> <p>Kapitel 5</p>	<p>3.1.2 Modtagelse af flyveinformationstjeneste fratager ikke luftfartøjschefen på et luftfartøj for noget ansvar, og luftfartøjschefen træffer den endelige beslutning om en eventuel foreslået ændring af flyveplanen.</p> <p>Ny bestemmelse. EU-forordningen, punkt 5.2.2, fastlægger følgende:</p> <p>5.2.2 De kompetente myndigheder foreskriver om nødvendigt andre forhold, der skal rapporteres af alle luftfartøjer, hvis de forekommer eller observeres.</p>
---	---