

NO

NO

NO



KOMMISSJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP

Brussel, ...
C

Forslag til

KOMMISJONSFORORDNING (EU) NR. .../...

av [...]

om endring av kommisjonsforordning (EU) nr. .../... om fastsettelse av felles lufttrafikkregler og operative bestemmelser for flysikringstjenester og framgangsmåter innen flysikring og om endring av 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

KOMMISJONSFORORDNING (EU) NR. .../...

av [...]

om endring av kommisjonsforordning (EU) nr. .../... om fastsettelse av felles lufttrafikkregler og operative bestemmelser for flysikringstjenester og framgangsmåter innen flysikring og om endring av 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)

EUROPAKOMMISJONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom, endret ved europaparlaments- og rådsforordning nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for å gjøre det europeiske lufttrafikksystemet mer effektivt og bærekraftig (heretter kalt «rammeforordningen»⁽¹⁾), særlig artikkel 5 og 8,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom, endret ved europaparlaments- og rådsforordning nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for å gjøre det europeiske lufttrafikksystemet mer effektivt og bærekraftig (heretter kalt «luftromsforordningen»⁽²⁾), særlig artikkel 4,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 (heretter kalt «EASAs grunnforordning»), særlig artikkel 8 og vedlegg Vb —

¹ EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34.

² EUT L 300 av 14.11.2009, s. 34.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I kommisjonsforordning (EU) nr. .../... gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 tilføyes følgende definisjoner:

«observasjon fra luftfartøy» vurdering av et eller flere værforhold gjort fra et luftfartøy under flyging,

«AIRMET-informasjon» opplysninger utsendt av et meteorologisk overvåkingskontor om observert eller forventet forekomst av angitte værforhold underveis som kan påvirke sikkerheten ved flyging i lav høyde, og som ikke inngår i værvarselet utsendt for flyging i lav høyde i den berørte flygeinformasjonsregion eller del av denne,

«flygerapport» en rapport fra et luftfartøy under flyging utarbeidet i samsvar med kravene om posisjonsrapport, eller en operativ og/eller meteorologisk rapport,

«instruks fra flygekontrolltjenesten» påbud utstedt av flygekontrolltjenesten med krav om at en flyger skal foreta en bestemt handling,

«automatisk terminalinformasjonstjeneste (ATIS)» automatisk levering, hele døgnet eller en nærmere bestemt del av døgnet, av ajourførte rutineopplysninger til ankommende og avgående luftfartøyer,

a. «automatisk terminalinformasjonstjeneste via datalink (D-ATIS)» formidling av ATIS via datalink,

b. «automatisk terminalinformasjonstjeneste via tale (Voice-ATIS)» formidling av ATIS ved hjelp av kontinuerlige og gjentatte talemeldinger,

«klareringsgrense» det punkt inntil hvilket et luftfartøy gis klarering fra flygekontrollen,

«etterfølgende klarering» klarering gitt til et luftfartøy fra en flygekontrollenhet som ikke er dette luftfartøyets gjeldende kontrollenhet,

«skylag av operativ betydning» skylag med skyhøyde under 1 500 m (5 000 ft) eller under høyeste minimum sektorhøyde, dersom dette er høyere, eller en bygesky (cumulonimbus) eller en opptårnet haugsky (cumulus congestus) uansett høyde,

«varsel» en redegjørelse om værforhold som forventes på et bestemt tidspunkt eller i en bestemt periode innenfor et angitt område eller del av luftrommet,

«radiopåbudssone (RMZ)» et luftrom av bestemte dimensjoner der radioutstyr er påbudt medbrakt og brukt,

«radionavigasjonstjeneste» en tjeneste som yter veiledning og leverer posisjonsdata ved hjelp av et eller flere radionavigasjonshjelpemidler med sikte på effektiv og sikker drift av luftfartøyer,

«rullebanesikt (RVR)» det område der flygeren av et luftfartøy på senterlinjen av en rullebane kan se rullebanemerkingen, rullebanekantlys eller rullebanesenterlinjelys.

«SIGMET» (significant meteorological information) informasjon utsendt av et meteorologisk overvåkingskontor om observerte eller forventede værphenomener som kan ha innvirkning på luftfartøyers sikkerhet under flyging.

«luftfartøy på avveier» et luftfartøy hvis kurs avviker betydelig fra dets planlagte rute eller som rapporterer at det har kommet på avveier,

“forslag til unnvikelsesmanøver” et forslag fra en lufttrafikkjenesteenhet med angivelse av hvilke manøvrer en flyger kan gjennomføre for å unngå kollisjon,

“trafikkinformasjon” informasjon utsendt fra en lufttrafikkjenesteenhet for å varsle en flyger om annen kjent eller observert lufttrafikk som kan befinne seg i nærheten av dens flygeposisjon eller planlagte flygerute, for å hjelpe flygeren til å unngå kollisjon,

“punkt for overføring av kontrollansvar” et definert punkt på et luftfartøys flygerute der ansvaret for å yte lufttrafikkjenester overfor luftfartøyet overføres fra én flygekontrollenhet eller kontrollposisjon til den neste,

“gjennomgangsnivå” er laveste brukbare flygenivå som er tilgjengelig over gjennomgangshøyde,

“transponderpåbudssone (TMZ)” et luftrom av bestemte dimensjoner der trykkhøyderapporterende transponder er påbudt medbrakt og brukt.

“uidentifisert luftfartøy” et luftfartøy som er blitt observert eller rapportert å fly i et gitt område men hvis identitet ikke er fastslått.»

2. I vedlegget til kommisjonsforordning (EU) nr. .../... settes en del B inn i samsvar med vedlegget til denne forordning.

Artikkel 2

1. Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
2. Den får anvendelse fra [XX/XX/XX].

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, [...]

For Kommisjonen

[...]

President

VEDLEGG

Del B — Krav til flysikringstjenester

Kapittel 1 — Lufttrafikkjenester

1.1 Generelt

1.1.1 Lufttrafikkjenestenes formål

1.1.1.1 Formålet for lufttrafikkjenestene skal være å

- a) forebygge kollisjoner mellom luftfartøyer,
- b) forebygge kollisjoner mellom luftfartøyer i manøvreringsområdet og hindringer i dette området,
- c) sørge for velordnet og rask trafikkavvikling,
- d) gi veiledning og informasjon som bidrar til sikker og effektiv gjennomføring av flygingene,
- e) underrette vedkommende organisasjoner om luftfartøyer som trenger søk- og redningstjeneste, og bistå disse organisasjoner etter behov.

1.1.2 Koordinering mellom luftfartøyoperatør og lufttrafikkjenester

1.1.2.1 Lufttrafikkjenesteenheten skal i utførelsen av sine plikter ta behørig hensyn til krav luftfartøyoperatørene stiller som følge av deres forpliktelser i henhold til de relevante EU-regler for luftfartsoperasjoner, og dersom dette kreves av luftfartøyoperatørene, gjøre slik informasjon, i den grad den er tilgjengelig, tilgjengelig for dem eller deres utpekte representanter for å sette dem eller deres utpekte representanter i stand til å utføre sine plikter.

1.1.2.2 Når en luftfartøyoperatør anmoder om det, skal meldinger (herunder posisjonsrapporter) som lufttrafikkjenesteenhetene mottar vedrørende driften av det luftfartøyet som denne luftfartøyoperatør yter operativ kontrolltjeneste for, i den grad det er praktisk mulig, gjøres umiddelbart tilgjengelig for luftfartøyoperatøren eller en utpekt representant i samsvar med lokalt avtalte framgangsmåter.

1.1.3 Tid i lufttrafikkjenestene

1.1.3.1 Kontrolltårnet skal, før et luftfartøy takser for avgang, gi flygeren korrekt tid, med mindre det er gjort avtale om at flygeren skal få dette fra andre kilder. Lufttrafikkjenesteenhetene skal dessuten på anmodning gi luftfartøyet korrekt tid. Korrekt tid skal avrundes til nærmeste halve minutt.

1.2 Luftromsklassifisering

1.2.1 Medlemsstatene skal, alt etter hvilke behov de har, klassifisere luftrommet i samsvar med følgende luftromsklassifisering og i samsvar med tillegg 4:

Klasse A. Bare IFR-flyging er tillatt. All flyging er underlagt flygekontrolltjeneste og er atskilt fra hverandre. Kontinuerlig luft-til-bakke talekommunikasjon kreves for all flyging. All flyging krever ATC-klarering.

Klasse B. IFR- og VFR-flyging er tillatt. All flyging er underlagt flygekontrolltjeneste og er atskilt fra hverandre. Kontinuerlig luft-til-bakke talekommunikasjon kreves for all flyging. All flyging krever ATC-klarering.

Klasse C. IFR- og VFR-flyging er tillatt. All flyging er underlagt flygekontrolltjeneste, og IFR-trafikk er atskilt fra annen IFR-trafikk og fra VFR-trafikk. VFR-trafikk er atskilt fra IFR-trafikk og mottar trafikkinformasjon om annen VFR-trafikk og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre. Kontinuerlig luft-til-bakke talekommunikasjon kreves for all flyging. For VFR-flyging under 3 050 m (10 000 ft) AMSL gjelder en hastighetsbegrensning på 250 knop avlest flyhastighet (IAS). All flyging krever ATC-klarering.

Klasse D. IFR- og VFR-flyging er tillatt, og all flyging er underlagt flygekontrolltjeneste. IFR-trafikk er atskilt fra annen IFR-trafikk og mottar trafikkinformasjon om annen VFR-trafikk og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre. VFR-flyging mottar trafikkinformasjon om all annen flyging og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre. Kontinuerlig luft-til-bakke talekommunikasjon kreves for all flyging, og for alle flyginger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL gjelder en hastighetsbegrensning på 250 knop IAS. All flyging krever ATC-klarering.

Klasse E. IFR- og VFR-flyging er tillatt. IFR-flyging er underlagt flygekontrolltjeneste og er atskilt fra annen IFR-trafikk. All flyging mottar trafikkinformasjon i den grad det er praktisk mulig. Kontinuerlig luft-til-bakke talekommunikasjon kreves for IFR-flyging. For alle flyginger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL gjelder en hastighetsbegrensning på 250 knop IAS. All IFR-flyging krever ATC-klarering. Klasse E skal ikke brukes til kontrollsoner.

Klasse F. IFR- og VFR-flyging er tillatt. Alle deltakende IFR-flyginger mottar trafikkveiledning, og alle flyginger mottar flygeinformasjonstjeneste etter anmodning. Kontinuerlig luft-til-bakke talekommunikasjon kreves for IFR-flyging som deltar i veiledningstjenesten, og alle IFR-flyginger skal være i stand til å opprette luft-til-bakke talekommunikasjon. For alle flyginger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL gjelder en hastighetsbegrensning på 250 knop IAS. ATC-klarering kreves ikke.

Klasse G. IFR- og VFR-flyginger er tillatt og mottar etter anmodning flygeinformasjonstjeneste. Alle IFR-flyginger skal være i stand til å opprette luft-til-bakke talekommunikasjon. For alle flyginger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL gjelder en hastighetsbegrensning på 250 knop IAS. ATC-klarering kreves ikke.

- 1.2.2 Innføring av klasse F skal betraktes som et midlertidig tiltak inntil den erstattes av en annen klassifisering.

1.3 Krav til kommunikasjon og SSR-transponder

1.3.1 Radiopåbudssone (RMZ)

- 1.3.1.1 VFR-flyging i de deler av luftrom klasse E, F eller G og IFR-flyging i de deler av luftrom klasse F eller G som er betegnet av vedkommende myndighet som RMZ-sone, skal opprettholde kontinuerlig lyttevakt på luft-til-bakke-alesambandet og opprette toveis kommunikasjon etter behov på hensiktsmessig kommunikasjonskanal, med mindre flygingen skjer i samsvar med alternative bestemmelser fastsatt av vedkommende myndighet for det aktuelle luftrom.

- 1.3.1.2 Flygere skal, før de flyr inn i en radiopåbudssone, foreta et innledende anrop på egnet kommunikasjonskanal og angi anropsstasjonens betegnelse og luftfartøyets kallesignal, luftfartøytype, posisjon, nivå, planlagt flygerute og annen informasjon som kreves av vedkommende myndighet.

2.3.1 Transponderpåbudssone (TMZ)

- 1.3.2.1 All flyging i luftrom betegnet av vedkommende myndighet som TMZ-sone, skal medføre og bruke SSR-transpondere som kan brukes i Mode A og C eller Mode S, med mindre flygingen skjer i samsvar med alternative bestemmelser fastsatt av vedkommende myndighet for det aktuelle luftrom.

1.3.3 Luftrom betegnet som radiopåbudssone og/eller transponderpåbudssone skal være behørig kunngjort i Aeronautical Information Publications (AIP).

1.4 Tjenester til luftfartøyer i en nødssituasjon

1.4.1 Dersom et luftfartøy er eller antas å være i en nødssituasjon, herunder utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, skal lufttrafikkjenesteeenheter yte mest mulig bistand til luftfartøyet og gi det slik prioritet over andre luftfartøyer som omstendighetene måtte kreve.

1.4.2 Dersom et luftfartøy er eller antas å være utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, skal lufttrafikkjenesteeenheter omgående besvare anmodninger fra luftfartøyet. Informasjon av betydning for at flygingen kan skje sikkert, skal fortsatt sendes, og nødvendige tiltak skal treffes for rask gjennomføring av alle faser av flygingen, særlig for at landingen kan gjennomføres sikkert.

1.4.3 Dersom et luftfartøy er eller antas å være utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, skal lufttrafikkjenesteeenheter, i samsvar med lokalt avtalte framgangsmåter, umiddelbart underrette vedkommende myndighet utpekt av staten og utveksle nødvendige opplysninger med luftfartøyoperatøren eller dennes utpekte representant.

1.5 Uforutsette omstendigheter under flyging

1.5.1 Luftfartøyer på avveier og uidentifiserte luftfartøyer

1.5.1.1 Så snart en lufttrafikkjenesteeinheit blir klar over at et luftfartøy er kommet på avveier, skal den treffe alle nødvendige tiltak som skissert i nr. 1.5.1.1.1 og 1.5.1.1.3 for å bistå luftfartøyet og ivareta sikker flyging.

1.5.1.1.1 Dersom luftfartøyets posisjon ikke er kjent, skal lufttrafikkjenesteeenheter

- a) forsøke å opprette toveis kommunikasjon med luftfartøyet, med mindre slik kommunikasjon allerede er opprettet,
- b) bruke alle tilgjengelige midler for å bestemme dets posisjon,
- c) informere andre lufttrafikkjenesteeenheter som luftfartøyet vil kunne komme inn i, og ta hensyn til alle de faktorer som kan ha påvirket navigasjonen av luftfartøyet under disse omstendigheter,
- d) underrette, i samsvar med lokalt avtalte framgangsmåter, vedkommende militære enheter og gi dem den relevante reiseplanen og andre opplysninger om luftfartøyet som er på avveier,
- e) anmode enhetene nevnt i bokstav c) og d) og andre luftfartøyer i luften om bistand til å opprette kommunikasjon med luftfartøyet og bestemme dets posisjon.

1.5.1.1.2 Kravene i bokstav d) og e) gjelder også for lufttrafikkjenesteeenheter som underrettes i samsvar med bokstav c).

1.5.1.1.3 Når luftfartøyets posisjon er fastslått, skal lufttrafikkjenesteeenheter

- a) underrette luftfartøyet om dets posisjon og hvilke korrigerende tiltak som skal treffes. Denne underretning skal gis så snart ATS er klar over at det foreligger en mulighet for avskjæring av luftfartøyet eller annen risiko som setter luftfartøyets sikkerhet i fare, og
- b) gi andre lufttrafikkjenesteeenheter og vedkommende militære enheter relevant informasjon i nødvendig omfang om luftfartøyet som er kommet på avveier, og om all veiledning gitt til dette luftfartøyet.

1.5.1.2 Så snart en lufttrafikkjenesteeinheit blir klar over et uidentifisert luftfartøy i dens område, skal den bestrebe seg på å fastslå luftfartøyets identitet når dette er nødvendig for å kunne yte

lufttrafikkjenester, eller når dette kreves av vedkommende militære myndigheter i samsvar med lokalt avtalte framgangsmåter. For dette formål skal lufttrafikkjenesteeheten treffe de av følgende tiltak som er hensiktsmessige, omstendighetene tatt i betraktning:

- a) forsøke å opprette toveis kommunikasjon med luftfartøyet,
- b) forhøre seg om flygingen hos andre lufttrafikkjenesteeheter i samme flygeinformasjonsregion og anmode dem om hjelp til å opprette toveis kommunikasjon med luftfartøyet,
- b) forhøre seg om flygingen hos lufttrafikkjenesteehetene i tilgrensende flygeinformasjonsregioner og anmode dem om hjelp til å opprette toveis kommunikasjon med luftfartøyet,
- d) forsøke å framskaffe opplysninger fra andre luftfartøyer i området.

1.5.1.2.1 Så snart luftfartøyets identitet er fastslått, skal lufttrafikkjenesteeheten underrette vedkommende militære enhet i nødvendig omfang.

1.5.1.3 Når det gjelder et luftfartøy som er kommet på avveier eller et uidentifisert luftfartøy, skal muligheten for at luftfartøyet har vært utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, tas i betraktning. Dersom lufttrafikkjenesteeheten anser at luftfartøy som er kommet på avveier eller et uidentifisert luftfartøy kan være utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, skal vedkommende myndighet utpekt av staten umiddelbart underrettes, i samsvar med lokalt avtalte framgangsmåter.

1.5.2 Avskjæring av sivilt luftfartøy

1.5.2.1 Så snart en lufttrafikkjenesteehet får vite at et luftfartøy er utsatt for avskjæring i dets ansvarsområde, skal den treffe de av følgende tiltak som er hensiktsmessige, omstendighetene tatt i betraktning:

- a) med alle midler forsøke å opprette toveis kommunikasjon med luftfartøyet som blir avskåret, herunder nødfrekvensen 121,5 MHz, med mindre slik kommunikasjon allerede er opprettet,
- b) underrette flygeren på det avskårne luftfartøyet om avskjæringen,
- c) opprette kontakt med enheten som kontrollerer avskjæringen, samtidig som toveis kommunikasjon opprettholdes med luftfartøyet som foretar avskjæringen, og gi den tilgjengelig informasjon om luftfartøyet,
- d) formidle meldinger etter behov mellom det avskjærende luftfartøy eller enheten som kontrollerer avskjæringen, og luftfartøyet som blir avskåret,
- e) i tett samarbeid med enheten som kontrollerer avskjæringen, treffe alle nødvendige tiltak for å ivareta sikkerheten til luftfartøyet som blir avskåret,
- f) underrette de lufttrafikkjenesteeheter som betjener tilgrensende flygeinformasjonsregioner, dersom det viser seg at luftfartøyet har forlatt slike tilgrensende flygeinformasjonsregioner.

1.5.2.2 Så snart en lufttrafikkjenesteehet får vite at et luftfartøy er utsatt for avskjæring utenfor dets ansvarsområde, skal den treffe de av følgende tiltak som er hensiktsmessige, omstendighetene tatt i betraktning:

- a) underrette den lufttrafikkjenesteehet som betjener luftrommet der avskjæringen finner sted, og gi denne enhet tilgjengelig informasjon som kan bidra til å identifisere luftfartøyet, og anmode den om å treffe tiltak i samsvar med nr. 1.5.2.1,

- b) formidle meldinger mellom luftfartøyet som blir avskåret og vedkommende lufttrafikkjeneste, enheten som kontrollerer avskjæringen eller luftfartøyet som foretar avskjæringen.

Kapittel 2 — Flygekontrolltjeneste

2.1 Anvendelse

2.1.1 Flygekontrolltjeneste skal ytes til

- a) all IFR-flyging i luftrom klasse A, B, C, D og E,
- b) all VFR-flyging i luftrom klasse B, C og D,
- c) all spesiell VFR-flyging,
- d) all lokaltrafikk på kontrollerte flyplasser.

2.2 Drift av flygekontrolltjenesten

2.2.1 For å kunne yte flygekontrolltjeneste skal en flygekontrollenhet

- a) gis opplysninger om hvert luftfartøys planlagte bevegelser, avvik fra disse samt løpende informasjon om hvert luftfartøys faktiske framdrift,
- b) på grunnlag av mottatte opplysninger bestemme kjente luftfartøyers relative posisjoner i forhold til hverandre,
- c) utstede klareringer og informasjon med sikte på å forebygge kollisjoner mellom luftfartøyer under dens kontroll og sørge for velordnet og rask trafikkavvikling,
- d) etter behov koordinere klareringer med andre enheter
 - 1) hver gang et luftfartøy ellers ville komme i konflikt med trafikk som kontrolleres av slike andre enheter,
 - 2) før kontrollen med et luftfartøy overføres til slike andre enheter.

2.2.2 Klareringer fra flygekontrollenheter skal sikre atskillelse

- a) mellom alle flyginger i luftrom klasse A og B,
- b) mellom IFR-flyginger i luftrom klasse C, D og E,
- c) mellom IFR-flyginger og VFR-flyginger i luftrom klasse C,
- d) mellom IFR-flyginger og spesielle VFR-flyginger,
- e) mellom spesielle VFR-flyginger, med mindre annet er fastsatt av vedkommende myndighet,

men dersom en flyger på et luftfartøy anmoder om det og flygeren på det andre luftfartøyet aksepterer det, og forutsatt at dette er tillatt i luftrom klasse D og E av vedkommende myndighet i tilfellene angitt under bokstav b), kan en flyging likevel klareres om dagen under VFR-forhold under forutsetning av at egen atskillelse opprettholdes med hensyn til en bestemt del av flygingen under 3 050 m (10 000 ft) under stigning eller nedstigning.

2.2.3 Med mindre redusert minsteatskillelse i nærheten av flyplasser kan anvendes, skal flygekontrollenheten sikre atskillelse ved hjelp av minst én av følgende:

- a) vertikal atskillelse, oppnådd ved å tildele ulike nivåer valgt fra tabellen over marsjhøyder i tillegg 2 til vedlegget til denne forordning; dog skal korrelasjonen mellom nivå og radarspor fastsatt i nevnte forordning ikke komme til anvendelse der annet er angitt i

relevant AIP eller ATC-klareringer. Minste vertikalatskillelse skal være nominelt 300 m (1 000 ft) opp til og med FL 410 og nominelt 600 m (2 000 ft) over dette nivå,

- b) horisontal atskillelse, oppnådd ved å sikre:
 - 1) atskillelse i lengderetningen, ved å opprettholde et intervall mellom luftfartøyer som flyr i samme, sammenfallende eller motgående radarspor, uttrykt i tid eller avstand, eller
 - 2) lateral atskillelse, ved å holde luftfartøyer på forskjellige ruter eller i forskjellige geografiske områder.

2.3 Minsteatskillelse

2.3.1 Valg av minsteatskillelse for en gitt del av luftrommet skal gjøres av den ANSP som har ansvar for å yte lufttrafikktenester, og skal godkjennes av den berørte vedkommende myndighet.

2.3.2 For trafikk som skal passere fra et luftrom og inn i et tilgrensende luftrom, og for ruter som under de gitte omstendigheter ligger nærmere den felles grense mellom de tilgrensende luftrommene enn gjeldende minsteatskillelse, skal valg av minsteavstander gjøres i samråd mellom de ANSP-er som har ansvar for lufttrafikktenestene i luftrommene som grenser til hverandre.

2.3.3 Nærmere opplysninger om valgte minsteavstander og hvilke områder de får anvendelse på, skal kunngjøres

- a) til de berørte lufttrafikktenesteneheter og
- b) til flygere og luftfartøyoperatører gjennom AIP, der atskillelse er basert på at luftfartøyene bruker bestemte navigasjonshjelpemidler eller bestemte navigasjonsmetoder.

2.4 Klarering fra flygekontrollen

2.4.1 Klarering fra flygekontrollen skal være basert utelukkende på kravene til yting av flygekontrollteneste.

2.4.2 Klareringers innhold

2.4.2.1 En klarering fra flygekontrollen skal inneholde

- a) luftfartøyets kjennesignal angitt i reiseplanen,
- b) klareringsgrense,
- c) flygerute,
- d) flygenivå(er) for hele eller deler av ruten og nivåendringer om nødvendig,
- e) eventuelle instruksjoner eller opplysninger som er nødvendige i forbindelse med innflygings- eller avgangsmanøvrer, kommunikasjon og utløpstid for klareringen.

2.4.3 Klareringer for transonisk flyging

2.4.3.1 En klarering fra flygekontrollen for den transoniske akselerasjonsfasen av en supersonisk flyging skal gjelde minst til denne fasen er avsluttet.

2.4.3.2 En klarering fra flygekontrollen for et luftfartøy for deselerasjon og nedstigning fra supersonisk marsjhastighet til subsonisk flyging skal forsøke å sikre uavbrutt nedstigning i den transoniske fasen.

2.4.4 Tilbakelesing av klareringer og sikkerhetsrelatert informasjon

- 2.4.4.1 Flygebesetningen skal lese tilbake til flygelederen de sikkerhetsrelaterte deler av ATC-klareringer som gis muntlig. Følgende punkter skal alltid leses tilbake:
- ATC-ruteklareringer,
 - klareringer for og instruksjoner om å fly inn i, lande på, avgå fra, holde klar av, krysse, takse og kjøre tilbake på en rullebane, og
 - rullebane i bruk, høydemålerinnstillinger, SSR-koder, nylig tildelte kommunikasjonskanaler, instruksjoner med hensyn til nivå, instruksjoner med hensyn til kurs og hastighet, og
 - gjennomgangsnivåer, enten de er gitt av flygeleder eller i ATIS-utsendelser.
- 2.4.4.1.1 Andre klareringer eller instruksjoner, herunder betingede klareringer og takseinstruksjoner, skal leses tilbake eller kvitteres for på en måte som klart angir at de er forstått og vil bli etterkommet.
- 2.4.4.1.2 Flygelederen skal lytte til tilbakelesingen for å forvise seg om at flygebesetningen har kvittert korrekt for klareringen eller instruksjonen, og skal umiddelbart treffe tiltak for å korrigere eventuelle avvik som framkommer ved tilbakelesing.
- 2.4.4.2 Tilbakelesing av CPDLC-meldinger skal ikke være nødvendig, med mindre annet er angitt av ANSP.
- 2.4.5 Samordning av klareringer
- 2.4.5.1 En klarering fra flygekontrollen skal samordnes mellom flygekontrollenhetene slik at de dekker hele eller en definert del av ruten til et luftfartøy som beskrevet i bestemmelsene i 2.4.5.1.1 til 2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Et luftfartøy skal klareres for hele ruten fram til flyplassen på første bestemmelsessted
- når det før avgang har vært mulig å koordinere klareringen mellom alle de enheter under hvis kontroll luftfartøyet vil komme, eller
 - når det er rimelig grad av sikkerhet for forutgående koordinering mellom de enheter under hvis kontroll luftfartøyet vil komme.
- 2.4.5.2 Dersom koordinering i henhold til nr. 2.4.5.1.1 ikke er oppnådd eller ikke forventes, skal luftfartøyet klareres bare til det punkt der koordinering er sikret med en rimelig grad av sikkerhet; før luftfartøyet ankommer dette punkt, eller ved dette punkt, skal det få videre klarering, og venteinstruksjoner skal gis etter behov.
- 2.4.5.2.1 Der dette er angitt av ATS-enheten, skal luftfartøyet kontakte en etterfølgende flygekontrollenhet for å få etterfølgende klarering før punktet for overføring av kontrollansvar.
- 2.4.5.2.1.1 Luftfartøyer skal opprettholde nødvendig toveis kommunikasjon med gjeldende flygekontrollenhet mens etterfølgende klarering oppnås.
- 2.4.5.2.1.2 En klarering gitt som en etterfølgende klarering, skal være klart gjenkjennelig som sådan av flygeren.
- 2.4.5.2.1.3 Med mindre etterfølgende klareringer er koordinert, skal de ikke berøre luftfartøyets opprinnelige flygeprofil i noe luftrom, annet enn flygeprofilen i luftrommet som tilhører den flygekontrollenhet som har ansvar for å gi etterfølgende klarering.
- 2.4.5.3 Dersom et luftfartøy har til hensikt å avgå fra en flyplass i ett kontrollområde og fly inn i et annet kontrollområde i løpet av et tidsrom på tretti minutter eller slikt annet tidsrom som måtte være avtalt mellom de berørte områdekontrollsentraler, skal koordinering med den etterfølgende områdekontrollsentralen gjøres før avgangsklarering gis.
- 2.4.5.4 Dersom et luftfartøy har til hensikt å forlate et kontrollområde for å fly utenfor kontrollert luftrom, og deretter skal fly inn i det samme eller et annet kontrollområde, kan det gis klarering

fra avgangspunktet til flyplassen på første bestemmelsessted. Slik klarering eller revisjon av slik klarering skal gjelde bare de deler av flygingen som finner sted i kontrollert luftrom.

2.5 Kontroll av personer og kjøretøyer på flyplasser

2.5.1 Bevegelse av personer eller kjøretøyer, herunder luftfartøyer som slepes, i manøvreringsområdet på en flyplass, skal kontrolleres etter behov av kontrolltårnet for å unngå å sette dem eller luftfartøyer som lander, takser eller tar av, i fare.

2.5.2 Under forhold der lavsiktsprosedyrer kommer til anvendelse

- a) skal bare personer og kjøretøyer som er strengt nødvendige befinne seg i manøvreringsområdet på en flyplass, og det skal særlig tas hensyn til kravene til beskyttelse av ILS/MLS-følsomme områder når kategori II- eller kategori III-operasjoner med presisjonsinstrumenter gjennomføres,
- b) med forbehold for bestemmelsene i 2.5.3 skal minsteatskillelsen mellom kjøretøyer og taksende luftfartøyer være som angitt av ANSP og godkjent av vedkommende myndighet, og ta i betraktning tilgjengelige hjelpemidler,
- c) når blandede ILS- og MLS kategori II- eller kategori III-operasjoner med presisjonsinstrumenter finner sted fortløpende på samme rullebane, skal de mest kritiske og sensitive ILS- eller MLS-områdene beskyttes.

2.5.3 Utrykningskjøretøyer som skal bistå et luftfartøy i en nødssituasjon, skal gis prioritet foran all annen trafikk på bakken.

2.5.4 Med forbehold for bestemmelsene i 2.5.3 skal kjøretøyer i manøvreringsområdet overholde følgende regler:

- a) kjøretøyer og kjøretøyer som sleper luftfartøyer skal vike for luftfartøyer som lander, tar av eller takser,
- b) kjøretøyer skal vike for andre kjøretøyer som sleper luftfartøyer,
- c) kjøretøyer skal vike for andre kjøretøyer i samsvar med instruksene fra en lufttrafikkjenesteenhet,
- d) uten hensyn til bestemmelsene i bokstav a), b) og c) skal kjøretøyer og kjøretøyer som sleper luftfartøyer etterkomme instruksene fra kontrolltårnet.

2.6 Spesiell VFR-flyging i kontrollsoner

2.6.1 Spesiell VFR-flyging krever ATC-klarering for å tillates i en kontrollsone. Med mindre tillatelse er gitt fra vedkommende myndighet for helikoptre i særskilte tilfeller som ambulanseflyging, søk- og redningsoperasjoner og brannbekjempelse, skal følgende tilleggsvilkår komme til anvendelse:

- a) av flygeren:
 - i) klar av skyer og med sikt til bakken eller vannet,
 - ii) flysikt ikke under 1 500 m, eller for helikoptre, ikke under 800 m,
 - iii) hastighet ikke over 140 knop IAS for å ha mulighet til å oppdage annen trafikk og hindringer tidsnok til å unngå sammenstøt, og
- b) av ATC:
 - i) bare om dagen, med mindre annet tillates av vedkommende myndighet,
 - ii) bakkesikt ikke under 1 500 m, eller for helikoptre, ikke under 800 m,

- iii) skydekkehøyde ikke under 180 m (600 ft).

Kapittel 3 — Flygeinformasjonstjeneste

3.1 Anvendelse

- 3.1.1 Flygeinformasjonstjeneste skal ytes av vedkommende lufttrafikkjenesteenheter til alle luftfartøyer som kan bli berørt av informasjonen, og som:
- er underlagt flygekontrolltjeneste, eller
 - på annen måte er kjent for de berørte lufttrafikkjenesteenheter.
- 3.1.2 Selv om fartøysjefen på et luftfartøy mottar flygeinformasjonstjeneste, fritar ikke det ham eller henne fra sitt ansvar, og fartøysjefen skal selv treffe den endelige beslutning om eventuelle forslag til endringer i reiseplan.
- 3.1.3 Dersom en lufttrafikkjenesteenheter yter både flygeinformasjonstjeneste og flygekontrolltjeneste, skal den i situasjoner der dette er påkrevet, prioritere flygekontrolltjeneste framfor flygeinformasjonstjeneste.

3.2 Flygeinformasjonstjenestens omfang

- 3.2.1 Flygeinformasjonstjenesten skal formidle relevant
- SIGMET- og AIRMET-informasjon,
 - opplysninger om pre-eruptiv vulkansk aktivitet, vulkanutbrudd og skyer av vulkansk aske,
 - opplysninger om utslipp i atmosfæren av radioaktivt materiale eller giftige kjemikalier,
 - opplysninger om endringer i radionavigasjonstjenestenes tilgjengelighet,
 - opplysninger om endringer i forholdene på flyplasser og tilhørende anlegg, herunder opplysninger om tilstanden på ferdelsområdet på flyplasser når de er berørt av snø, is eller vannansamlinger med dybde av betydning,
 - opplysninger om ubemannede friballonger,
- og andre opplysninger som kan berøre sikkerheten.
- 3.2.2 Flygeinformasjonstjeneste som ytes til flyginger skal omfatte, i tillegg til det som er angitt i 3.2.1, formidling av opplysninger om
- værrapporter eller værvarsler for avgangs-, ankomst- og alternative flyplasser,
 - kollisjonsfare, for luftfartøyer som flyr i luftrom klasse C, D, E, F og G,
 - for flyginger over vannområder, i den grad det er praktisk mulig, samt der flygeren anmoder om det, alle tilgjengelige opplysninger som radiokallesignal, posisjon, rettvise kurs, hastighet osv. for overflatefartøyer i området.
- 3.2.3 Flygeinformasjonstjeneste som ytes til VFR-flyginger skal omfatte, i tillegg til det som er angitt i 3.2.1, formidling av tilgjengelige opplysninger om trafikk og værforhold langs flygeruten som kan gjøre flyging etter visuelle flygeregler umulig.

3.3 Automatisk terminalinformasjonstjeneste (ATIS)

- 3.3.1 Bruk av ATIS-meldinger i styrte spørsmål/svar-sendinger
- 3.3.1.1 På anmodning fra flygeren skal gjeldende ATIS-melding(er) sendes av vedkommende lufttrafikkjenesteenheter.

3.3.1.2 Dersom Voice-ATIS og/eller D-ATIS sendes:

- a) skal luftfartøyene bekrefte at informasjonen er mottatt når de oppretter kommunikasjon med den ATS-enhet som yter innflygingskontrolltjeneste, kontrolltårnet eller AFIS-enheten, alt etter som, og
- b) vedkommende lufttrafikkjenesteenhet skal, når den svarer et luftfartøy som kvitterer for mottak av en ATIS-melding eller, dersom det gjelder et ankommende luftfartøy, på slikt annet tidspunkt som vedkommende myndighet har fastsatt, opplyse luftfartøyet om gjeldende høydemålerinnstilling.

3.3.1.3 Informasjon i gjeldende ATIS, som det berørte luftfartøy har bekreftet å ha mottatt, trenger ikke tas med i en styrt sending til luftfartøyet, bortsett fra høydemålerinnstillingen, som skal gis i samsvar med 3.3.1.2.

3.3.1.4 Dersom et luftfartøy bekrefter mottak av en ATIS som ikke lenger gjelder, skal alle informasjonselementer som må oppdateres, umiddelbart sendes til luftfartøyet.

3.3.2 ATIS til ankommende og avgående luftfartøyer

3.3.2.1 ATIS-meldinger som inneholder både ankomst- og avgangsinformasjon, skal inneholde følgende informasjonselementer i denne rekkefølge:

- a) flyplassnavn,
- b) kode for ankomst- og/eller avgangsplass,
- c) kontraktstype, dersom kommunikasjonen foregår via D-ATIS,
- d) meldingskategori,
- e) observasjonstidspunkt, om relevant,
- f) type(r) innflyging som kan forventes,
- g) rullebane(r) i bruk, status for eventuelt bremsesystem som utgjør en potensiell fare,
- h) rullebaneforhold av betydning, og om relevant, bremseeffekt,
- i) forsinkelse i venteposisjon, om relevant,
- j) gjennomgangsnivå, om relevant,
- k) annen viktig operativ informasjon,
- l) opplysninger om bakkevind, med vindretning og -hastighet, herunder variasjoner av betydning, og der det finnes vindsensorer som spesifikt gjelder de delene av rullebanen(e) som er i bruk, og luftfartøyoperatørene anmoder om slik informasjon, også betegnelse på rullebanen og den delen av rullebanen som informasjonen gjelder,
- m) sikt og om relevant, RVR, (³)
- n) aktuelt vær, (*)
- o) skylag under 1 500 m (5 000 ft) eller under høyeste minste sektorhøyde (MSA) hvis dette er høyere enn 1 500 m, cumulonimbus, og hvis overskyet, eventuell vertikal sikt, (*)
- p) lufttemperatur,
- q) duggpunktstemperatur,

³ *) Disse opplysningene erstattes med begrepet «CAVOK» når følgende vilkår er oppfylt på observasjonstidspunktet: a) sikt er 10 km eller mer, og laveste sikt er ikke rapportert, b) ingen skyer av operativ betydning, og c) ingen vær fenomener av betydning for luftfarten.

- r) høydemålerinnstilling(er),
- s) alle tilgjengelige opplysninger om værfenomener av betydning i inn- og utflygingsområdene, herunder vindskjær, og opplysninger om nylig forekomst av værfenomener av operativ betydning,
- t) tendensvarsel, når tilgjengelig, og
- u) spesifikke ATIS-instrukser.

3.3.3 ATIS til ankommende luftfartøyer

3.3.3.1 ATIS-meldinger som kun inneholder ankomstinformasjon, skal inneholde følgende informasjonselementer i denne rekkefølge:

- a) flyplassnavn,
- b) kode for ankomstplass,
- c) kontraktstype, dersom kommunikasjonen foregår via D-ATIS,
- d) meldingskategori,
- e) observasjonstidspunkt, om relevant,
- f) type(r) innflyging som kan forventes,
- g) hovedrullebane(r) for landing, status for eventuelt bremsesystem som utgjør en potensiell fare,
- h) rullebaneforhold av betydning, og om relevant, bremseeffekt,
- i) forsinkelse i venteposisjon, om relevant,
- j) gjennomgangsnivå, om relevant,
- k) annen viktig operativ informasjon,
- l) opplysninger om bakkevind, med vindretning og -hastighet, herunder signifikante variasjoner, og der det finnes vindsensorer som spesifikt gjelder de delene av rullebanen(e) som er i bruk, og luftfartøyoperatørene anmoder om slik informasjon, også betegnelse på rullebanen og den delen av rullebanen som informasjonen gjelder,
- m) sikt og om relevant, RVR, (*)
- n) aktuelt vær, (4)
- o) skylag under 1 500 m (5 000 ft) eller under høyeste minimum sektorhøyde (MSA) hvis dette er høyere enn 1 500 m, cumulonimbus, og hvis overskyet, eventuell vertikal sikt, (*)
- p) lufttemperatur,
- q) duggpunktstemperatur,
- r) høydemålerinnstilling(er),
- s) alle tilgjengelige opplysninger om værfenomener av betydning i innflygingsområdet, herunder vindskjær, og opplysninger om nylig forekomst av værfenomener av operativ betydning,
- t) tendensvarsel, når tilgjengelig, og

4 *) Disse opplysningene erstattes med begrepet «CAVOK» når følgende vilkår er oppfylt på observasjonstidspunktet: a) sikt er 10 km eller mer, og laveste sikt er ikke rapportert, b) ingen skyer av operativ betydning, og c) ingen værfenomener av betydning for luftfarten.

u) spesifikke ATIS-instrukser.

3.3.4 ATIS til avgående luftfartøyer

3.3.4.1 ATIS-meldinger som kun inneholder avgangsinformasjon, skal inneholde følgende informasjonselementer i denne rekkefølge:

- a) avgangsplass,
- b) kode for avgangsplass,
- c) kontraktstype, dersom kommunikasjonen foregår via D-ATIS,
- d) meldingskategori,
- e) observasjonstidspunkt, om relevant,
- g) rullebane(r) som skal brukes ved avgang, status for eventuelt bremsesystem som utgjør en potensiell fare,
- g) signifikante forhold på rullebanen(e) som skal brukes ved avgang, og om relevant, bremseeffekt,
- h) forsinket avgang, om relevant,
- i) gjennomgangsnivå, om relevant,
- j) annen viktig operativ informasjon,
- k) opplysninger om bakkevind, med vindretning og -hastighet, herunder signifikante variasjoner, og der det finnes vindsensorer som spesifikt gjelder de delene av rullebanen(e) som er i bruk, og luftfartøyoperatørene anmoder om slik informasjon, også betegnelse på rullebanen og den delen av rullebanen som informasjonen gjelder,
- l) sikt og om relevant, RVR, (*)
- m) aktuelt vær, (5)
- n) skylag under 1 500 m (5 000 ft) eller under høyeste minimum sektorhøyde (MSA) hvis dette er høyere enn 1 500 m, cumulonimbus, og hvis overskyet, eventuell vertikal sikt, (*)
- o) lufttemperatur,
- p) duggpunktstemperatur,
- q) høydemålerinnstilling(er),
- r) alle tilgjengelige opplysninger om vær fenomener av betydning i utflygingsområdet, herunder vindskjær,
- s) tendensvarsel, når tilgjengelig, og
- t) spesifikke ATIS-instrukser.

Kapittel 4 — Alarntjeneste

4.1 Anvendelse

4.1.1 Lufttrafikk tjenesteenhetene skal yte alarntjeneste

⁵ *) Disse opplysningene erstattes med begrepet «CAVOK» når følgende vilkår er oppfylt på observasjonstidspunktet: a) sikt er 10 km eller mer, og laveste sikt er ikke rapportert, b) ingen skyer av operativ betydning, og c) ingen vær fenomener av betydning for luftfarten.

- a) til alle luftfartøyer som er underlagt flygekontrolltjeneste,
- b) i den grad det er praktisk mulig, til alle andre luftfartøyer som har innlevert en reiseplan eller på annen måte er kjent for luftrafikkjenestene, og
- c) til alle luftfartøyer som er eller antas å være utsatt for et anslag mot dets sikkerhet.

4.2 Informasjon til luftfartøyer i nærheten av et luftfartøy i nød

- 4.2.1 Når en luftrafikkjenesteenhet har fått visshet for at et luftfartøy er i nød, skal andre luftfartøyer som befinner seg i nærheten av det berørte luftfartøy, med forbehold for 4.2.2, snarest mulig underrettes om hva nødssituasjonen består i.
- 4.2.2 Når en luftrafikkjenesteenhet har fått visshet for eller antar at et luftfartøy er utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, skal det i ATS luft-til-bakke-kommunikasjon ikke gjøres noen henvisning til nødssituasjonens art med mindre dette allerede er vist til i kommunikasjon fra det berørte luftfartøy, og det er sikkert at slik henvisning ikke vil forverre situasjonen.

Kapittel 5 — Meteorologiske tjenester — Observasjoner og rapporter fra luftfartøyer via talekommunikasjon

5.1 Typer observasjoner fra luftfartøyer

- 5.1.1 Følgende observasjoner fra luftfartøyer skal videreformidles i alle flygefaser:
 - a) spesielle observasjoner fra luftfartøyer og
 - b) andre ikke-rutinemessige observasjoner fra luftfartøyer.

5.2 Spesielle observasjoner fra luftfartøyer

- 5.2.1 Spesielle observasjoner skal gjøres og rapporteres av alle luftfartøyer når følgende forhold påtreffes eller observeres:
 - a) moderat eller kraftig turbulens,
 - b) moderat eller kraftig ising,
 - c) kraftig fallvind,
 - d) tordenvær, uten hagl, som er skjult, innhyllet, utbredt eller i bygelinjer,
 - d) tordenvær, med hagl, som er skjult, innhyllet, utbredt eller i bygelinjer,
 - f) kraftig støvstorm eller kraftig sandstorm,
 - g) skyer av vulkansk aske eller
 - h) pre-eruptiv vulkansk aktivitet eller et vulkanutbrudd.
- 5.2.2 Vedkommende myndigheter skal etter behov foreskrive andre forhold som alle luftfartøyer skal rapportere når de påtreffes eller observeres.

5.3 Andre ikke-rutinemessige observasjoner fra luftfartøyer

- 5.3.1 Dersom andre vær fenomener påtreffes enn dem som er angitt i 5.2.1, f.eks. vindskjær, og som etter fartøysjefens vurdering kan påvirke sikkerheten ved eller effektiv drift av andre flyoperasjoner, skal fartøysjefen underrette vedkommende luftrafikkjenesteenhet så snart som praktisk mulig.

5.4 Rapportering av observasjoner fra luftfartøyer via talekommunikasjon

- 5.4.1 Observasjoner fra luftfartøyer skal rapporteres under flyging på det tidspunkt observasjonen gjøres eller så snart som praktisk mulig deretter.
- 5.4.2 Observasjoner fra luftfartøyer skal rapporteres som flygerapporter og skal være i samsvar med de tekniske spesifikasjonene i tillegg 5.

5.5 Utveksling av flygerapporter

- 5.5.1 ATS-enheter skal så snart som praktisk mulig sende spesielle og ikke-rutinemessige flygerapporter til
 - a) andre berørte luftfartøyer,
 - b) vedkommende meteorologisk overvåkingsskontor (MWO) og
 - c) andre berørte ATS-enheter.
- 5.5.2 Den berørte ATS-enhet bestemmer hvor ofte og hvor lenge slike rapporter skal sendes til luftfartøyene.

TILLEGG 4 — ATS-LUFTROMSKLASSER — TJENESTER SOM YTES OG KRAV FOR FLYGING

(viser til 1.2.1 i del B kapittel 1)

<i>Klasse</i>	<i>Flygingens art</i>	<i>Atskillelse etableres mellom</i>	<i>Form for tjeneste</i>	<i>Hastighetsbegrensning (*)</i>	<i>Krav til radiosamband</i>	<i>Toveis luft-til-bakke tale-kommunikasjon hele tiden</i>	<i>Krever ATC-klarering</i>
A	Kun IFR	Alle luftfartøyer	Flygekontrolltjeneste	ikke relevant	Ja	Ja	Ja
B	IFR	Alle luftfartøyer	Flygekontrolltjeneste	ikke relevant	Ja	Ja	Ja
	VFR	Alle luftfartøyer	Flygekontrolltjeneste	ikke relevant	Ja	Ja	Ja
C	IFR	IFR fra IFR IFR fra VFR	Flygekontrolltjeneste	ikke relevant	Ja	Ja	Ja
	VFR	VFR fra IFR	1) Flygekontrolltjeneste for atskillelse fra IFR-trafikk, 2) Trafikkinformasjon for VFR/VFR (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre)	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
D	IFR	IFR fra IFR	Flygekontrolltjeneste, trafikkinformasjon om annen VFR-flyging (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre)	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja

<i>Klasse</i>	<i>Flygingens art</i>	<i>Atskillelse etableres mellom</i>	<i>Form for tjeneste</i>	<i>Hastighetsbegrensning (*)</i>	<i>Krav til radiosamband</i>	<i>Toveis luft-til-bakke tale-kommunikasjon hele tiden</i>	<i>Krever ATC-klarering</i>
	VFR	Ingen	Trafikkinformasjon om annen IFR/VFR- og VFR/VFR-flyging (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre)	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
E	IFR	IFR fra IFR	Flygekontrolltjeneste og i den grad det er praktisk mulig, trafikkinformasjon om annen VFR-flyging	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
	VFR	Ingen	Trafikkinformasjon i praktisk mulig omfang	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nei (**)	Nei (**)	Nei
F	IFR	IFR fra IFR i praktisk mulig omfang	Veiledningstjeneste for luftfarten; flygeinformasjonstjeneste etter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (***)	Nei (***)	Nei
	VFR	Ingen	Flygeinformasjonstjeneste etter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nei (**)	Nei (**)	Nei
G	IFR	Ingen	Flygeinformasjonstjeneste etter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (**)	Nei (**)	Nei

NO

NO

<i>Klasse</i>	<i>Fly- gøngens art</i>	<i>Atskillelse etableres mellom</i>	<i>Form for tjeneste</i>	<i>Hastighets- begrensning (*)</i>	<i>Krav til radiosamband</i>	<i>Toveis luft-til-bakke tale- kommunikasjon hele tiden</i>	<i>Krever ATC- klarering</i>
	VFR	Ingen	Flygeinformasjonstjeneste etter anmodning	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nei (**)	Nei (**)	Nei
(*) Dersom gjennomgangshøyden er lavere enn 3 050 m (10 000 ft) AMSL, skal FL 100 brukes i stedet for 10 000 ft.							
(**) Flygere skal opprettholde kontinuerlig lyttevakt på luft-til-bakke-talesambandet og opprette toveis kommunikasjon etter behov på hensiktsmessig kommunikasjonskanal i RMZ.							
(***) Luft-til-bakke-kommunikasjon påbudt for flygninger som deltar i veiledningstjenesten. Flygere skal opprettholde kontinuerlig lyttevakt på luft-til-bakke-talesambandet og opprette toveis kommunikasjon etter behov på hensiktsmessig kommunikasjonskanal i RMZ.							

TILLEGG 5

KRAV TIL FLYSIKRINGSTJENESTER

TEKNISKE SPESIFIKASJONER KNYTTET TIL OBSERVASJONER OG RAPPORTER FRA LUFTFARTØYER VIA TALEKOMMUNIKASJON

1. INNHOLDET I FLYGERAPPORTER

1.1 SPESIELLE FLYGERAPPORTER

1.1.1 Spesielle flygerapporter skal inneholde følgende elementer:

Meldingskategori

Del 1 (posisjonsinformasjon)

Luftfartøyets kjennesignal

Posisjon eller breddegrad og lengdegrad

Klokkeslett

Flygenivå(er)

Del 3 (Meteorologisk informasjon)

Forhold som skal være gjenstand for spesielle flygerapporter, er angitt i og skal velges fra listen i 5.2.1 i del B kapittel 5.

2. SÆRLIGE BESTEMMELSER OM RAPPORTERING AV VINDSKJÆR OG VULKANSK ASKE

2.1 Rapportering av vindskjær

2.1.1 Ved rapportering av vindskjær som påtreffes under inn- eller utflyging, skal luftfartøytype også opplyses.

2.1.2 Dersom vindskjær er rapportert eller varslet for inn- eller utflygingsfasen, men ikke påtreffes, skal fartøysjefen underrette vedkommende lufttrafikkjenesteenheter så snart som praktisk mulig, med mindre fartøysjefen er kjent med at vedkommende lufttrafikkjenesteenheter allerede har fått slik underretning av et foregående luftfartøy.

2.2 Rapportering etter flyging av vulkansk aktivitet

2.2.1 Når en flyging ankommer på en flyplass, skal luftfartøyoperatøren eller et medlem av flygebesetningen uten opphold levere inn en utfylt rapport om vulkansk aktivitet til meteorologisk kontor på flyplassen, men dersom slikt kontor ikke er lett tilgjengelig for besetningsmedlemmer på ankommende flyginger, skal det utfylte skjemaet behandles i samsvar med lokal avtale mellom meteorologisk myndighet og luftfartøyoperatøren.

2.2.2 Den utfylte rapporten om vulkansk aktivitet som mottas av det meteorologiske kontoret skal uten opphold oversendes til det meteorologiske overvåkingskontor som har ansvar for meteorologisk overvåking i den flygeinformasjonsregion der den vulkanske aktiviteten ble observert.

Tillegg til vedlegget

Liste over omforente avvik som skal meldes til ICAO i samsvar med artikkel 5 i denne forordning:

DEL B

Forskjeller mellom del B og internasjonale standarder i Annex 11 (13. utgave, herunder alle endringer til og med nr. 47-B) og Annex 3 (17. utgave, herunder alle endringer til og med nr. 75) til Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart.

Forskjell A11-01 ICAO Annex 11 Kapittel 2	<p>Ny bestemmelse. 1.5.1.1.2 i unionsforordningen, som er basert på noten til 2.24.1.1.1 i ICAO Annex 11, lyder:</p> <p>1.5.1.1.2 Kravene i bokstav d) og e) gjelder også for lufttrafikkjenesteenheter som underrettes i samsvar med bokstav c).</p>
Forskjell A11-02 ICAO Annex 11 Kapittel 2	<p>Ny bestemmelse. 1.5.1.1.3 i unionsforordningen, som er basert på 2.24.1.1.2 og noten til 2.24.1.1.1 i ICAO Annex 11, lyder:</p> <p>1.5.1.1.3 Når luftfartøyets posisjon er fastslått, skal lufttrafikkjenesteenheten</p> <p>a) underrette luftfartøyet om dets posisjon og hvilke korrigerende tiltak som skal treffes. Denne underretning skal gis så snart ATS er klar over at det foreligger en mulighet for avskjæring av luftfartøyet eller annen risiko som setter luftfartøyets sikkerhet i fare, og</p> <p>b) gi andre lufttrafikkjenesteenheter og vedkommende militære enheter relevant informasjon i nødvendig omfang om luftfartøyet som er kommet på avveier, og om all veiledning gitt til dette luftfartøyet.</p>
Forskjell A11-03 ICAO Annex 11 Kapittel 2	<p>Ny bestemmelse. 1.5.1.3 i unionsforordningen, som er basert på note 1 til 2.23.3 og på 2.24.1.3 i ICAO Annex 11, lyder:</p> <p>1.5.1.3 Når det gjelder et luftfartøy som er kommet på avveier eller et uidentifisert luftfartøy, skal muligheten for at luftfartøyet har vært utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, tas i betraktning. Dersom lufttrafikkjenesteenheten anser at luftfartøy som er kommet på avveier eller et uidentifisert luftfartøy kan være utsatt for et anslag mot dets sikkerhet, skal vedkommende myndighet utpekt av staten umiddelbart underrettes, i samsvar</p>

<p>Forskjell A11-04</p> <p>ICAO Annex 11 Kapittel 3</p>	<p>med lokalt avtalte framgangsmåter.</p> <p>Ny bestemmelse. 2.2.2 i unionsforordningen lyder:</p> <p>2.2.2 Klareringer fra flygekontrollenheter skal sikre atskillelse</p> <ul style="list-style-type: none"> a) mellom alle flyginger i luftrom klasse A og B, b) mellom IFR-flyginger i luftrom klasse C, D og E, c) mellom IFR-flyginger og VFR-flyginger i luftrom klasse C, d) mellom IFR-flyginger og spesielle VFR-flyginger, e) mellom spesielle VFR-flyginger, med mindre annet er fastsatt av vedkommende myndighet, <p>men dersom en flyger på et luftfartøy anmoder om det og flygeren på det andre luftfartøyet aksepterer det, og forutsatt at dette er tillatt i luftrom klasse D og E av vedkommende myndighet i tilfellene angitt under bokstav b), kan en flyging likevel klareres om dagen under VFR-forhold under forutsetning av at egen atskillelse opprettholdes med hensyn til en bestemt del av flygingen under 3 050 m (10 000 ft) under stigning eller nedstigning.</p>
<p>Forskjell A11-05</p> <p>ICAO Annex 11 Kapittel 3</p>	<p>2.4.4.1 i unionsforordningen lyder (der understreket tekst er tilføyd i forhold til 3.7.3.1 i ICAO-standard i Annex 11):</p> <p>2.4.4 Tilbakelesing av klareringer og sikkerhetsrelatert informasjon</p> <p>2.4.4.1 Flygebesetningen skal lese tilbake til flygelederen de sikkerhetsrelaterte deler av ATC-klareringer som gis muntlig. Følgende punkter skal alltid leses tilbake:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ATC-ruteklareringer, b) klareringer for og instruksjoner om å fly inn i, lande på, avgå fra, holde klar av, krysse, <u>takse</u> og kjøre tilbake på en rullebane, og c) rullebane i bruk, høydemålerinnstillinger, SSR-koder, <u>nylig tildelte kommunikasjonskanaler</u>, instruksjoner med hensyn til nivå, instruksjoner med

<p>Forskjell A11-06 ICAO Annex 11 Kapittel 3</p>	<p>hensyn til kurs og hastighet, og</p> <p>d) gjennomgangsnivåer, enten de er gitt av flygeleder eller i ATIS-utsendelser.</p> <p>2.4.4.1.1 i unionsforordningen lyder (der understreket tekst er tilføyd i forhold til 3.7.3.1.1 i ICAO-standard i Annex 11):</p> <p>2.4.4.1.1 Andre klareringer eller instruksjoner, herunder betingede klareringer og takseinstruksjoner, skal leses tilbake eller kvitteres for på en måte som klart angir at de er forstått og vil bli etterkommet.</p> <p>Ny bestemmelse. 2.6 i unionsforordningen lyder:</p>
<p>Forskjell A11-07 ICAO Annex 11 Kapittel 3</p>	<p>2.6 Spesiell VFR-flyging i kontrollsoner</p> <p>2.6.1 Spesiell VFR-flyging krever ATC-klarering for å tillates i en kontrollsoner. Med mindre tillatelse er gitt fra vedkommende myndighet for helikoptre i særskilte tilfeller som ambulansflyging, søk- og redningsoperasjoner og brannbekjempelse, skal følgende tilleggsvilkår komme til anvendelse:</p> <p>a) av flygeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) klar av skyer og med sikt til bakken eller vannet, ii) flysikt ikke under 1 500 m, eller for helikoptre, ikke under 800 m, iii) hastighet ikke over 140 knop IAS for å ha mulighet til å oppdage annen trafikk og hindringer tidsnok til å unngå sammenstøt, og <p>b) av ATC:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) bare om dagen, med mindre annet tillates av vedkommende myndighet, ii) bakkesikt ikke under 1 500 m, eller for helikoptre, ikke under 800 m, iii) skydekke høyde ikke under 180 m (600 ft).
<p>Forskjell A11-08 ICAO Annex 11</p>	<p>Ny bestemmelse. 3.1.2 i unionsforordningen, som er basert på noten til 4.1.1 i ICAO Annex 11, lyder:</p>

<p>Kapittel 4</p> <p>Forskjell A3-01</p> <p>ICAO Annex 3</p> <p>Kapittel 5</p>	<p>3.1.2 Selv om fartøysjefen på et luftfartøy mottar flygeinformasjonstjeneste, fritar ikke det ham eller henne fra sitt ansvar, og fartøysjefen skal selv treffe den endelige beslutning om eventuelle forslag til endringer i reiseplan.</p> <p>Ny bestemmelse. 5.2.2 i unionsforordningen lyder:</p> <p>5.2.2 Vedkommende myndigheter skal etter behov foreskrive andre forhold som alle luftfartøyer skal rapportere når de påtreffes eller observeres.</p>
---	--