
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



Bryssel den ...

C

Utkast till

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr .../...

av den [...]

om ändring av kommissionens förordning (EU) nr .../... om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafikledning och om ändring av förordningarna (EG) nr 2096/2005, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010

(Text av betydelse för EES)

Utkast till

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr .../...

av den [...]

om ändring av kommissionens förordning (EU) nr .../... om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafikledning och om ändring av förordningarna (EG) nr 2096/2005, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet (nedan kallad *ramförordningen*)², särskilt artiklarna 5 och 8,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet, (nedan kallad *förordningen om luftrummet*)³, särskilt artikel 4,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 (nedan kallad *EASA:s grundförordning*), särskilt artikel 8 och 8b samt bilaga Vb,

² EUT L 300, 14.11.2009, s. 34.

³ EUT L 300, 14.11.2009, s. 34.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Kommissionens förordning (EU) nr .../... ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande definitioner läggas till:

”observation från luftfartyg (aircraft observation): bestämning av en eller flera meteorologiska element som görs från ett luftfartyg under flygning,

AIRMET-information (AIRMET information): information utfärdad av en övervakningsenhet för flygväder om förekomst eller förväntad förekomst av angivna väderfenomen på en sträcka som kan påverka säkerheten hos låghöjdsflygningar.

rapport från luftfartyg (air-report): rapport från ett luftfartyg som har tagits fram i enlighet med kraven för position samt operativ och/eller meteorologisk rapportering,

flygkontrollinstruktion (air traffic control instruction): instruktioner från flygkontrollenhet till en pilot att utföra en angiven manöver,

automatisk terminalinformationstjänst (automatic terminal information service – ATIS): automatisk sändning av gällande rutinupplysningar till ankommande och avgående luftfartyg under hela eller en del av dygnet på något av följande sätt:

a. *datalänk-ATIS (D-ATIS):* ATIS-utsändning via datalänk.

b. *talad ATIS (voice-ATIS):* ATIS-utsändning genom kontinuerligt upprepade röstsändningar.

klareringsgräns (clearance limit): den punkt till vilken ett luftfartyg har erhållit klarering,

kommande klarering (downstream clearance): klarering utfärdad till ett luftfartyg för ett annat luftrum än det man befinner sig i, av en flygtrafikledningsenhet som inte är aktuell kontrollenhet för det luftfartyget,

moln av operativ betydelse (cloud of operational significance): moln där höjden till molnbasen understiger 1 500 m (5 000 ft) eller understiger högsta värdet för lägsta sektorhöjd, beroende på vilket som är störst, eller också ett cumulonimbusmoln eller ett upptornat cumulusmoln oavsett höjd,

prognos (forecast): uppgift om förväntade väderförhållanden avseende angiven tid eller tidsperiod och angivet område eller angiven del av luftrummet,

luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse (radio mandatory zone – RMZ): luftrum med definierad avgränsning där det är obligatoriskt att medföra och använda radioutrustning,

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

bansynvidd (runway visual range – RVR): den sträcka över vilken piloten i ett luftfartyg på banans centrumlinje kan se banans dagermarkeringar, bankantljus eller centrumlinjeljus,

SIGMET-uppgift (SIGMET information): uppgift utfärdad av ett meteorologiskt övervakningskontor beträffande förekomst eller väntad förekomst på flygsträckan av vissa angivna väderfenomen, som kan inverka på flygsäkerheten,

desorienterat luftfartyg (strayed aircraft): ett luftfartyg som har en betydande avvikelse från avsedd färdlinje eller som rapporterar att det har kommit vilse,

trafikerådgivning (traffic avoidance advice): råd avseende manövrering, lämnat av en flygtrafikledningsenhet för att hjälpa en pilot att undvika kollision,

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

överlämningspunkt (transfer of control point): en angiven punkt, belägen utmed ett luftfartygs flygrutt, vid vilken ansvaret för utövande av flygkontrolltjänst för ett luftfartyg överlämnas från en flygkontrollenhet eller en kontrollposition till nästkommande,

genomgångsnivå (transition level): lägsta tillgängliga flygnivå ovanför genomgångshöjden,

luftrum med transponderkrav (transponder mandatory zone – TMZ): luftrum med definierad avgränsning där det är obligatoriskt att medföra och använda transpondrar som rapporterar tryckhöjden,

oidentifierat luftfartyg (unidentified aircraft): luftfartyg som har observerats eller rapporterats befinna sig inom ett visst område, men vars identitet inte har fastställts.”

2. I bilagan till kommissionens förordning (EU) nr .../... ska en del B införas i enlighet med bilagan till denna förordning.

Artikel 2

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den [XX/XX/XX].

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

Utfärdad i Bryssel den [...]

På kommissionens vägnar

[...]

Ordförande

BILAGA

Del B – Krav för tjänster inom flygtrafikledning

Kapitel 1 – Flygtrafikledningstjänsten

1.1 Allmänt

1.1.1 Uppgifter för flygtrafikledningstjänsten

1.1.1.1 Flygtrafikledningstjänstens syften ska vara att

- a) förhindra kollisioner inbördes mellan luftfartyg,
- b) förhindra kollisioner mellan luftfartyg på manöverområde och hinder på detta område,
- c) främja och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde,
- d) lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet, och
- e) underrätta vederbörande organisationer när ett luftfartyg behöver räddningstjänst och i behövlig omfattning bistå dessa organisationer.

1.1.2 Samordning mellan flygoperatörer och flygtrafikledningsenheter.

1.1.2.1 När flygtrafikledningsenheter fullgör sina uppgifter ska de ta rimlig hänsyn till de av flygoperatörernas behov som styrs av deras skyldigheter enligt tillämpliga EU-bestämmelser om flygdrift. Om flygoperatörerna så begär ska flygtrafikledningsenheten lämna de upplysningar som är tillgängliga och som behövs för att flygoperatörerna ska kunna utföra sina uppgifter till dem eller deras representanter .

1.1.2.2 När så begärs av en flygoperatör ska meddelanden (inklusive positionsrapporter), som tagits emot av flygtrafikledningsenheter och som är relaterade till de flygoperationer för vilka operativ ledningstjänst tillhandahålls för denna flygoperatör, så långt möjligt omedelbart vidarebefordras till flygoperatören eller en utsedd representant i enlighet med lokalt överenskomna förfaranden.

1.1.3 Tidsangivelser inom flygtrafikledningstjänsten

1.1.3.1 Flygplatskontrollen ska lämna rätt tid till piloten före ett luftfartygs taxning för start, om inte åtgärder har vidtagits för att piloten ska få denna uppgift från andra källor. Flygtrafikledningsenheter ska dessutom på begäran lämna rätt tid till luftfartyg. Rätt tid ska lämnas som närmaste halva minut.

1.2 Luftrumsklassificering

1.2.1 Medlemsstaterna ska utifrån sina behov ange luftrum enligt följande luftrumsklassificering samt enligt tillägg 4:

Klass A. Endast IFR-flygningar är tillåtna. Flygkontrolltjänst tillhandahålls för samtliga flygningar och separation upprätthålls mellan alla flygningar. Krav på oavbruten dubbelriktad radioförbindelse för samtliga flygningar. Klarering krävs för samtliga flygningar.

Klass B. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna. Flygkontrolltjänst tillhandahålls för samtliga flygningar och separation upprätthålls mellan alla flygningar. Krav på oavbruten dubbelriktad radioförbindelse för samtliga flygningar. Klarering krävs för samtliga flygningar.

Klass C. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna. Flygkontrolltjänst tillhandahålls för samtliga flygningar och IFR-flygningar separeras från andra IFR-flygningar och från VFR-flygningar.

VFR-flygningar separeras från IFR-flygningar och får trafikinformation om andra VFR-flygningar samt trafikrådgivning på begäran. Krav på dubbelriktad radioförbindelse för samtliga flygningar. För VFR-flygningar gäller en fartbegränsning på 250 kt avläst kurshastighet (IAS) under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Klarering krävs för samtliga flygningar.

Klass D. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna. Flygkontrolltjänst tillhandahålls för samtliga flygningar. IFR-flygningar separeras från andra IFR-flygningar, och får trafikinformation för VFR-flygningar samt trafikrådgivning på begäran. VFR-flygningar får trafikinformation om alla andra flygningar samt trafikrådgivning på begäran. Krav på oavbruten dubbelriktad radioförbindelse för samtliga flygningar och en fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Klarering krävs för samtliga flygningar.

Klass E. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna. Flygkontrolltjänst tillhandahålls för IFR-flygningar. IFR-flygningar separeras från andra IFR-flygningar. Alla flygningar får trafikinformation, om detta är praktiskt möjligt. Krav på oavbruten dubbelriktad radioförbindelse för IFR-flygningar. En fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Klarering krävs för samtliga IFR-flygningar. Klass E får inte användas inom kontrollzoner.

Klass F. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna. Samtliga IFR-flygningar får flygrådgivningstjänst och alla flygningar får flyginformationstjänst på begäran. Krav på oavbruten dubbelriktad radioförbindelse för IFR-flygningar som nyttjar rådgivningstjänsten och samtliga IFR-flygningar ska kunna upprätta dubbelriktad radioförbindelse. En fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Klarering krävs inte.

Klass G. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna och flyginformationstjänst tillhandahålls på begäran. Samtliga IFR-flygningar ska kunna upprätta dubbelriktad radioförbindelse. En fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Klarering krävs inte.

- 1.2.2 Införandet av klass F är att betrakta som en tillfällig åtgärd fram till dess att den kan ersättas av en alternativ klassificering.

1.3 Krav för kommunikation och SSR-transponder

1.3.1 Luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse (Radio Mandatory Zone – RMZ)

- 1.3.1.1 VFR-flygningar som genomförs i delar av luftrumsklass E, F eller G samt IFR-flygningar som genomförs i delar av luftrumsklass F eller G, som av den behöriga myndigheten har angetts som luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse (RMZ), ska upprätthålla passning på föreskriven radiokanal och vid behov upprätta dubbelriktad radioförbindelse på aktuell radiokanal, om inte alternativa bestämmelser som har föreskrivits behörig myndighet för detta luftrum gäller.

- 1.3.1.2 Före inträde i ett luftrum med krav på dubbelriktad radioförbindelse ska piloten göra ett första anrop på föreskriven radiokanal och lämna uppgift om den anropade stationens beteckning, anropssignal, typ av luftfartyg, position, höjd, flygningens syfte och annan information som föreskrivs av den behöriga myndigheten.

1.3.2 Luftrum med transponderkrav (Transponder Mandatory Zone – TMZ)

- 1.3.2.1 Alla flygningar som genomförs i luftrum som av den behöriga myndigheten har angetts som luftrum med transponderkrav (TMZ) ha SSR-transponddrar med mod A och C eller mod S, om inte alternativa bestämmelser som har föreskrivits av behörig myndighet för detta luftrum gäller.

- 1.3.3 Uppgifter om luftrum som har angetts som luftrum med krav på dubbelriktad förbindelse och/eller luftrum med transponderkrav ska publiceras i luftfartspublikationerna.

1.4 Tjänster åt luftfartyg i händelse av nödläge

- 1.4.1 När ett luftfartyg är eller tros vara i ett nödläge, inbegripet att ett luftfartyg är utsatt för olaglig handling, ska flygtrafikledningsenheterna prioritera, hjälpa och ge luftfartyget företräde framför andra luftfartyg, enligt vad situationen kräver.
- 1.4.2 När det är känt eller misstänks att ett luftfartyg är utsatt för olaglig handling ska berörd flygtrafikledningsenhet omgående efterkomma luftfartygets önskemål. Information som gäller flygningens säkerhet ska fortsätta att sändas och nödvändiga åtgärder ska vidtas för att påskynda genomförandet av flygningens samtliga faser, med särskild vikt på en säker landning för luftfartyget.
- 1.4.3 När det är känt eller misstänks att ett luftfartyg är utsatt för olaglig handling ska berörd flygtrafikledningsenhet i enlighet med lokalt överenskomna förfaranden omedelbart informera den berörda myndighet som har utsetts av staten samt utbyta nödvändig information med flygoperatören eller dess utsedde representant.

1.5 Oförutsedda händelser under flygning

1.5.1 Desorienterade eller oidentifierade luftfartyg

- 1.5.1.1 Så snart en flygtrafikledningsenhet får vetskap om ett desorienterat luftfartyg ska den vidta alla nödvändiga åtgärder enligt punkterna 1.5.1.1.1 och 1.5.1.1.3 för att bistå luftfartyget och säkra flygningen.

1.5.1.1.1 Om luftfartygets position inte är känd, ska flygtrafikledningsenheten

- a) försöka upprätta dubbelriktad radioförbindelse med luftfartyget, om inte sådan förbindelse redan finns upprättad,
- b) använda alla tillgängliga medel för att fastställa dess position,
- c) informera andra flygtrafikledningsenheter, vars område luftfartyget kan ha kommit in i eller kan tänkas komma in i. Därvid ska hänsyn tas till samtliga faktorer som under rådande omständigheter kan ha påverkat luftfartygets navigering,
- d) i enlighet med lokalt överenskomna förfaranden informera tillämpliga militära enheter och förse dem med aktuell färdplan och andra uppgifter om det desorienterade luftfartyget,
- e) från de enheter som avses i punkterna c och d samt från andra luftfartyg i luften begära all tänkbar hjälp för att upprätta radioförbindelse med luftfartyget och fastställa dess position.

- 1.5.1.1.2 Kraven under punkterna d och e ska även gälla för flygtrafikledningsenheter som har informerats i enlighet med punkt c.

1.5.1.1.3 När luftfartygets position har fastställts, ska flygtrafikledningsenheten

- a) meddela luftfartyget dess position och ange vilka korrigerande åtgärd som ska vidtas. Denna information ska meddelas omedelbart när flygtrafikledningen får kännedom om ett eventuellt ingripande eller annan fara för luftfartygets säkerhet, och
- b) efter behov förse andra flygtrafikledningsenheter och tillämpliga militära enheter med aktuell information om det desorienterade luftfartyget och de råd som har lämnats till detta luftfartyg.

- 1.5.1.2 Så snart en flygtrafikledningsenhet får vetskap om ett oidentifierat luftfartyg inom sitt område, ska den försöka fastställa luftfartygets identitet när så behövs för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst, eller när det krävs av vederbörande militära myndigheter i enlighet med överenskomna förfaranden. I detta syfte ska flygtrafikledningsenheten vidta de av följande åtgärder som är tillämpliga med hänsyn till omständigheterna:

- a) Försöka upprätta dubbelriktad radioförbindelse med luftfartyget.
- b) Göra förfrågningar hos andra flygtrafikledningsenheter inom flyginformationsregionen om flygningen och begära deras hjälp med att upprätta dubbelriktad radioförbindelse med luftfartyget.
- c) Göra förfrågningar hos flygtrafikledningsenheter i angränsande flyginformationsregioner om flygningen och begära deras hjälp med att upprätta dubbelriktad radioförbindelse med luftfartyget.
- d) Försöka få information från andra luftfartyg i området.

1.5.1.2.1 Flygtrafikledningsenheterna ska, när så behövs, informera vederbörande militära enhet så snart luftfartygets identitet har fastställts.

1.5.1.3 När det gäller ett desorienterat eller oidentifierat luftfartyg ska möjligheten att det har utsatts för olaglig handling beaktas. Om flygtrafikledningsenheten anser att ett desorienterat eller oidentifierat luftfartyg kan vara utsatt för olaglig handling, ska den av staten utsedda berörda myndigheten omedelbart informeras i enlighet med lokalt överenskomna förfaranden.

1.5.2 Ingripande mot civila luftfartyg

1.5.2.1 Så snart en flygtrafikledningsenhet får kännedom om att ett ingripande mot ett luftfartyg pågår inom dess ansvarsområde, ska den vidta de av följande åtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna:

- a) Försöka upprätta dubbelriktad radioförbindelse med det luftfartyg som är föremål för ingripandet på alla tillgängliga kanaler, även kanalen för trängande situationer 121,5 MHz, om inte sådan förbindelse redan finns.
- b) Informera piloten på det luftfartyg som är föremål för ingripandet om detta ingripande.
- c) Ta kontakt med den enhet som leder ingripandet och som upprätthåller dubbelriktad förbindelse med det ingripande luftfartyget och förse den med tillgänglig information om luftfartyget som är föremål för ingripandet.
- d) Efter behov, vidarebefordra meddelanden mellan det ingripande luftfartyget eller mellan den enheten som leder det ingripande luftfartyget och det luftfartyg som är föremål för ingripandet,
- e) I nära samordning med den enhet som leder ingripandet vidta alla åtgärder som behövs för att garantera säkerheten för det luftfartyg som är föremål för ingripandet.
- f) Informera flygtrafikledningsenheter i angränsande flyginformationsregioner om det förefaller som om luftfartyget till följd av desorientering har avlägsnat sig från dessa angränsande flyginformationsregioner.

1.5.2.2 Så snart en flygtrafikledningsenhet får kännedom om att ett ingripande pågår mot ett luftfartyg utanför dess ansvarsområde, ska den vidta de av följande åtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna:

- a) Informera den flygtrafikledningsenhet som betjänar det luftrum inom vilket ingripandet äger rum. Förse denna enhet med tillgänglig information som hjälper den att identifiera luftfartyget samt begära att den ska vidta åtgärd enligt punkt 1.5.2.1.
- b) Vidarebefordra meddelanden mellan det luftfartyg som är föremål för ingripandet och berörd flygtrafikledningsenhet, den enhet som leder ingripandet eller det ingripande luftfartyget.

Kapitel 2 – Flygkontrolltjänst

2.1 Tillämpning

2.1.1 Flygkontrolltjänst ska utövas för

- a) alla IFR-flygningar i luftrumsklasserna A, B, C, D och E,
- b) alla VFR-flygningar i luftrumsklasserna B, C och D,
- c) alla speciella VFR-flygningar,
- d) all flygplatstrafik vid kontrollerade flygplatser.

2.2 Utövande av flygkontrolltjänst

2.2.1 När flygkontrolltjänst utövas ska flygkontrollenheten

- a) förses med upplysningar om luftfartygs planerade rörelser och ändringar i dessa planer, samt med fortlöpande upplysningar om alla luftfartygs faktiska rörelser,
- b) med ledning av erhållna upplysningar fastställa kända luftfartygs lägen i förhållande till varandra,
- c) lämna klareringar och upplysningar i syfte att förhindra kollision mellan luftfartyg under dess kontroll och att främja ett välordnat flygtrafikflöde,
- d) vid behov samordna klareringar med andra enheter
 - 1) när luftfartyg annars skulle kunna komma att inverka på trafik som står under kontroll av dessa enheter, eller
 - 2) innan kontrollen av ett luftfartyg överlämnas till en annan enhet.

2.2.2 Klareringar som ges av flygkontrollenheter ska ge separation mellan

- a) alla flygningar i luftrumsklasserna A och B,
- b) IFR-flygningar i luftrumsklasserna C, D och E,
- c) IFR-flygningar och VFR-flygningar i luftrumsklass C,
- d) IFR-flygningar och speciella VFR-flygningar, och
- e) mellan speciella VFR-flygningar såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten,

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

2.2.3 Frånsett i de fall när reducerat separationsminima kan tillämpas i närheten av flygplatser ska en flygkontrollenhet upprätthålla minst ett av följande slag av separation:

- a) Separation i höjddled, som upprättas genom att tilldela luftfartyg olika flyghöjder som har valts från tabellen med marschnivåer i tillägg 2 i bilagan till denna förordning, förutom att den överensstämmelse mellan höjd och färdlinje som anges där inte ska tillämpas när annat föreskrivs i lämpliga luftfartspublikationer eller i klareringar. Separation i höjddled ska ha det nominella värdet 300 m (1 000 ft) upp till och med FL 410 samt 600 m (2 000 ft) över denna nivå.

- b) Horisontell separation, som upprättas genom tillämpning av
 - 1) separation i längdled, genom att upprätthålla ett mellanrum, uttryckt i tid eller avstånd, mellan luftfartyg som framförs längs samma färdlinje, skärande färdlinjer eller motsatta färdlinjer eller
 - 2) separation i sidled, genom att bibehålla luftfartyg på skilda flygvägar eller i skilda geografiska områden.

2.3 Separationsminima

- 2.3.1 Separationsminima för tillämpning inom en angiven del av luftrummet ska väljas av den leverantör av flygtrafiktjänster som ansvarar för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst och som har godkänts av berörd behörig myndighet.
- 2.3.2 För trafik som kommer att passera från ett till ett annat angränsande luftrum samt för flygvägar som är närmare den gemensamma gränsen för angränsande luftrum än de separationsminima som ska tillämpas under dessa omständigheter, ska separationsminima väljas i samråd mellan de leverantörer av flygtrafiktjänster som ansvarar för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst i de angränsande luftrummen.
- 2.3.3 Detaljer om valda separationsminima och deras tillämpningsområde ska meddelas till
 - a) berörda flygtrafikledningseenheter och
 - b) piloter och flygoperatörer genom luftfartspublikationer, då separationer grundas på luftfartygs användning av särskilda navigationshjälpmedel eller särskilda navigationsmetoder.

2.4 Klareringar

- 2.4.1 Klareringar ska enbart grundas på kravet att utöva flygkontrolltjänst.
- 2.4.2 Innehåll i klarering
 - 2.4.2.1 En klarering ska ange följande:
 - a) Luftfartygets beteckning som den framgår av färdplanen.
 - b) Klareringsgräns.
 - c) Flygväg.
 - d) Flyghöjd(er) för hela eller delar av sträckan och vid behov ändringar av flyghöjder.
 - e) Andra behövliga instruktioner eller upplysningar om sådana förhållanden som förfaranden för ankommande och avgående trafik, radioförbindelse och tidpunkt då klareringen utgår.
 - 2.4.3 Klareringar för flygning i överljudsfart
 - 2.4.3.1 Klareringen för en överljudsflygnings accelerationsfas genom ljudfart ska gälla till åtminstone slutet av denna fas.
 - 2.4.3.2 I klarering som avser ett luftfartygs retardation och plané från marschfart i överljudsfart till flygning i ljudfart ska kontinuerlig plané eftersträvas under retardationsfasen.
 - 2.4.4 Motläsning av klareringar och säkerhetsrelaterade upplysningar
 - 2.4.4.1 Flygbesättning ska till flygledare motläsa säkerhetsrelaterade delar av klarering och instruktioner som sänts muntligt. Följande delar ska alltid motläsas:
 - a) Klarering avseende flygväg.

- b) Klarering för och instruktioner om att köra ut på, landa på, starta från, hålla före, korsa, taxa och taxa tillbaka på alla banor.
- c) Bana i användning, höjdmätarinställning, SSR-koder, nytilldelade radiokanal, klareringar avseende flyghöjd, kurs- och fartinstruktioner.
- d) Genomgångsnivå, oavsett om denna utfärdas av flygledare eller ingår i ATIS-utsändning.

2.4.4.1.1 Andra klareringar eller instruktioner, inklusive villkorsklareringar och taxningsinstruktioner, ska läsas tillbaka eller bekräftas på ett sätt som klart visar att de har blivit uppfattade och kommer att följas.

2.4.4.1.2 Flygledare ska lyssna på motläsningen för att förvissa sig om att klareringen eller instruktionen har blivit korrekt kvitterad av flygbesättningen och ska vidta omedelbar åtgärd för att korrigera varje felaktighet som upptäcks vid motläsningen.

2.4.4.2 Muntlig motläsning av meddelande via datalänkförbindelse (CPDLC) ska inte utföras, om detta inte har angivits av ANSP.

2.4.5 Samordning av klareringar

2.4.5.1 En klarering ska samordnas mellan flygkontrollenheterna så att de täcker hela eller delar av färdvägen för ett luftfartyg enligt bestämmelserna i punkt 2.4.5.1.1–2.4.5.4.

2.4.5.1.1 Ett luftfartyg ska klareras för hela färdvägen till första planerade landningsflygplats

- a) när det före avgång har varit möjligt att samordna klareringen mellan samtliga enheter som kommer att ansvara för kontrollen av luftfartyget, eller
- b) när det finns skäl att anta att samordning kan ske i rimlig tid mellan de enheter som ansvarar för kontrollen av luftfartyget längre fram.

2.4.5.2 När samordning enligt punkt 2.4.5.1.1 inte har åstadkommits eller förväntas ske, ska luftfartyget endast klareras till den punkt där samordning kan ske med rimlig grad av visshet. Innan denna punkt nås eller vid denna punkt ska luftfartyget få vidare klarering och instruktioner att vänta i tillämpliga fall.

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

2.4.5.2.1.1 Luftfartyg ska upprätthålla nödvändig dubbelriktad förbindelse med aktuell flygtrafikledningsenhet när de får en kommande klarering.

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

2.4.5.2.1.3 Om ingen samordning sker ska kommande klarering inte påverka luftfartygets ursprungliga färdväg, förutom i det luftrum den kommande klareringen gäller.

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

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

2.5 Ledning av personer och fordon på flygplatser

- 2.5.1 Personers och fordons rörelser, inklusive bogsering av luftfartyg, på en flygplats manöverområde ska vid behov kontrolleras av flygplatskontrollen för att undvika fara för dem eller för landande, taxande eller startande luftfartyg.
- 2.5.2 Vid förhållanden då förfaranden vid låga siktvärden tillämpas ska
- a) personer och fordon i verksamhet på en flygplats manöverområde begränsas till ett oumbärligt minimum och särskilt hänsyn ska tas till kraven för att skydda ILS/MLS-säkerhetsområde när Kategori II- eller Kategori III-förfaranden pågår,
 - b) om inte annat följer av bestämmelserna i punkt 2.5.3 ska minimiseparation mellan fordon och taxande luftfartyg föreskrivas av leverantören av flygtrafiktjänster och godkännas av den behöriga myndigheten, med hänsyn tagen till tillgängliga hjälpmedel,
 - c) när blandad precisionsinflygningsverksamhet som ILS och MLS Kategori II- eller Kategori III-instrumentinflygningar fortlöpande pågår till samma bana, ska de mer restriktiva ILS- eller MLS-säkerhetsområdena skyddas.
- 2.5.3 Räddningsfordon som framförs för att hjälpa ett luftfartyg i nödläge ska lämna företräde före all annan marktrafik.
- 2.5.4 Om inte annat följer av bestämmelserna i punkt 2.5.3 ska fordon på manöverområde iakttä följande regler:
- a) Fordon och fordon som bogserar luftfartyg ska lämna företräde åt luftfartyg som landar, startar eller taxar.
 - b) Fordon ska lämna företräde åt andra fordon som bogserar luftfartyg.
 - c) Fordon ska lämna företräde åt andra fordon i enlighet med flygtrafikledningsenhetens instruktioner.
 - d) Trots vad som sägs i punkterna a, b och c ska fordon och fordon som bogserar luftfartyg följa de instruktioner som utfärdas av flygplatskontrollen.

2.6 Speciell VFR-flygning i kontrollzoner

- 2.6.1 Speciella VFR-flygningar får tillåtas inom en kontrollzon, förutsatt att de har erhållit klarering. Förutom när den behöriga myndigheten för helikoptrar har gett tillstånd för specialfall som medicinska flygningar, sök- och räddningsoperationer samt brandbekämpning ska dessutom följande villkor gälla:
- a) För piloten:
 - i) Fri från molnen och med sikt till marken eller vattnet.
 - ii) Flygsikten understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m.
 - iii) Med en fart på högst 140 kt IAS för att ge god möjlighet att upptäcka annan trafik och alla hinder i tid för att undvika en kollision.
 - b) För flygkontrollenheten:
 - i) Endast under dager, om inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat.
 - ii) Sikten vid marken understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m.
 - iii) Molntäckeshöjden understiger inte 180 m (600 ft).

Kapitel 3 – Flyginformationstjänst

3.1 Tillämpning

- 3.1.1 Flyginformationstjänst ska tillhandahållas av berörda flygtrafikledningsenheter för alla luftfartyg som sannolikt kan bli berörda av informationen och
- för vilka flygkontrolltjänst tillhandahålls, eller
 - som i övrigt är kända för vederbörande flygtrafikledningsenhet.
- 3.1.2 Mottagande av flyginformationstjänst fritar inte befälhavaren på ett luftfartyg från ansvar, och befälhavaren ska fatta det avgörande beslutet beträffande varje föreslagen ändring av färdplanen.
- 3.1.3 När en flygtrafikledningsenhet tillhandahåller både flyginformationstjänst och flygkontrolltjänst ska flygkontrolltjänsten äga företräde över flyginformationstjänsten, närhelst tillhandahållandet av flygkontrolltjänsten kräver det.

3.2 Flyginformationstjänstens omfattning

- 3.2.1 Flyginformationstjänsten ska innefatta tillhandahållande av relevanta
- SIGMET- och AIRMET-uppgifter,
 - upplysningar om vulkanisk aktivitet, vulkaniska utbrott och vulkaniskt askmoln,
 - information om utsläpp i atmosfären av radioaktiva material eller giftiga kemikalier,
 - upplysningar om ändringar i radionavigeringshjälpmedlens användbarhet,
 - upplysningar om ändringar i förhållanden på flygplatser och tillhörande anläggningar, inklusive upplysningar om tillståndet på flygplatsens färdområde, när detta påverkas av snö, is eller så djupa vattensamlingar att de är av betydelse,
 - upplysningar om obemannade friballonger, och
- andra upplysningar som kan beröra flygsäkerheten.
- 3.2.2 Utöver vad som anges i 3.2.1 ska flyginformationstjänst som tillhandahålls till flygningar omfatta upplysningar om
- väderförhållanden, rapporterade eller prognoser vid avgångs-, destinations- och alternativflygplatser,
 - risk för kollision för luftfartyg i luftrumsklass C, D, E, F och G,
 - vid flygning över vattenområden, så långt detta är möjligt och på pilotens begäran: all tillgänglig information såsom radioanropssignal, position, färdvinkel, fart m.m. från sjöfartyg i området.
- 3.2.3 Flyginformationstjänst som tillhandahålls VFR-flygningar ska, utöver vad som anges i 3.2.1, omfatta tillgängliga upplysningar avseende flygtrafik- och väderförhållanden längs flygvägen som sannolikt kommer att försvåra eller omöjliggöra flygning enligt VFR.

3.3 Automatisk terminalinformationstjänst (ATIS)

- 3.3.1 Användning av ATIS-meddelanden i riktade förfrågan/svar-sändningar
- 3.3.1.1 På begäran av piloten ska tillämpligt (tillämpliga) ATIS-meddelande(n) sändas av berörd flygtrafikledningsenhet.
- 3.3.1.2 Vid tillhandahållande av talad ATIS och/eller D-ATIS ska

- a) luftfartyg bekräfta mottagande av informationen när förbindelse upprättas med den flygtrafikledningsenhet som tillhandahåller inflygningskontrolltjänst, flygplatskontroll eller flyginformationstjänst för flygplats (AFIS), beroende på vad som är lämpligt, och
 - b) berörd flygtrafikledningsenhet vid svar till ett luftfartyg som kvitterar mottagandet av ett ATIS-meddelande eller, när det gäller ankommande luftfartyg, vid en annan tidpunkt som föreskrivits av den behöriga myndigheten, meddela luftfartyget aktuell höjdmätarinställning.
- 3.3.1.3 Har ett luftfartyg kvitterat mottagning av en pågående ATIS-utsändning, behöver upplysningar som ingår i denna inte sändas individuellt till luftfartyget, med undantag för höjdmätarinställningen, som ska lämnas i enlighet med 3.3.1.2.
- 3.3.1.4 Om ett luftfartyg kvitterar mottagande av ett ATIS-meddelande som inte längre är aktuellt, ska varje upplysning som behöver uppdateras omgående sändas till luftfartyget.
- 3.3.2 ATIS för både ankommande och avgående luftfartyg.
- 3.3.2.1 ATIS-meddelanden som innehåller både ankomst- och avgångsinformation ska innehålla följande upplysningar i den ordning som anges:
- a) Flygplatsens namn.
 - b) Ankommande- och/eller avgående beteckning.
 - c) Typ av kontrakt, om förbindelsen sker via D-ATIS.
 - d) Meddelandets benämning.
 - e) Observationstidpunkt i tillämpliga fall.
 - f) Inflygningsförfarande som kan förväntas
 - g) Bana (banor) i användning, status på eventuella utrullningshinder som kan utgöra en risk.
 - h) Signifikanta banförhållanden samt i tillämpliga fall bromsverkan.
 - i) Eventuell försening till följd av väntingsförfarande, om tillämpligt.
 - j) Genomgångsnivå, i tillämpliga fall.
 - k) Övriga operativa upplysningar av betydelse.
 - l) Markvindens riktning och hastighet, med betydelsefulla variationer och, om det finns tillgängliga vindsensorer på marken som särskilt avser de sektioner av den bana (de banor) som är i användning och dessa upplysningar är nödvändiga för flygoperatörerna, uppgift om vilken bana och bansektion som informationen gäller.
 - m) Sikt och i tillämpliga fall bansynvidd⁴
 - n) Rådande väder(*)
 - o) Moln lägre än det högsta av 1 500 m (5 000 ft) eller högsta värdet för lägsta sektorhöjd, cumulonimbus, om himlen inte kan observeras, vertikalsikt när sådan finns tillgänglig. (*)
 - p) Lufttemperatur.
 - q) Daggpunktstemperatur.
 - r) Höjdmätarinställning(ar).

⁴ *Dessa punkter ersätts med beteckningen CAVOK om följande förhållanden råder samtidigt vid observationstidpunkten: a) sikt minst 10 km och ej rapporterad lägsta sikt, b) inga moln av operativ betydelse, och c) inget väder av betydelse för flyget.

- s) Tillgängliga uppgifter om signifikanta väderfenomen i in- och utflygningsområdena, inklusive vindskjvning, samt upplysningar om senaste väder av operativ betydelse.
- t) Trendprognos, när sådan finns tillgänglig.
- u) Specifika ATIS-instruktioner.

3.3.3 ATIS för ankommande luftfartyg

3.3.3.1 ATIS-meddelanden som endast innehåller information för ankommande luftfartyg ska innehålla följande upplysningar i den ordning som anges här:

- a) Flygplatsens namn.
- b) Ankommande beteckning.
- c) Typ av kontrakt, om förbindelsen sker via D-ATIS.
- d) Meddelandets benämning.
- e) Observationstidpunkt i tillämpliga fall.
- f) Inflygningsförfarande som kan förväntas
- g) Huvudlandningsbana (-banor), status på eventuella utrullningshinder som kan utgöra en risk.
- h) Signifikanta banförhållanden samt i tillämpliga fall bromsverkan.
- i) Eventuell försening till följd av väntningsförfarande, om tillämplig.
- j) Genomgångsnivå, i tillämpliga fall.
- k) Övriga operativa upplysningar av betydelse.
- l) Markvindens riktning och hastighet, med betydelsefulla variationer och, om det finns tillgängliga vindsensorer på marken som särskilt avser de sektioner av den bana (de banor) som är i användning och dessa upplysningar är nödvändiga för flygoperatörerna, uppgift om vilken bana och bansektion som informationen gäller.
- m) Sikt och i tillämpliga fall bansynvidd(*)
- n) Rådande väder⁵
- o) Moln lägre än det högsta av 1 500 m (5 000 ft) eller högsta värdet för lägsta sektorhöjd, cumulonimbus, om himlen inte kan observeras, vertikalsikt när sådan finns tillgänglig. (*)
- p) Lufttemperatur.
- q) Dagpunktstemperatur.
- r) Höjdmätarinställning(ar).
- s) Tillgängliga uppgifter om signifikanta väderfenomen i inflygningsområdet, inklusive vindskjvning, samt upplysningar om senaste väder av operativ betydelse.
- t) Trendprognos, när sådan finns tillgänglig.
- u) Specifika ATIS-instruktioner.

3.3.4 ATIS för avgående luftfartyg

⁵ *Dessa punkter ersätts med beteckningen CAVOK om följande förhållanden råder samtidigt vid observationstidpunkten: a) sikt minst 10 km och ej rapporterad lägsta sikt, b) inga moln av operativ betydelse, och c) inget väder av betydelse för flyget.

3.3.4.1 ATIS-meddelanden som endast innehåller avgångsinformation ska innehålla följande upplysningar i den ordning som anges här:

- a) Flygplatsens namn.
- b) Avgående beteckning.
- c) Typ av kontrakt, om förbindelsen sker via D-ATIS.
- d) Meddelandets benämning.
- e) Observationstidpunkt i tillämpliga fall.
- f) Bana (banor) i användning för start, status på eventuella utrullningshinder som kan utgöra en risk.
- g) Betydelsefulla banförhållanden för bana (banor) som gäller för start samt i tillämpliga fall bromsverkan
- h) Avgångsförsening, i tillämpliga fall.
- i) Genomgångsnivå, i tillämpliga fall.
- j) Övriga operativa upplysningar av betydelse.
- k) Markvindens riktning och hastighet, med betydelsefulla variationer och, om det finns tillgängliga vindsensorer på marken som särskilt avser de sektioner av den bana (de banor) som är i användning och dessa upplysningar är nödvändiga för flygoperatörerna, uppgift om vilken bana och bansektion som informationen gäller.
- l) Sikt och i tillämpliga fall bansynvidd.(*)
- m) Rådande väder⁶
- n) Moln lägre än det högsta av 1 500 m (5 000 ft) eller högsta värdet för lägsta sektorhöjd, cumulonimbus, om himlen inte kan observeras, vertikalsikt när sådan finns tillgänglig. (*)
- o) Lufttemperatur.
- p) Daggpunktstemperatur.
- q) Höjdmätarinställning(ar).
- r) Tillgängliga uppgifter om signifikanta väderfenomen i utflygningsområdet, inklusive vindskjuvning.
- s) Trendprognos när sådan finns tillgänglig.
- t) Specifika ATIS-instruktioner.

Kapitel 4 – Alarmeringstjänst

4.1 Tillämpning

4.1.1 Alarmeringstjänst ska tillhandahållas av flygtrafikledningsenheter

- a) för alla luftfartyg för vilka flygkontrolltjänst tillhandahålls,

⁶ *Dessa punkter ersätts med beteckningen CAVOK om följande förhållanden råder samtidigt vid observationstidpunkten: a) sikt minst 10 km och ej rapporterad lägsta sikt, b) inga moln av operativ betydelse, och c) inget väder av betydelse för flyget.

- b) så långt möjligt, för alla andra luftfartyg som lämnat in färdplan eller som på annat sätt är kända av flygtrafikledningstjänsten, och
- c) för varje luftfartyg som man vet eller tror sig veta är utsatt för olaglig handling.

4.2 Upplysning till luftfartyg som befinner sig i närheten av ett luftfartyg i kritiskt läge

- 4.2.1 När en flygtrafikledningsenhet har fastställt att kritiskt läge råder för ett luftfartyg, ska upplysningar om det kritiska lägets art lämnas till andra luftfartyg i närheten så snart som möjligt, med undantag för vad som anges i punkt 4.2.2.
- 4.2.2 När en flygtrafikledningsenhet vet eller misstänker att ett luftfartyg är utsatt för olaglig handling, ska ingen anspelning på denna situation göras i radioförbindelsen. Detta gäller dock inte om det utsatta luftfartyget självt refererar till situationen och eller om det är klarlagt att en sådan anspelning inte förvärrar situationen.

Kapitel 5 – Flygvädertjänster – Observationer från luftfartyg samt rapporter via röstkommunikation

5.1 Typer av observationer från luftfartyg

- 5.1.1 Följande observationer från luftfartyg ska göras under flygningens samtliga faser:
 - a) Speciella observationer från luftfartyg.
 - b) Andra icke-rutinmässiga observationer från luftfartyg.

5.2 Speciella observationer från luftfartyg

- 5.2.1 Speciella observationer ska göras och rapporteras av alla luftfartyg när följande förhållanden möts eller observeras:
 - a) Måttlig eller svår turbulens.
 - b) Måttlig eller svår isbildning.
 - c) Kraftiga lävågor.
 - d) Åskväder, utan hagel, som är dolda, insprängda, utbredda eller i linjebyar.
 - e) Åskväder, med hagel, som är dolda, insprängda, utbredda eller i linjebyar.
 - f) Kraftig stoftstorm eller kraftig sandstorm.
 - g) Vulkaniskt askmoln.
 - h) Vulkanisk aktivitet före eller under ett vulkanutbrott.
- 5.2.2 Behöriga myndigheter ska vid behov föreskriva andra nödvändiga förhållanden som ska rapporteras av alla luftfartyg när dessa möts eller observeras.

5.3 Andra icke-rutinmässiga observationer från luftfartyg

- 5.3.1 När andra väderförhållanden observeras, som inte anges under punkt 5.2.1, t.ex. vindskjuvning, som enligt befälhavaren kan påverka säkerheten eller tydligt påverka effektiviteten för andra luftfartyg, ska befälhavaren underrätta berörd flygkontrollenhet så snart som detta är praktiskt möjligt.

5.4 Rapportering av observationer från luftfartyg via röstkommunikation

- 5.4.1 Observationer från luftfartyg ska rapporteras under flygning vid den tidpunkt då observationen görs eller så snart därefter som detta är praktiskt möjligt.
- 5.4.2 Observationer från luftfartyg ska rapporteras som observationer från luftfartyg och dessa ska följa de tekniska specifikationerna i tillägg 5.

5.5 Utbyte av observationer från luftfartyg

- 5.5.1 Flygtrafikledningsenheter ska så snart det är praktiskt möjligt sända speciella observationer och icke-rutinmässiga observationer till
 - a) andra berörda luftfartyg,
 - b) relevant övervakningskontor för flygväder (MWO),
 - c) övriga berörda flygtrafikledningsenheter.
- 5.5.2 Sändningar till luftfartyg ska upprepas på en frekvens och fortsätta under en tidsperiod som fastställs av den berörda flygtrafikledningsenheten.

TILLÄGG 4 – ATS-LUFTRUMSKLASSER – TILLHANDAHÅLLNA TJÄNSTER OCH FLYGKRAV

(Hänvisning till Del B kapitel 1 punkt 1.2.1)

<i>Luft-rums-klass</i>	<i>Typ av flygning</i>	<i>Separation som tillhandahålls</i>	<i>Tjänst som tillhandahålls</i>	<i>Fartbegränsning (*)</i>	<i>Krav på radioförbindelse</i>	<i>Krav på kontinuerlig dubbelriktad radioförbindelse mellan luftfartyg och mark</i>	<i>Krav på klarering</i>
A	Endast IFR	Alla luftfartyg	Flygkontrolltjänst	Ej tillämpligt	Ja	Ja	Ja
B	IFR	Alla luftfartyg	Flygkontrolltjänst	Ej tillämpligt	Ja	Ja	Ja
	VFR	Alla luftfartyg	Flygkontrolltjänst	Ej tillämpligt	Ja	Ja	Ja
C	IFR	IFR från IFR IFR från VFR	Flygkontrolltjänst	Ej tillämpligt	Ja	Ja	Ja
	VFR	VFR från IFR	1) Flygkontrolltjänst för separation från IFR 2) VFR/VFR trafikinformation (och trafikrådgivning på begäran)	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
D	IFR	IFR från IFR	Flygkontrolltjänst, trafikinformation om VFR-flygningar (och trafikrådgivning på begäran)	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja

<i>Luft- rums- klass</i>	<i>Typ av flygning</i>	<i>Separation som tillhandahålls</i>	<i>Tjänst som tillhandahålls</i>	<i>Fartbegränsning (*)</i>	<i>Krav på radioförbindelse</i>	<i>Krav på kontinuerlig dubbelriktad radioförbindelse mellan luftfartyg och mark</i>	<i>Krav på klarering</i>
	VFR	Ingen	IFR/VFR och VFR/VFR trafikinformation (och trafikrådgivning på begäran)	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
E	IFR	IFR från IFR	Flygkontrolltjänst samt trafikinformation om VFR-flygningar om lämpligt	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja	Ja	Ja
	VFR	Ingen	Trafikinformation om lämpligt	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej
F	IFR	IFR från IFR om lämpligt	Flygrådgivningstjänst, flyginformationstjänst på begäran	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (***)	Nej (***)	Nej
	VFR	Ingen	Flyginformationstjänst på begäran	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej

<i>Luft-rums-klass</i>	<i>Typ av flygning</i>	<i>Separation som tillhandahålls</i>	<i>Tjänst som tillhandahålls</i>	<i>Fartbegränsning (*)</i>	<i>Krav på radioförbindelse</i>	<i>Krav på kontinuerlig dubbelriktad radioförbindelse mellan luftfartyg och mark</i>	<i>Krav på klarering</i>
G	IFR	Ingen	Flyginformationstjänst på begäran	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Ja (**)	Nej (**)	Nej
	VFR	Ingen	Flyginformationstjänst på begäran	250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nej (**)	Nej (**)	Nej
(*) När genomgångshöjden är lägre än 3 050 m (10 000 ft) AMSL bör flygnivå 100 användas i stället för 10 000 ft.							
(**) Piloter ska upprätthålla kontinuerlig passning på föreskriven kanal och vid behov upprätta dubbelriktad radioförbindelse på lämplig radiokanal i RMZ.							
(***) Dubbelriktad radioförbindelse är obligatorisk för flygningar som nyttjar rådgivningstjänsten. Piloter ska upprätthålla kontinuerlig passning på föreskriven kanal och vid behov upprätta dubbelriktad radioförbindelse på lämplig radiokanal i RMZ.							

TILLÄGG 5

KRAV PÅ TJÄNSTER INOM FLYGTRAFIKTJÄNSTEN

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR OBSERVATIONER FRÅN LUFTFARTYG OCH RAPPORTER VIA RÖSTKOMMUNIKATION

1. INNEHÅLL I OBSERVATIONER FRÅN LUFTFARTYG

1.1 SPECIELLA OBSERVATIONER FRÅN LUFTFARTYG

1.1.1 Speciella observationer från luftfartyg ska innehålla följande:

Benämning på meddelandetyp

Avsnitt 1 (Information om position)

Luftfartygsidentitet

Position eller latitud och longitud

Tid

Höjd eller höjdsikt

Avsnitt 3 (Flygväderinformation)

Villkor som innebär att en speciell observation från luftfartyg ska utfärdas, ska utfärdas från förteckningen i Del B kapitel 5 punkt 5.2.1.

2. SPECIELLA BESTÄMMELSER FÖR RAPPORTERING AV VINDSKJUVNING OCH VULKANISK ASKA

2.1 Rapportering av vindskjuvning

2.1.1 Vid rapportering av luftfartygs observationer av vindskjuvning som har mötts under flygningens utflygnings- och inflygningsfaser, ska typen av luftfartyg också anges.

2.1.2 När vindskjuvningsförhållanden har rapporterats eller prognostiserats, men inte mötts under flygningens utflygnings- och inflygningsfaser, ska befälhavaren underrätta berörd flygtrafikledningsenhet så snart som detta är praktiskt möjligt om inte piloten är medveten om att berörd flygtrafikledningsenhet redan har underrättats om detta av ett tidigare luftfartyg.

2.2 Rapportering av vulkanisk aktivitet

2.2.1 Vid ankomst till en flygplats efter en flygning ska den ifyllda rapporten om vulkanisk aktivitet omgående lämnas av luftfartsoperatören eller en flygbesättningsmedlem till flygplatsens flygväderkontor eller, om detta kontor inte är lätt att tillgå för ankommande flygbesättningsmedlemmar, ska det ifyllda formuläret hanteras i enlighet med lokala arrangemang som har fastställts av flygvädermyndigheten och luftfartygsoperatören.

2.2.2 När ett flygväderkontor får en ifylld rapport om vulkanisk aktivitet ska denna rapport omgående överföras till det övervakningskontor för flygväder som ansvarar för övervakningstjänst för flygväder i den flyginformationsregion där vulkanisk aktivitet har observerats.

Tillägg till bilagan

Förteckning över gemensamt fastställda avvikelser som ska meddelas till ICAO enligt artikel 5 i denna förordning:

DEL B

Avvikelser mellan Del B och de internationella normerna i bilagorna 11 (trettionde utgåvan, till och med ändring 47-B) och 3 (sjuttionde utgåvan, till och med ändring 75) till konventionen angående internationell civil luftfart.

Avvikelse A11-01 ICAO bilaga 11 Kapitel 2	<p>Ny bestämmelse. I punkt 1.5.1.1.2 i EU-förordningen, som baseras på punkt 2.24.1.1.1, not, i ICAO bilaga 11 fastställs följande:</p> <p>1.5.1.1.2 Kraven under punkterna d och e ska även gälla för flygtrafikledningsenheter som har informerats i enlighet med punkt c.</p>
Avvikelse A11-02 ICAO bilaga 11 Kapitel 2	<p>Ny bestämmelse. I punkt 1.5.1.1.3 i EU-förordningen, som baseras på punkterna 2.24.1.1.2 och 2.24.1.1, not, i ICAO bilaga 11, fastställs följande:</p> <p>1.5.1.1.3 När luftfartygets position har fastställts, ska flygtrafikledningsenheten</p> <p>a) lämna råd till luftfartyget om dess position och vilken korrigerande åtgärd som ska vidtas. Denna information ska tillhandahållas omedelbart när flygtrafikledningen är medveten om att det finns en risk för ingripande eller annan fara för luftfartygets säkerhet, och</p> <p>b) vid behov förse andra flygtrafikledningsenheter och lämpliga militära enheter med relevant information om det desorienterade luftfartyget och de råd som har getts till detta luftfartyg.</p>
Avvikelse A11-03 ICAO bilaga 11 Kapitel 2	<p>Ny bestämmelse. I punkt 1.5.1.3 i EU-förordningen, som baseras på punkt 2.23.3, not 1 och punkt 2.24.1.3 i ICAO bilaga 11, fastställs följande:</p> <p>1.5.1.3 När det gäller ett desorienterat eller oidentifierat luftfartyg ska möjligheten att det har utsatts för olaglig handling beaktas. Om flygtrafikledningsenheten anser att ett desorienterat eller oidentifierat luftfartyg kan ha utsatts för olaglig handling, ska den av staten utsedda berörda myndigheten omedelbart informeras i enlighet med lokalt överenskomna förfaranden.</p>

<p>Avvikelse A11-04</p> <p>ICAO bilaga 11 Kapitel 3</p>	<p>Ny bestämmelse. I punkt 2.2.2 i EU-förordningen fastställs följande:</p> <p>2.2.2 Klareringar som ges av flygkontrollenheter ska ge separation mellan</p> <ul style="list-style-type: none"> a) alla flygningar i luftrumsklasserna A och B, b) IFR-flygningar i luftrumsklasserna C, D och E, c) IFR-flygningar och VFR-flygningar i luftrumsklass C, d) IFR-flygningar och speciella VFR-flygningar, e) mellan speciella VFR-flygningar såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten, <p>förutom att – en flygning får klareras att hålla egen separation till en annan angiven kontrollerad flygning för en viss angiven del av flygningen under 3 050 m (10 000 ft), under dager, vid stigning eller plané och under visuella meteorologiska förhållanden, när detta begärs av ett luftfartyg och det andra luftfartyget har gett sitt samtycke, förutsatt att detta föreskrivs av den behöriga myndigheten för de fall som anges under punkt b i luftrumsklasserna D och E.</p>
<p>Avvikelse A11-05</p> <p>ICAO bilaga 11 Kapitel 3</p>	<p>I punkt 2.4.4.1 i EU-förordningen fastställs följande (understruken text markerar tillägg till ICAO-normen i punkt 3.7.3.1 i bilaga 11):</p> <p>2.4.4 Motläsning av klareringar och säkerhetsrelaterade upplysningar</p> <p>2.4.4.1 Flygbesättning ska till flygledare motläsa säkerhetsrelaterade delar av klarering från flygkontrollenhet och instruktioner som sänts muntligt. Följande delar ska alltid motläsas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Klarering avseende flygväg. b) Klarering för och instruktioner om att köra ut på, landa på, starta från, stoppa före, korsa, taxa och taxa tillbaka på alla banor. c) Bana i användning, höjdmätarinställning, SSR-koder, nytilldelade radiokanaler, klareringar avseende flyghöjd, kurs- och fartistruktioner. d) Genomgångsnivå, oavsett om denna utfärdas av flygledare eller

<p>Avvikelse A11-06 ICAO bilaga 11 Kapitel 3</p>	<p>ingår i ATIS-utsändning.</p> <p>I punkt 2.4.4.1.1 i EU-förordningen fastställs följande (understruken text markerar tillägg till ICAO-normen i punkt 3.7.3.1.1 i bilaga 11):</p> <p>2.4.4.1.1 Andra klareringar eller instruktioner, inklusive villkorsklareringar <u>och taxningsinstruktioner</u>, ska motläsas på ett sätt som klart visar att de har blivit uppfattade och kommer att följas.</p> <p>Ny bestämmelse. I punkt 2.6 i EU-förordningen fastställs följande:</p>
<p>Avvikelse A11-07 ICAO bilaga 11 Kapitel 3</p>	<p>2.6 Speciell VFR-flygning i kontrollzoner</p> <p>2.6.1 Speciella VFR-flygningar får tillåtas inom en kontrollzon, förutsatt att de har erhållit klarering. Förutom när den behöriga myndigheten för helikoptrar har gett tillstånd för specialfall som medicinska flygningar, räddningsoperationer samt brandbekämpning ska dessutom följande villkor gälla:</p> <p>a) För piloten</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Fri från moln och med sikt till marken eller vattnet. ii) Flygsikten understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m. iii) Med en fart på högst 140 kt IAS för att ge god möjlighet att upptäcka annan trafik och alla hinder i tid för att undvika en kollision. <p>b) För flygkontrollenheten</p> <ul style="list-style-type: none"> i) endast under dagen, om inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat, ii) Sikten vid marken understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m. iii) Molntäckeshöjden understiger inte 180 m (600 ft). <p>Ny bestämmelse. I punkt 3.1.2 i EU-förordningen, som baseras på punkt 4.1.1, not, i ICAO bilaga 11 fastställs följande:</p>
<p>Avvikelse A11-08 ICAO bilaga 11 Kapitel 4</p>	<p>3.1.2 Mottagande av flyginformationstjänst fritar inte befälhavaren på ett luftfartyg från ansvar, och befälhavaren ska fatta det avgörande beslutet beträffande varje föreslagna ändring av färdplanen.</p>

<p>Avvikelse A3-01 ICAO bilaga 3 Kapitel 5</p>	<p>Ny bestämmelse. I punkt 5.2.2 i EU-förordningen fastställs följande: 5.2.2 Behöriga myndigheter ska vid behov föreskriva andra nödvändiga förhållanden som ska rapporteras av alla luftfartyg när dessa möts eller observeras.</p>
---	---