KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2016/1185

av den 20 juli 2016

om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 vad gäller uppdatering och slutkomplettering av gemensamma trafikregler för luftfart och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken (SERA Del C) och om upphävande av förordning (EG) nr 730/2006

(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 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ([1]), 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, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ([2]), särskilt artikel 8b.6, och

av följande skäl:

(1) Enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 551/2004 ska kommissionen anta genomförandebestämmelser avseende trafikregler för luftfart och enhetlig tillämpning av luftrumsklassificering. Unionens trafikregler för luftfart har utvecklats i två faser. I fas I (SERA Del A) förberedde kommissionen, med stöd av Eurocontrol, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) och Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*), införlivandet i unionsrätten av Annex 2 till konventionen angående internationell civil luftfart (nedan kallad *Chicagokonventionen*). I fas II (SERA Del B) har de relevanta bestämmelserna från Annex 3 och 11 till Chicagokonventionen införlivats i unionsrätten. Resultatet var kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ([3]), som kombinerar båda dessa delar (Del A och Del B) i en unionsakt.

(2) Genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 bör nu slutkompletteras genom att återstående relevanta Icao-bestämmelser läggs till i den, särskilt de som återfinns i Annex 10 till Chicagokonventionen och i Doc. 4444 (PANS-ATM), vilka har karaktär av trafikregler för luftfart och vilka ännu inte har införlivats i unionsrätten.

(3) Bestämmelserna i denna förordning bör stödja och komplettera regler som rör tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänst och som återfinns i volym II i Annex 10 och Annex 11 till Chicagokonventionen, Icao Doc. 4444 (PANS ATM) och de gemensamma krav som fastställts i enlighet med artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008, för att säkerställa att utövandet av tjänster överensstämmer med piloters och andra aktörers agerande i enlighet med denna förordning.

(4) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 bör också anpassas till kommissionens förordningar (EU) nr 965/2012 ([4]) och (EU) nr 139/2014 ([5]), i syfte att säkerställa en konsekvent strategi för reglering av säkerheten inom den civila luftfarten.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.
([2]) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.
([3]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).
([4]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).
([5]) Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

(5) Av samma skäl, och i syfte att säkerställa en mer användarvänlig presentation av de tillämpliga reglerna, bör de regler som anges i kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 ([1]) läggas till i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.

(6) Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 bör därför ändras i enlighet med detta och förordning (EG) nr 730/2006 bör upphävas.

(7) Medlemsstater, flygoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänst och andra berörda parter bör få tillräckligt med tid för övergången för att de ska kunna genomföra denna förordning korrekt, inbegripet det nödvändiga offentliggörandet av nya förfaranden och utbildning av operatörer och berörd personal. De bestämmelser i denna förordning som innehåller brådskande ändringar av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, mot bakgrund av nyligen gjorda ändringar av Annex 2 och 11 till Chicagokonventionen eller erfarenheter av tillämpningen av genomförandeförordning (EU) nr 923/2012, bör emellertid gälla redan från och med ett lämpligt tidigare datum, med beaktande av fastställda datum i AIRAC-systemet (*Aeronautical Information Regulation and Control*).

(8) Åtgärderna i denna förordning är grundade på yttrandet från byrån i enlighet med artiklarna 17.2 b och 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.

(9) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet, inrättad genom artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 ([2]).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

1. Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

   a) Punkt 3 ska ersättas med följande:

   ”3. Denna förordning ska också gälla behöriga myndigheter i medlemsstaterna, leverantörer av flygtrafiktjänst, flygplatsoperatörer och markpersonal i verksamhet med luftfartyg.”.

   b) Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

   ”4. Denna förordning gäller inte för modelluftfartyg och leksaksluftfartyg. Medlemsstaterna ska dock se till att nationella regler fastställs för att säkerställa att modelluftfartyg och leksaksluftfartyg används på ett sätt som minimerar faror för säkerheten inom civil luftfart, för personer, för egendom eller för andra luftfartyg.”.

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

   a) Punkt 2 ska utgå.

   b) Punkt 25 ska ersättas med följande:

   ”25. *förflyttningshovring (air-taxiing)*: en helikopters/ett VTOL-flygplans (*Vertical Take-Off and Landing*) rörelser ovanför marken på en flygplats, vanligtvis med markeffekt och med en färdhastighet som normalt är lägre än 37 km/tim (20 kt).”.

   c) Punkterna 27 och 28 ska ersättas med följande:

   ”27. *flygrådgivningstjänst (air traffic advisory service)*: tjänst som tillhandahålls i rådgivningsluftrum för att, så långt det är möjligt, säkerställa separation mellan luftfartyg som flyger på IFR-färdplan (*Instrument Flight Rules*).

   28. *klarering (air traffic control [ATC] clearance)*: tillstånd att framföra ett luftfartyg enligt de villkor som anges av en flygkontrollenhet.”.

([1]) Kommissionens förordning (EG) nr 730/2006 av den 11 maj 2006 om luftrumsklassificering och tillstånd för flygningar enligt visuellflygregler ovanför flygnivå 195 (EUT L 128, 16.5.2006, s. 3).

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

d) Punkterna 33, 34 och 35 ska ersättas med följande:

”33. *ATS-luftrum (air traffic services [ATS] airspaces)*: avgränsat luftrum, med bokstavsbeteckning, inom vilket angivna typer av flygning är tillåtna och för vilket flygtrafikledningstjänstens omfattning samt flygtrafikregler anges.

34. *ATS-rapportplats (ARO) (air traffic services [ATS] reporting office [ARO])*: enhet som tar emot rapporter som rör flygtrafikledningstjänsten samt färdplaner som lämnas in före avgång.

35. *flygtrafikledningsenhet (air traffic services [ATS] unit)*: sammanfattande benämning på flygkontrollenhet, flyginformationscentral, AFIS-enhet och ATS-rapportplats.”.

e) Följande punkt ska införas som punkt 34a:

”34a. *ATS-övervakningstjänst (air traffic services [ATS] surveillance service)*: en tjänst som tillhandahålls direkt genom ett ATS-övervakningssystem.”.

f) Punkt 38 ska ersättas med följande:

”38. *alternativflygplats (alternate aerodrome)*: flygplats till vilken ett luftfartyg kan fortsätta när det blir omöjligt eller olämpligt att fortsätta till eller landa på den avsedda landningsflygplatsen och där nödvändiga tjänster och anläggningar finns tillgängliga, där krav i fråga om luftfartygsprestanda kan uppfyllas och som är i drift vid den förväntade tidpunkten för användning. Alternativflygplatser omfattar följande:

a) *startalternativ (take-off alternate)*: alternativflygplats på vilken ett luftfartyg skulle kunna landa, om landning blir nödvändig strax efter start och landning på avgångsflygplatsen inte är möjlig.

b) *sträckalternativ (en-route alternate)*: alternativflygplats på vilken ett luftfartyg skulle kunna landa om en ruttomläggning blir nödvändig på sträcka.

c) *alternativ destinationsflygplats (destination alternate)*: alternativflygplats på vilken ett luftfartyg skulle kunna landa om det blir omöjligt eller olämpligt att landa på den avsedda landningsflygplatsen.”.

g) Följande punkt ska införas som punkt 48a:

”48a. *ADS-C-överenskommelse (automatic dependent surveillance – contract [ADS-C] agreement)*: en rapporteringsplan som fastställer villkoren för rapportering av ADS-C-uppgifter (dvs. uppgifter som krävs av flygtrafikledningsenheten och hur ofta ADS-C-rapporter ska sändas vilket måste vara överenskommet innan ADS-C används vid tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst).”.

h) Punkt 71 ska ersättas med följande:

”71. *beräknad ankomsttid (ETA) (Estimated Time of Arrival – ETA)*: för IFR-flygning: den tidpunkt vid vilken luftfartyget beräknas anlända över den fastställda punkt, definierad i förhållande till navigeringshjälpmedel, varifrån avsikten är att en instrumentinflygningsprocedur ska påbörjas, eller, om inget navigeringshjälpmedel finns i anslutning till flygplatsen, den tidpunkt vid vilken luftfartyget beräknas anlända över flygplatsen. För flygning enligt visuellflygreglerna (VFR-flygning): den tidpunkt vid vilken luftfartyget beräknas anlända över flygplatsen.”.

i) Följande punkt ska införas som punkt 89a:

”89a. *instrumentinflygningsoperation (instrument approach operation)*: inflygning och landning med användning av instrument för navigeringsvägledning baserat på en instrumentinflygningsprocedur. Det finns två metoder för att genomföra instrumentinflygningsoperationer:

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

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

j) Punkterna a, b, och c i punkt 90 ska ersättas med följande:

"a) *icke-precisionsinflygning (non-precision approach [NPA] procedure)*: en instrumentinflygningsprocedur utformad för 2D-instrumentinflygningsoperationer typ A.

b) *inflygningsprocedur med vägledning i höjdled (APV) (approach procedure with vertical guidance [APV])*: en PBN-instrumentinflygningsprocedur (PBN – prestandabaserad navigering) utformad för 3D-instrumentinflygningsoperationer typ A.

c) *precisionsinflygningsprocedur (PA) (precision approach [PA] procedure)*: en instrumentinflygningsprocedur som är baserad på navigeringssystem (ILS, MLS, GLS och SBAS Cat I) och som är utformad för 3D-instrumentinflygningsoperationer typ A eller B.".

k) Följande punkt ska införas som punkt 94a:

"94a. *bränslebrist (minimum fuel)*: en term som används för att beskriva en situation där ett luftfartygs kvarvarande bränslemängd har nått en nivå som innebär att luftfartyget måste landa på en viss flygplats och att ingen ytterligare försening kan godtas.".

l) Följande punkter ska införas som punkterna 95a och 95b:

"95a. *modelluftfartyg (model aircraft)*: ett obemannat luftfartyg som inte är ett leksaksluftfartyg och vars operativa massa inte överskrider gränser fastställda av den behöriga myndigheten, vilket klarar långvarig flygning i atmosfären och används uteslutande för uppvisnings- eller rekreationsverksamhet.

95b. *fjällområde (mountainous area)*: ett område med omväxlande terrängprofil där förändringarna i terränghöjd överskrider 900 m (3 000 fot) på en sträcka av 18,5 km (10,0 NM).".

m) Punkt 114 ska ersättas med följande:

"114. *väntplats (runway-holding position)*: särskild markerad plats där taxande luftfartyg och fordon ska stanna och vänta för att medge tillräcklig hinderfrihet till en bana, en hinderyta eller en ILS/MLS-reflektionsyta (*Instrument Landing System* – ILS)/*Microwave Landing System* – MLS), såvida inte annat har godkänts av flygplatskontrollen.".

n) Punkt 116 ska ersättas med följande:

"116. *personal med säkerhetskritiska uppgifter (safety-sensitive personnel)*: personer som kan äventyra flygsäkerheten om de utför sina uppgifter på ett felaktigt sätt; dessa personer inkluderar besättningsmedlemmar, personal för luftfartygsunderhåll, operativ flygplatspersonal, räddnings-, brandbekämpnings- och underhållspersonal, personal som medges obeledsagat tillträde till färdområdet och flygledare.".

o) Följande punkt ska införas som punkt 129a:

"129a. *leksaksluftfartyg (toy aircraft)*: ett obemannat luftfartyg som utformats eller är avsett som leksak för barn under 14 år, oavsett om det är det enda syftet med luftfartyget eller inte.".

3. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

"1. De behöriga myndigheterna får, på eget initiativ eller på grundval av ansökningar från de berörda enheterna, bevilja enskilda enheter eller kategorier av enheter undantag från krav i denna förordning för följande verksamheter av allmänt intresse och för den utbildning som krävs för att verksamheterna ska kunna genomföras på ett säkert sätt.".

b) I punkt 3 ska följande stycke införas i slutet av punkten:

"Denna artikel ska inte heller påverka tillämpningen av operativa minima för helikoptrar som anges i de särskilda godkännanden som beviljas av den behöriga myndigheten i enlighet med bilaga V till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 (*).

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).".

4. Bilagan ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Förordning (EG) nr 730/2006 ska upphöra att gälla.

Artikel 3

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

Den ska tillämpas från och med den 12 oktober 2017.

Följande bestämmelser ska dock tillämpas från och med den 18 augusti 2016:

1. Artikel 1.1.

2. Artikel 1.2 f, i, j, l och o.

3. Artikel 1.3.

4. Artikel 2.

5. Punkterna 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21, 22, 26 b, 26 c, 27 och 28 i bilagan.

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

Utfärdad i Bryssel den 20 juli 2016.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

Bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt **SERA.2001** ska ersättas med följande:

”SERA.2001 Syfte

Utan att det påverkar tillämpningen av SERA.1001 ovan behandlas i denna bilaga, i enlighet med artikel 1, i synnerhet luftrummets användare och luftfartyg

a) i trafik till, inom eller från unionen,

b) som har nationalitets- och registreringsbeteckning för en medlemsstat i unionen, och som flyger i alla luftrum i den mån det inte strider mot de bestämmelser som offentliggjorts av den stat som är behörig beträffande det territorium som överflygs.

I denna bilaga behandlas också de åtgärder som vidtas av behöriga myndigheter i medlemsstaterna, leverantörer av flygtrafiktjänst (*Air Navigation Service Provider* – ANSP), flygplatsoperatörer och relevant markpersonal i verksamhet med luftfartyg.”.

2. Punkt **SERA.3215** a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2) med undantag för ballonger, navigationsljus avsedda att för en betraktare ange luftfartygets färdväg. Andra ljus, som kan förväxlas med navigationsljusen, får inte föras.”.

b) Punkt 3 ska utgå.

3. I punkt **SERA.4001** d ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”Såvida inte en kortare tidsperiod har fastställts av den behöriga myndigheten för inrikes VFR-flygningar, ska en färdplan för flygning som planeras passera gränsen till en stats territorium eller för vilken flygkontrolltjänst eller flygrådgivningstjänst utövas, lämnas in senast 60 minuter före avgång, eller, om den lämnas in under flygning, i tillräckligt god tid för att den ska kunna tas emot av den berörda ATS-enheten senast 10 minuter innan luftfartyget beräknas nå”.

4. I punkt **SERA.5001**, tabell s. 5-1, ska fotnoten (***) till tabellen, punkt b, ersättas med följande:

”b) att helikoptrar får flyga i flygsikt lägre än 1 500 m, men inte lägre än 800 m, vid farter som ger adekvata möjligheter att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision.”.

5. Punkt **SERA.5005** ska ändras på följande sätt:

a) Led c ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 3 ii och 3 iii ska ersättas med följande:

”ii) De bestämmelser om lägre flygsikt som anges i tabell s. 5-1 a och b ska inte tillämpas.

iii) I luftrumsklasserna B, C, D, E, F och G, på och under det högsta av 900 m (3 000 ft) AMSL eller 300 m (1 000 ft) AGL, ska piloten upprätthålla kontinuerlig sikt till marken eller vattnet.”.

ii) Punkt 3 iv ska utgå.

iii) Punkt 3 v ska ersättas med följande:

”v) För fjällområden kan den behöriga myndigheten föreskriva högre VMC-minima för sikt och avstånd från moln.”.

iv) Punkt 4 ska utgå.

b) Led d ska ersättas med följande:

”d) VFR-flygningar får inte ske

(1) vid ljudfart och överljudsfart såvida det inte har godkänts av den behöriga myndigheten,

(2) över flygnivå 195. Undantag från detta krav är följande:

i) Medlemsstaterna har avgränsat ett luftrum, om det är praktiskt möjligt, i vilket VFR-flygningar kan tillåtas, eller

ii) luftrum upp till och med flygnivå 285, när VFR-trafik i det luftrummet har godkänts av ansvarig ATS-enhet i enlighet med de tillståndsförfaranden som inrättats av medlemsstaterna och offentliggjorts i relevant luftfartspublikation.”.

6. Punkt SERA.**5010** ska ersättas med följande:

”Speciella VFR-flygningar får tillåtas inom en kontrollzon förutsatt att de har erhållit klarering. Förutom när den behöriga myndigheten för helikoptrar har gett tillstånd för specialfall som inbegriper, men inte är begränsade till, polis, sjuktransport, SAR-operationer samt flygningar för brandbekämpning ska dessutom följande villkor gälla:

a) Sådana speciella VFR-flygningar får utföras endast under dager, om inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat.

b) För piloten:

1) Fri från moln och med sikt till marken eller vattnet.

2) Flygsikten understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m.

3) Flyga 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.

c) En flygkontrollenhet ska inte utfärda en klarering för speciell VFR-flygning till luftfartyg för att starta eller landa på en flygplats inom en kontrollzon, eller flyga in i trafikzon eller flygplatsens trafikvarv, när de rapporterade väderförhållandena vid flygplatsen understiger följande minima:

1) Sikten vid marken understiger 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m.

2) Molntäckeshöjden understiger 180 m (600 ft).”.

7. I punkt **SERA.5015 c** ska följande punkt läggas till som punkt 3:

”3) Övergång från IFR-flygning till VFR-flygning ska vara godtagbar endast om ett meddelande från befälhavaren som innehåller uttrycket ”JAG AVSLUTAR MIN IFR-FÄRDPLAN” (”CANCELLING MY IFR FLIGHT”), tillsammans med eventuella ändringar som ska göras i den gällande färdplanen, har tagits emot av en ATS-enhet. Ingen uppmaning att gå över från IFR-flygning till VFR-flygning ska göras av flygtrafikledningstjänsten (ATS) vare sig direkt eller indirekt.”.

8. Punkt **SERA.6001** ska ersättas med följande:

”SERA.6001 Luftrumsklassificering

a) Medlemsstaterna ska ange luftrum enligt följande luftrumsklassificering samt enligt tillägg 4:

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

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

3) *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 oavbruten radioförbindelse mellan luftfartyg och mark för samtliga flygningar. För VFR-flygningar gäller en fartbegränsning på 250 kt med avläst kurshastighet (IAS) under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, förutom i de fall den behöriga myndigheten beviljat undantag för luftfartygstyper som av tekniska skäl eller säkerhetsskäl inte kan upprätthålla denna hastighet. Klarering krävs för samtliga flygningar.

4) *Klass D*. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna och flygkontrolltjänst tillhandahålls för samtliga flygningar. IFR-flygningar separeras från andra IFR-flygningar, och får trafikinformation om VFR-flygningar samt trafikrådgivning på begäran. VFR-flygningar får trafikinformation om alla andra flygningar samt trafikrådgivning på begäran. Krav på oavbruten radioförbindelse mellan luftfartyg och mark för samtliga flygningar och en fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, förutom i de fall den behöriga myndigheten beviljat undantag för luftfartygstyper som av tekniska skäl eller säkerhetsskäl inte kan upprätthålla denna hastighet. Klarering krävs för samtliga flygningar.

5) *Klass E*. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna. Flygkontrolltjänst tillhandahålls för IFR-flygningar; IFR-flygningar separeras från andra IFR-flygningar. Alla flygningar får trafikinformation, så långt det är möjligt. Krav på oavbruten radioförbindelse mellan luftfartyg och mark för IFR-flygningar. En fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, förutom i de fall den behöriga myndigheten beviljat undantag för luftfartygstyper som av tekniska skäl eller säkerhetsskäl inte kan upprätthålla denna hastighet. Klarering krävs för samtliga IFR-flygningar. Klass E ska inte användas inom kontrollzoner.

6) *Klass F*. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna. Samtliga IFR-flygningar får flygrådgivningstjänst och alla flygningar får flyginformationstjänst på begäran. Krav på oavbruten radioförbindelse mellan luftfartyg och mark för IFR-flygningar som nyttjar rådgivningstjänsten och samtliga IFR-flygningar ska kunna upprätta radioförbindelse mellan luftfartyg och mark. En fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, förutom i de fall den behöriga myndigheten beviljat undantag för luftfartygstyper som av tekniska skäl eller säkerhetsskäl inte kan upprätthålla denna hastighet. Klarering krävs inte.

7) *Klass G*. IFR- och VFR-flygningar är tillåtna och flyginformationstjänst tillhandahålls på begäran. Samtliga IFR-flygningar ska kunna upprätta radioförbindelse mellan luftfartyg och mark. En fartbegränsning på 250 kt IAS gäller för samtliga flygningar under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, förutom i de fall den behöriga myndigheten beviljat undantag för luftfartygstyper som av tekniska skäl eller säkerhetsskäl inte kan upprätthålla denna hastighet. Klarering krävs inte.

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

b) Luftrummet ska klassificeras utifrån medlemsstaternas behov, med undantaget att allt luftrum över flygnivå 195 ska klassificeras som luftrumsklass C.”.

9. Följande punkt ska infogas som punkt **SERA.7002**:

”SERA.7002 Information om kollisionsrisk när övervakningsbaserad flygtrafikledningstjänst (ATS) tillhandahålls

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

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

2) underrättas när konflikten inte längre föreligger.”.

10. Följande punkt ska infogas som punkt **SERA.8012**:

”SERA.8012 Tillämpning av separation med avseende på risk för ändvirvlar

a) Separationsminima med avseende på risk för ändvirvlar ska tillämpas på luftfartyg i inflygnings- och utflygningsfaserna under följande omständigheter:

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

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

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

11. Punkt **SERA.8015** ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

”a) Klareringar ska enbart grundas på följande krav avseende utövande av flygkontrolltjänst:

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

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

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

b) Punkt d 3 ska ersättas med följande:

”3. Flygväg, …

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

ii) frasen ”klarerad via flygväg enligt färdplan” (”cleared via flight planned route”) ska inte användas vid beviljande av omklarering.”.

c) Följande led ska läggas till som leden ea, eb och ec:

”ea) Ändringar i klarering avseende flygväg eller flyghöjd

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

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

eb) Klarering avseende höjdmätarinställning

1) För flygningar i områden där en genomgångshöjd är fastställd ska luftfartygets läge i höjdled, utom i de fall som anges i punkt 5 nedan, uttryckas som höjd över havet vid eller under genomgångshöjden och som flygnivåer vid eller över genomgångsnivån. Vid passage genom genomgångsskiktet ska läget i höjdled uttryckas som flygnivåer under stigning och som höjd över havet under plané.

2) Flygbesättningen ska få information om genomgångsnivån i god tid innan den nås under plané.

3) En QNH-inställning ska inkluderas i klareringen för plané när den första klareringen utfärdas vid en höjd över havet under genomgångsnivån, i inflygningsklareringar eller klareringar för att angöra trafikvarvet, och i taxiklareringar för avgående luftfartyg utom när det är känt att luftfartyget redan har mottagit informationen i en riktat anrop.

4) En QFE-inställning ska tillhandahållas luftfartyget på begäran eller regelbundet i enlighet med lokala arrangemang.

5) När ett luftfartyg som har fått landningsklarering slutför sin inflygning på QFE-inställning, ska luftfartygets läge i höjdled uttryckas som höjden över flygplatsens höjd över havet under den del av luftfartygets flygning för vilken QFE får användas, men det ska uttryckas som höjd över bantröskelns höjd över havet

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

ii) för precisionsinflygningsbanor.

ec) Villkorsklareringar

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

1) anropssignal,

2) villkor,

3) klareringen och

4) en kortfattad upprepning av villkoret.”.

12. Punkt **SERA.8020 a.**3 ska ersättas med följande:

”3. Varje avvikelse från kraven i punkt 1 ska meddelas den berörda ATS-enheten.”.

13. Punkt **SERA.8020 b.3** ska ersättas med följande:

”3. Ändring av beräknad tid: om den beräknade tiden över nästa tillämpliga rapporteringspunkt, gräns för en flyginformationsregion eller destinationsflygplats, beroende på vilken som kommer först, visar sig vara felaktig med mer än två minuter i förhållande till den tid som meddelats flygtrafikledningstjänsten, eller till någon annan tid som föreskrivits av den behöriga myndigheten, ska en rättad tid meddelas den berörda ATS-enheten snarast möjligt.”.

14. I punkt **SERA.8025** ska följande punkter läggas till som punkterna 2 och 3:

”2. När en kontrollerad flygning har beviljats undantag från kravet att rapportera vid obligatoriska rapporteringspunkter ska piloter, såvida inte automatiserad positionsrapportering utförs, återuppta positionsrapportering per radio eller via CPDLC

i) när de instrueras att göra detta,

ii) när de underrättas om att ATS övervakningstjänst har avslutats, eller

iii) när de underrättas om att ATS övervakningsidentifiering har förlorats,

3. Positionsrapporterna ska ha ett format som överensstämmer med tillägg 5, punkt A.”.

15. Punkt **SERA.8035 b** ska ersättas med följande:

”b) Medlemsstaterna ska uppfylla tillämpliga bestämmelser om avbrott i radioförbindelse som har antagits enligt Chicagokonventionen. Kommissionen ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för införlivandet av dessa bestämmelser i unionsrätten för att senast den 31 december 2017 inrätta europeiska förfaranden för avbrott i radioförbindelse.”.

16. Punkt **SERA.9010** ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna b.12 och b.13 ska ersättas med följande:

”12. Markvindens riktning (i magnetiska grader) 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.

13. Sikt och i tillämpliga fall bansynvidd (*) och, om det finns tillgängliga sikt-/bansynviddssensorer som särskilt avser de sektioner av den bana (de banor) som är i användning och dessa upplysningar är nödvändiga för operatörerna, uppgift om vilken bana och bansektion som informationen gäller.

(*) Dessa upplysningar ersätts med beteckningen CAVOK om följande förhållanden råder samtidigt vid observationstidpunkten: a) Sikt: minst 10 km och ingen lägre sikt är rapporterad. b) Inga moln av operativ betydelse. c) Inget väder av betydelse för flyget.”.

b) Punkterna c.12 och c.13 ska ersättas med följande:

”12. Markvindens riktning (i magnetiska grader) 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.

13. Sikt och i tillämpliga fall bansynvidd (*) och, om det finns tillgängliga sikt-/bansynviddssensorer som särskilt avser de sektioner av den bana (de banor) som är i användning och dessa upplysningar är nödvändiga för operatörerna, uppgift om vilken bana och bansektion som informationen gäller.

(*) Dessa upplysningar ersätts med beteckningen CAVOK om följande förhållanden råder samtidigt vid observationstidpunkten: a) Sikt: minst 10 km och ingen lägre sikt är rapporterad. b) Inga moln av operativ betydelse. c) Inget väder av betydelse för flyget.”.

c) Punkterna d.11 och d.12 ska ersättas med följande:

”11. Markvindens riktning (i magnetiska grader) 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.

12. Sikt och i tillämpliga fall bansynvidd (*) och, om det finns tillgängliga sikt-/bansynviddssensorer som särskilt avser de sektioner av den bana (de banor) som är i användning och dessa upplysningar är nödvändiga för operatörerna, uppgift om vilken bana och bansektion som informationen gäller.

(*) Dessa upplysningar ersätts med beteckningen CAVOK om följande förhållanden råder samtidigt vid observationstidpunkten: a) Sikt: minst 10 km och ingen lägre sikt är rapporterad. b) Inga moln av operativ betydelse. c) Inget väder av betydelse för flyget.”.

17. I punkt **SERA.10001** ska följande led läggas till som leden b och c:

”b) Såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten ska luftfartyg som är utrustade med ändamålsenlig dubbelriktad radioförbindelse rapportera under perioden 20–40 minuter efter tidpunkten för senaste kontakt, oavsett syftet med sådan kontakt, endast för att indikera att flygningen fortskrider enligt plan, och sådana rapporter ska inbegripa identifiering av luftfartyget och orden ”ALLT NORMALT” (”Operations normal”).

c) Meddelandet ”ALLT NORMALT” (”Operations normal”) ska sändas till en lämplig ATS-enhet.”.

18. Punkterna **SERA.11001 a och b** och **SERA.11005 a** ska utgå, och **SERA.11001** och **SERA.11005** ska ersättas med följande:

”SERA.11001 Allmänt

c) När ett luftfartyg är eller tros vara i ett nödläge, inbegripet att ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling, ska ATS-enheterna ge luftfartyget största möjliga beaktande, hjälp och företräde framför andra luftfartyg, enligt vad situationen kräver.

d) Efterföljande ATC-åtgärder ska vara baserade på pilotens avsikter, flygtrafiksituationen totalt sett och den oförutsedda händelsens realtidsdynamik.

SERA.11005 Brottslig handling

aa) Ett luftfartyg som utsätts för en brottslig handling ska försöka ställa in transpondern på kod 7500 och meddela den berörda ATS-enheten alla fakta av betydelse och eventuella avvikelser från den gällande färdplanen som blivit nödvändiga på grund av omständigheterna, så att ATS-enheten ska ha möjlighet att lämna luftfartyget företräde och minimera inverkan på annan trafik.

ab) Om ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling ska befälhavaren försöka landa så snart som möjligt på närmaste lämpliga flygplats eller på en flygplats som utpekats av den behöriga myndigheten, såvida inte omständigheterna ombord gör det olämpligt.

b) När det är känt eller misstänks att ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling ska berörda ATS-enheter 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.

c) När det är känt eller misstänks att ett luftfartyg är utsatt för brottslig handling ska berörda ATS-enheter i enlighet med lokalt överenskomna förfaranden omedelbart informera den berörda myndighet som har utsetts av staten samt utbyta nödvändig information med flygoperatören eller dess utsedda representant.”.

19. Punkt **SERA.11010** ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”SERA.11010 Desorienterat eller oidentifierat luftfartyg”.

b) Punkt a 3 i ska ersättas med följande:

”i) meddela luftfartyget dess position och ange vilka korrigerande åtgärder som ska vidtas; denna information ska meddelas omedelbart när ATS-enheten får kännedom om ett eventuellt ingripande eller annan fara för luftfartygets säkerhet, och”.

20. Följande punkter ska införas som punkterna **SERA.11012** och **SERA.11013**:

”SERA.11012 Bränslebrist och kritisk bränslesituation

a) När en pilot rapporterar bränslebrist ska flygledaren så snart det är praktiskt genomförbart informera piloten om eventuella förutsedda förseningar eller att inga förseningar förväntas.

b) När bränslenivån gör det nödvändigt att tillkännage att en nödsituation föreligger ska piloten, i enlighet med SERA.14095, indikera detta genom att använda nödsignalen för radiotelefoni (MAYDAY), helst sänt tre gånger, följd av vilken typ av nödsituation som föreligger (FUEL).

SERA.11013 Försämring av luftfartygsprestanda

a) När luftfartygsprestanda, som ett resultat av funktionsavbrott i eller försämring av navigeringsförmåga, kommunikation, höjdmätning, styrsystem eller andra system, försämras och därvid hamnar under den nivå som krävs för det luftrum i vilket luftfartyget framförs, ska flygbesättningen utan dröjsmål underrätta den berörda flygkontrollenheten. Om funktionsavbrottet eller försämringen påverkar det separationsminimum som för tillfället tillämpas, ska flygledaren vidta åtgärder för att upprätta en annan lämplig typ av separation eller separationsminimum.

b) Försämring av eller funktionsavbrott i RNAV-systemet

När ett luftfartyg inte kan uppfylla kravspecifikationerna för RNAV-flygvägen eller RNAV-proceduren, som ett resultat av ett funktionsavbrott i eller försämring av RNAV-systemet, ska piloten begära en reviderad klarering.

c) Förlust av vertikal navigeringsförmåga som krävs för luftrum med reducerade vertikala separationsminima (*Reduced Vertical Separation Minima* – RVSM)

1) Piloten ska informera ATC så snart som möjligt om alla förhållanden där kraven i fråga om vertikal navigeringsförmåga för RVSM-luftrum inte kan bibehållas. I sådana fall ska piloten, när det är möjligt, erhålla en reviderad klarering innan något avsteg från den klarerade flygvägen och/eller flygnivån görs. När en reviderad klarering inte kan erhållas före ett sådant avsteg ska piloten erhålla en reviderad klarering så snart som möjligt därefter.

2) Vid verksamhet i, eller vertikal förflyttning genom, RVSM-luftrum med luftfartyg som inte godkänts för RVSM-verksamhet, ska piloter rapportera icke-godkänd status

i) vid första anrop på varje frekvens i RVSM-luftrum,

ii) i varje begäran om ändrad flyghöjd och

iii) i varje motläsning av gällande flyghöjd.

3) Flygledare ska uttryckligen bekräfta mottagandet av meddelanden från luftfartyg som rapporterar icke-godkänd RVSM-status.

4) Försämring av luftfartygets utrustning – rapporterad av piloten:

i) Om ATC informeras av piloten på ett RVSM-godkänt luftfartyg som används i RSVM-luftrum om att luftfartygets utrustning inte längre uppfyller RSVM-kraven, ska ATC betrakta luftfartyget som icke RSVM-godkänt.

ii) ATC ska vidta åtgärder omedelbart för att tillhandahålla en minsta höjdseparation på 600 m (2 000 ft) eller en lämplig horisontell separation från alla andra berörda luftfartyg som används i RVSM-luftrum. Ett luftfartyg som har deklarerats icke RSVM-godkänt ska normalt sett klareras ut ur RVSM-luftrum av ATC när det är möjligt att göra detta.

iii) Piloter ska informera ATC, så snart det är praktiskt genomförbart, om varje återställande av korrekt funktion hos utrustning som måste uppfylla RVSM-kraven.

iv) Den första områdeskontrollcentral (*Area Control Centre* – ACC) som får kännedom om en ändring av ett luftfartygs RVSM-status ska samordna med angränsande ACC:er, beroende på vad som är lämpligt.

5) Svår turbulens – ej förutsedd:

i) När ett luftfartyg som används i RVSM-luftrum möter svår turbulens på grund av väderförhållanden eller ändvirvlar som piloten tror kommer att påverka luftfartygets förmåga att bibehålla sin klarerade flygnivå, ska piloten informera ATC. ATC ska upprätta antingen en lämplig horisontell separation eller en utökad minsta höjdseparation.

ii) ATC ska i den mån det är möjligt tillgodose pilotens begäran om flygnivå- och/eller flygvägsändringar och ska vidarebefordra trafikinformation, allt efter behov.

iii) ATC ska begära rapporter från andra luftfartyg för att avgöra huruvida RSVM bör upphävas helt och hållet eller mellan vissa flygnivåer och/eller inom ett visst område.

iv) Den ACC som upphäver RVSM ska samordna med angränsande ACC:er om sådan(a) upphävning(ar) och om alla erforderliga anpassningar till sektorkapacitet, beroende på vad som är lämpligt, för att säkerställa ett ordnat förlopp i förflyttningen av trafiken.

6) Svår turbulens – förutsedd:

i) När en väderprognos förutspår svår turbulens i RVSM-luftrum ska ATC bestämma huruvida RVSM bör upphävas och, i så fall, för hur lång tid och för vilken (vilka) flygnivå (flygnivåer) och/eller vilket område.

ii) I de fall då RVSM ska upphävas ska den ACC som upphäver RVSM samordna med angränsande ACC:er i fråga om lämpliga flygnivåer för förflyttning av trafik, såvida inte en avbrottsplan för flygnivåtilldelning har fastställts genom skriftlig överenskommelse. Den ACC som upphäver RSVM ska också samordna med angränsande ACC:er i fråga om tillämplig sektorkapacitet, beroende på vad som är lämpligt.".

21. Följande punkt ska infogas som punkt **SERA.11014**:

"SERA.11014 Instruktion om undanmanöver (RA – Resolution Advisory) från ACAS

a) ACAS II ska användas under flygning, om inte annat framgår av minimiutrustningslistan enligt kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 (*), i ett driftsläge som möjliggör instruktioner om undanmanövrer (RA) till flygbesättningen när otillbörlig närhet till ett annat luftfartyg upptäcks. Detta gäller inte om blockering av driftsläget för utfärdande av instruktioner om undanmanövrer (RA) (med användning av enbart TA [*Traffic Advisory*] eller motsvarande) är motiverad på grund av ett onormalt förfarande eller prestationsbegränsande förhållanden.

b) Vid instruktion om undanmanöver (RA) från ACAS ska piloter

1) reagera omedelbart genom att följa instruktionen om undanmanöver (RA), såsom anvisas, såvida detta inte skulle äventyra luftfartygets säkerhet,

2) följa instruktionen om undanmanöver (RA), även om det finns en konflikt mellan instruktionen om undanmanöver och en instruktion från ATC,

3) inte manövrera i motsatt riktning i förhållande till en instruktion om undanmanöver (RA),

4) så snart som möjligt, när flygbesättningens arbetsbelastning medger detta, meddela lämplig flygkontrollenhet om en instruktion om undanmanöver (RA) kräver att man avviker från gällande ATC-instruktion eller klarering,

5) omgående följa eventuella modifierade instruktioner om undanmanöver (RA),

6) begränsa ändringarna av flygbanan till den minimala omfattning som är nödvändig för att följa instruktionerna om undanmanöver (RA),

7) omgående återgå till att följa ATC-instruktionen eller klareringen när konflikten är löst och

8) underrätta ATC vid återgång till den aktuella klareringen.

c) När en pilot rapporterar en instruktion om undanmanöver (RA) från ACAS ska flygledaren inte försöka ändra luftfartygets flygbana förrän piloten rapporterar "FRI FRÅN TRAFIK" ("CLEAR OF CONFLICT").

d) När ett luftfartyg frångår sin klarering eller ATC-instruktion i enlighet med en instruktion om undanmanöver (RA), eller en pilot rapporterar en instruktion om undanmanöver (RA), upphör flygledaren att vara ansvarig för att tillhandahålla separation mellan det luftfartyget och alla andra luftfartyg som påverkas som en direkt konsekvens av den manöver som instruktionen om undanmanöver (RA) föranleder. Flygledaren ska återuppta ansvaret för att tillhandahålla separation till alla berörda luftfartyg när

1) flygledaren kvitterar en rapport från flygbesättningen om att luftfartyget har återgått till aktuell klarering, eller när

2) flygledaren kvitterar en rapport från flygbesättningen om att luftfartyget återgår till aktuell klarering, och flygledaren utfärdar en alternativ klarering varvid flygbesättningen kvitterar denna klarering.

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).".

22. I punkt **SERA.11015 e ska tabell s. 11-3** ändras på följande sätt:

a) Texten i kolumnen "Betydelse" för frasen "WILCO" ska ersättas med följande:

"Uppfattat, kommer att följa instruktionen".

b) I cellen under frasen "WILCO" ska frasen "Kommer att följa instruktionen" strykas.

23. I punkt **SERA.12005** ska följande led läggas till som led c.

”c) Flygbesättningar ska sammanställa rapporterna med användning av formulär som är baserade på formulärmallen AIREP SPECIAL enligt punkt A i tillägg 5. Dessa rapporter ska följa instruktionerna för rapportering enligt punkt 2 i tillägg 5.

1) De detaljerade instruktionerna, inbegripet de meddelandeformat och de fraseologier som anges i tillägg 5, ska användas av flygbesättningar när de sänder rapporter från luftfartyg och av ATS-enheter när de återutsänder sådana rapporter.

2) Särskilda rapporter från luftfartyg som innehåller observationer av vulkanisk aktivitet ska registreras på formuläret för särskild rapport från luftfartyg om vulkanisk aktivitet. Formulär som är baserade på den formulärmall för särskild rapport från luftfartyg om vulkanisk aktivitet som återfinns i punkt B i tillägg 5 ska tillhandahållas för flygbesättningar som tjänstgör på flygvägar som kan påverkas av vulkaniska askmoln.”.

24. Punkt **SERA.12020 a.2** ska ersättas med följande:

”2. relevant övervakningskontor för flygväder (MWO) i enlighet med punkt 3 i tillägg 5 och”

25. Följande avsnitt ska läggas till som avsnitten 13 och 14:

”AVSNITT 13

SSR-transponder

SERA.13001 Användning av en SSR-transponder

a) När ett luftfartyg medför en brukbar SSR-transponder ska piloten använda transpondern hela tiden under flygning, oberoende av om luftfartyget befinner sig inom eller utanför luftrum där SSR används för flygtrafikledningsändamål.

b) Piloter får inte använda IDENT-funktionen om detta inte har begärts av flygtrafikledningstjänsten (ATS).

c) Med undantag för flygning i luftrum som av den behöriga myndigheten har angetts som luftrum där användning av transponder är obligatorisk, är luftfartyg som inte har tillräcklig elförsörjning undantagna från kravet på att använda transpondern hela tiden under flygningen.

SERA.13005 SSR-transponder Mod A – kodinställning

a) För att indikera att luftfartyget befinner sig i en specifik oförutsedd situation, ska piloten på ett luftfartyg som är utrustat med SSR göra följande:

1) Välja kod 7700 för att indikera en kritisk situation, såvida inte ATC tidigare har instruerat piloten att ställa in transpondern på en specifik kod. I det senare fallet får en pilot emellertid välja kod 7700 närhelst det finns en specifik orsak att anta att detta skulle vara det bästa handlingssättet.

2) Välja kod 7600 för att indikera radiokommunikationsfel.

3) Försöka välja kod 7500 för att indikera brottslig handling. Om omständigheterna så motiverar bör kod 7700 användas i stället.

b) Utom i de fall som beskrivs i a ovan ska piloten

1) välja koder enligt instruktion från ATS-enheten eller,

2) i avsaknad av ATS-instruktioner avseende kodinställning, välja kod 2000 eller en annan kod som föreskrivs av den behöriga myndigheten, eller,

3) när ingen flygtrafikledningstjänst erhålls, välja kod 7000 för att förbättra sannolikheten att upptäckas av lämpligt utrustade luftfartyg, såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten.

c) När det observeras att den kod som visas på flygledarens situationsbildskärm skiljer sig från den som tilldelats luftfartyget

1) ska piloten anmodas att bekräfta den valda koden och, om det är motiverat av situationen, på nytt ställa in den tilldelade koden och

2) om avvikelsen mellan den tilldelade och visade koden fortfarande kvarstår kan piloten anmodas att stoppa användningen av luftfartygets transponder. Nästa kontrollposition och alla andra berörda enheter som använder SSR och/eller multilateration (MLAT) vid tillhandahållande av ATS ska informeras om detta.

SERA.13010 Flyghöjdsinformation baserad på tryckhöjd

a) När luftfartyget medför brukbar Mod C-utrustning ska piloten fortlöpande använda Mod C såvida inte annat föreskrivs av ATC.

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

SERA.13015 SSR-transponder Mod S – inställning för identifiering av luftfartyg

a) Luftfartyg utrustade med Mod S som har en funktion för identifiering av luftfartyg ska sända luftfartygsidentifieringen i enlighet med fält 7 i Icao-färdplanen eller, när ingen färdplan har lämnats in, luftfartygets registrering.

b) När det observeras på flygledarens situationsbildskärm att den luftfartygsidentifiering som sänts av ett Mod S-utrustat luftfartyg skiljer sig från den identifiering som förväntas från luftfartyget, ska piloten anmodas att bekräfta och, om nödvändigt, på nytt ange korrekt luftfartygsidentifiering.

c) Om avvikelsen fortbestår efter det att piloten har bekräftat att korrekt luftfartygsidentifiering har angetts i identifieringsfunktionen för Mod S, ska flygledaren vidta följande åtgärder:

1) Informera piloten om den fortsatta avvikelsen.

2) Om möjligt korrigera den beteckning som visar luftfartygsidentifieringen på flygledarens situationsbildskärm.

3) Underrätta nästa kontrollposition och alla andra berörda enheter som använder Mod S för identifieringsändamål om att den luftfartygsidentifiering som luftfartyget sänder ut är felaktig.

SERA.13020 Funktionsfel i SSR-transponder när det är obligatoriskt att medföra en fungerande transponder

a) Om ett funktionsfel inträffar i en transponder efter avgång ska ATC-enheter försöka sörja för att flygningen kan fortsätta till destinationsflygplatsen i enlighet med färdplanen. Piloter kan emellertid förväntas iaktta särskilda restriktioner.

b) Om en transponder med funktionsfel inte kan lagas före avgång ska piloterna

1) informera flygtrafikledningstjänsten så snart som möjligt, helst före inlämning av en färdplan,

2) i fält 10 i formuläret för Icao-färdplan under SSR ange bokstaven ”N” för att indikera att transpondern är helt obrukbar eller, vid partiellt funktionsfel i en transponder, ange det tecken som motsvarar den återstående transponderkapaciteten och

3) följa alla offentliggjorda förfaranden för begäran av ett undantag från kraven på att medföra en fungerande SSR-transponder.

AVSNITT 14

Förfaranden för röstkommunikation

SERA.14001 Allmänt

Standardiserad fraseologi ska användas i alla situationer för vilka sådan har angetts. Endast om standardiserad fraseologi inte kan tillgodose behoven för en avsedd sändning ska klartext användas.

SERA.14005 Meddelandekategorier

a) De meddelandekategorier som hanteras av rörlig trafik för luftfarten, och prioritetsordningen i upprättandet av förbindelse och sändning av meddelanden, ska överensstämma med tabell s. 14–1.

Tabell s. 14-1

Meddelandekategori och prioritetsordning för signaler med radiotelefoni	Signal med radiotelefoni
a) Nödanrop, nödmeddelanden och nödtrafik	**MAYDAY**
b) Ilmeddelanden, inbegripet meddelanden som föregås av signalen för sjukvårdstransport	**PAN PAN** *eller* **PAN PAN MEDICAL**
c) Pejlmeddelanden	—
d) Flygsäkerhetsmeddelanden	—
e) Flygvädermeddelanden	—
f) Regularitetsmeddelanden	—

b) Nödmeddelanden och nödtrafik ska hanteras i enlighet med bestämmelserna i punkt SERA.14095.

c) Ilmeddelanden och iltrafik, inbegripet meddelanden som föregås av signalen för sjukvårdstransport, ska hanteras i enlighet med bestämmelserna i punkt SERA.14095.

SERA.14010 Flygsäkerhetsmeddelanden

Flygsäkerhetsmeddelanden ska omfatta följande:

a) Meddelanden av betydelse för flygtrafikledningstjänsten.

b) Meddelanden som sänts av en flygoperatör eller ett luftfartyg och som är av omedelbar betydelse för ett luftfartyg under flygning.

c) Flygväderuppgifter av omedelbar betydelse för ett luftfartyg under flygning eller strax före avgång (antingen genom sändning till ett särskilt luftfartyg eller som ett allmänt anrop).

d) Övriga meddelanden som berör luftfartyg under flygning eller strax före avgång.

SERA.14015 Språk som ska användas i förbindelser mellan luftfartyg och mark

a) Kommunikation via radiotelefoni mellan luftfartyg och mark ska genomföras på engelska eller på det språk som normalt används av stationen på marken.

b) Engelska språket ska vara tillgängligt, på begäran av alla luftfartyg, vid alla stationer på marken som betjänar utnämnda flygplatser och flygvägar som används av internationella luftfartslinjer. Såvida inte annat föreskrivs av den behöriga myndigheten för särskilda fall, ska engelska språket användas för kommunikation mellan ATS-enheten och luftfartyg vid flygplatser med fler än 50 000 internationella IFR-rörelser per år. Medlemsstater där engelska språket, på dagen för denna förordnings ikraftträdande, inte är det enda språk som används för kommunikation mellan ATS-enheten och luftfartyg vid sådana flygplatser, får besluta att inte tillämpa kravet på att använda engelska språket och ska då informera kommissionen om detta. I så fall ska dessa medlemsstater, senast den 31 december 2017, genomföra en studie om möjligheten att av säkerhetsskäl begära användning av engelska språket för kommunikation mellan ATS-enheten och luftfartyg vid dessa flygplatser, för att på så sätt undvika luftfartygs intrång på en blockerad bana eller andra säkerhetsrisker, med samtidigt beaktande av tillämpliga bestämmelser i unionslagstiftning och nationell lagstiftning om språkanvändning. De ska offentliggöra denna studie och meddela byrån och kommissionen sina slutsatser.

c) De språk som är tillgängliga vid en viss station på marken ska anges i luftfartspublikationerna och annan offentliggjord luftfartsinformation som rör sådana anläggningar.

SERA.14020 Bokstavering i radiotelefoni

När egennamn, tjänsteförkortningar och ord med oklar stavning bokstaveras i radiotelefoni ska alfabetet i tabell s. 14-2 användas.

Tabell s. 14-2

Bokstaveringsalfabetet för radiotelefoni

Bokstav	Ord	Ungefärligt uttal (Representation i det latinska alfabetet)
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LI *eller* SHAR LI
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DI AH
J	Juliett	JEW LI ETT
K	Kilo	KI LOH

Bokstav	Ord	Ungefärligt uttal (Representation i det latinska alfabetet)
L	Lima	LI MAH
M	Mike	MAJK
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS KAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW MI OH
S	Sierra	SI ÄR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	JU NI FORM *eller* OO NI FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WHISS KI
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	JANG KI
Z	Zulu	ZOO LOO

I den ungefärliga representationen med användning av det latinska alfabetet är stavelser som ska betonas understrukna.

SERA.14025 Principer för identifiering av andra ATS-flygvägar än standardflygvägar för avgång och ankomst

a) Användning av benämningar på ATS-flygvägar i kommunikation

1) I röstkommunikation ska grundbokstaven i en benämning uttalas i enlighet med bokstaveringsalfabetet i tabell s. 14–2.

2) Om prefixen K, U eller S används ska de i röstkommunikation uttalas enligt följande:

i) K – KOPTER

ii) U – UPPER

iii) S – SUPERSONIC

b) Ordet ”kopter” ska uttalas som i ordet ”helicopter” och orden ”upper” och ”supersonic” som orden uttalas på engelska.

SERA.14026 Signifikanta punkter

Normalt sett ska namnet i klartext för signifikanta punkter som markerar platsen för ett radionavigeringshjälpmedel, eller den unika uttalbara ”namnkoden” på fem bokstäver för signifikanta punkter som inte markerar platsen för ett radionavigeringshjälpmedel, användas för att hänvisa till den signifikanta punkten i röstkommunikation. Om namnet i klartext för platsen för ett radionavigeringshjälpmedel inte används, ska det ersättas med den kodade benämning som, i röstkommunikation, ska uttalas i enlighet med bokstaveringsalfabetet.

SERA.14030 Användning av benämningar för standardflygvägar för avgående och ankommande IFR-trafik

Den i klartext använda benämningen för standardflygvägar för avgående eller ankommande IFR-trafik ska användas i röstkommunikation.

SERA.14035 Sändning av siffergrupper i radiotelefoni

a) Sändning av siffror

1) Alla siffergrupper som används vid sändning av luftfartygets anropssignal, kurser, bana, vindriktning och vindhastighet ska sändas genom att varje siffra uttalas separat.

i) Flygnivåer ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, utom för flygnivåer i hela hundratal.

ii) Höjdmätarinställningen ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, utom för inställningen 1 000 hPa, vilken ska sändas som ”ETT TUSEN” (”ONE THOUSAND”).

iii) Alla siffergrupper som används vid sändning av transponderkoder ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, förutom att, när transponderkoden innehåller enbart hela tusental, ska informationen sändas genom att tusentalssiffran uttalas, följt av ordet ”TUSEN” (”THOUSAND”).

2) Alla siffergrupper som används vid sändning av annan information än den som beskrivs i punkt a.1 ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, förutom att alla nummer som innehåller hela hundratal och hela tusental ska sändas genom att varje siffra i hundratalet eller tusentalet uttalas separat, följt av ordet ”HUNDRA” (”HUNDRED”) eller ”TUSEN” (”THOUSAND”), beroende på vad som är lämpligt. Kombinationer av tusental och hela hundratal ska sändas att varje siffra i tusentalet uttalas följt av ordet ”TUSEN” (”THOUSAND”), följt av hundratalet och följt av ordet ”HUNDRA” (”HUNDRED”).

3) I fall där det finns ett behov av att förtydliga den siffergrupp som sänts som hela tusental och/eller hela hundratal, ska numret sändas genom att varje siffra uttalas separat.

4) Vid tillhandahållande av information om den relativa bäringen till ett objekt eller till trafik på konfliktkurs, uttryckt med hänvisning till 12-timmarsklockan, ska informationen ges genom att siffrorna uttalas tillsammans, till exempel ”KLOCKAN TIO” (”TEN O’CLOCK”) eller ”KLOCKAN ELVA” (”ELEVEN O’CLOCK”).

5) Tal som innehåller ett decimaltecken ska sändas i enlighet med punkt a.1 med decimaltecknet på rätt plats i talet, markerat med ordet ”KOMMA” (”DECIMAL”).

6) Alla sex siffror i den numeriska benämningen ska användas för att identifiera sändarkanalen i samband med VHF-radiotelefonikommunikation, utom då både den femte och den sjätte siffran är nollor då enbart de första fyra siffrorna ska användas.

SERA.14040 Uttal av siffror

När det språk som används för kommunikation är engelska ska siffror sändas med användning av det uttal som anges i tabell s. 14-3:

Tabell s. 14-3

Siffra eller talelement	Uttal
0	ZI-RO
1	OANN
2	TOO
3	TRI
4	FÅ(R)
5	FAJF
6	SIX
7	SÄV-en
8	ÄJT
9	NAJ-nö(r)
10	TÄN
11	I-LÄ-VÄN
12	TOÄLF
Decimal	DESS-im(a)l
Hundred	HANN-dred
Thousand	TAO-SAND

SERA.14045 Sändningsteknik

a) Sändningar ska genomföras kortfattat i normal samtalston.

b) Följande ord och fraser ska användas på lämpligt sätt i kommunikation via radiotelefoni och ska ha den betydelse som anges i tabell s. 14-4:

Tabell s. 14-4

Fras	Betydelse
KVITTERA (ACKNOWLEDGE)	”Låt mig veta att du har tagit emot och förstått detta meddelande.”
JA (AFFIRM)	”Ja.”

Fras	Betydelse
BEVILJAS (APPROVED)	”Tillstånd för begärd åtgärd beviljat.”
MELLANRUM (BREAK)	”Jag anger härmed mellanrum mellan delar av meddelandet.”
ÅTSKILLNAD (BREAK BREAK)	”Jag anger härmed åtskillnad mellan meddelanden som sänds till olika luftfartyg i en miljö med mycket hög trafikbelastning.”
UPPHÄVER (CANCEL)	”Upphäv tidigare sänd klarering.”
KONTROLLERA (CHECK)	”Undersök systemet eller förfarandet.”
KLARERAD eller KLAR (CLEARED)	”Tillstånd att framföra luftfartyget enligt angivna villkor.”
BEKRÄFTA (CONFIRM)	”Jag begär bekräftelse av: (*klarering, instruktion, åtgärd, upplysning*).”
KONTAKTA (CONTACT)	”Upprätta kommunikation med …”
RÄTT eller KORREKT (CORRECT)	”Det är rätt eller det är korrekt.”
FEL (CORRECTION)	”Ett fel har gjorts i sändningen (*eller* i själva meddelandet). Rätt lydelse är …”
BORTSE (FRÅN) (DISREGARD)	Bortse från …
HUR LÄSER DU MIG (HOW DO YOU READ)	”Hur är min sändnings läsbarhet?” (se punkt SERA.14070 c)
JAG REPETERAR (I SAY AGAIN)	”Jag upprepar för tydlighetens skull eller för att ge eftertryck åt meddelandet.”
BIBEHÅLL (MAINTAIN)	”Fortsätt enligt angivet (angivna) villkor” eller i klartext.
LYSSNA PÅ (MONITOR)	”Lyssna på (frekvens).”
NEJ eller NEGATIV (NEGATIVE)	”Nej” *eller* ”Tillstånd ges inte” *eller* ”Det är inte rätt” *eller* ”Kan inte”.
KOM(OVER)	”Min sändning är avslutad, och jag räknar med ett svar från dig.”
KLART SLUT (OUT)	”Detta utbyte av sändningar är avslutat och inget svar förväntas.”
LÄS TILLBAKA (READ BACK)	”Motläs hela eller angiven del av detta meddelande för mig exakt så som det mottagits.”
OMKLARERAD (RECLEARED)	”Din senaste klarering har ändrats och följande nya klarering upphäver din tidigare klarering eller en del av den.”
ANMÄL (REPORT)	”Lämna följande upplysning(ar) till mig.”
BEGÄR eller ÖNSKAR eller FRÅGAS (REQUEST)	”Jag skulle vilja veta …” *eller* ”Jag önskar erhålla …”
UPPFATTAT (ROGER)	”Jag har tagit emot hela din senaste sändning.”

Fras	Betydelse
REPETERA (SAY AGAIN)	”Repetera hela eller följande del av din senaste sändning.”
TALA LÅNGSAMMARE (SPEAK SLOWER)	”Sänk din talhastighet.”
VÄNTA (STANDBY)	”Vänta. Jag återkommer.”
KAN INTE (UNABLE)	”Jag kan inte följa din begäran, instruktion eller klarering.”
SKA SKE (WILCO)	*(Förkortning av ”will comply”)* ”Jag har förstått ditt meddelande och kommer att rätta mig efter det.”
SÄG ORDEN TVÅ GÅNGER/JAG SÄGER ORDEN TVÅ GÅNGER (WORDS TWICE)	a) *Som begäran:* ”Förbindelsen är dålig. Sänd varje ord, eller ordgrupp, två gånger.” b) *Som upplysning:* ”Eftersom förbindelsen är dålig kommer varje ord, eller ordgrupp, i detta meddelande att sändas två gånger.”

SERA.14050 Anropssignaler för luftfartyg vid radiotelefoni

a) Fullständiga anropssignaler

En anropssignal för luftfartyg i radiotelefoni ska vara en av följande typer:

1) Typ a) – de tecken som motsvarar luftfartygets registreringsbeteckning.

2) Typ b) – flygoperatörens radiotelefonibenämning, följd av de sista fyra tecknen i luftfartygets registreringsbeteckning.

3) Typ c) – flygoperatörens radiotelefonibenämning, följd av flygnumret.

b) Förkortade anropssignaler

Luftfartygets anropssignaler vid radiotelefoni enligt led a, med undantag för typ c, får förkortas under de förhållanden som föreskrivs i punkt SERA.14055 c. Förkortade anropssignaler ska ha följande utformning:

(1) Typ a) – et första tecknet i registreringsbeteckningen och åtminstone de två sista tecknen i anropssignalen.

(2) Typ b) – flygoperatörens radiotelefonibenämning, följd av åtminstone de två sista tecknen i anropssignalen.

(3) Typ c) – ingen förkortad form.

SERA.14055 Förfaranden i radiotelefoni

a) Ett luftfartyg får inte ändra sin typ av anropssignal för radiotelefoni under flygning, med undantag för tillfällig ändring av säkerhetsskäl enligt instruktion från en ATC-enhet. Förutom av säkerhetsskäl får ingen sändning riktas till ett luftfartyg under start, under den sista delen av den slutliga inflygningen eller under utrullningen.

b) Upprättande av radiotelefoniförbindelser

1) Fullständiga anropssignaler för radiotelefoni ska alltid användas vid upprättande av förbindelse. Vid upprättandet av förbindelse ska luftfartyget inleda sitt anrop med benämningen för den anropade stationen, följt av benämningen för den anropande stationen.

2) Den som svarar på ovannämnda anrop ska använda den anropande stationens anropssignal, följt av den svarande stationens anropssignal, vilket ska betraktas som en uppmaning till den anropande stationen att fortsätta sändningen. När luftfartyg skiftas till en annan frekvens inom en ATS-enhet får ATS-enhetens anropssignal utelämnas, om detta godkänns av den behöriga myndigheten.

3) Förbindelse ska inledas med ett anrop och ett svar när man önskar upprätta kontakt, med undantaget att, när det står klart att den anropade stationen kommer att ta emot anropet, får den anropande stationen sända meddelandet utan att vänta på ett svar från den anropade stationen.

c) Efterföljande radiotelefoniförbindelser

1) Förkortade anropssignaler för radiotelefoni, i enlighet med punkt SERA.14050 b, ska användas endast efter det att tillfredsställande förbindelse har upprättats och förutsatt att det inte är sannolikt att förväxling kan uppstå. Ett luftfartyg ska använda sin förkortade anropssignal endast efter att det har anropats på detta sätt av luftfartsstationen.

2) När klareringar utfärdas och motläses ska flygledare och piloter alltid lägga till anropssignalen för det luftfartyg som klareringen gäller. För andra än sådana tillfällen ska oavbruten dubbelriktad förbindelse tillåtas, efter det att kontakt har upprättats, utan ytterligare identifiering eller anrop fram till dess att kontakten avslutas.

SERA.14060 Frekvensskifte av VHF-kommunikation

a) Ett luftfartyg ska tillrådas av den berörda ATS-enheten att övergå från en radiofrekvens till en annan i enlighet med överenskomna förfaranden. I avsaknad av ett sådant råd ska luftfartyget underrätta ATS-enheten innan en sådan övergång sker.

b) Ett luftfartyg ska, när det upprättar den första kontakten på, eller lämnar, en VHF-frekvens, sända information som föreskrivits av leverantören av flygtrafiktjänster med ansvar för tillhandahållandet av tjänster och som godkänts av den behöriga myndigheten.

SERA.14065 Förfaranden i radiotelefoni för frekvensskifte vid radioförbindelse mellan luftfartyg och mark

a) Såvida inte annat föreskrivits av leverantören av flygtrafiktjänster med ansvar för tillhandahållandet av tjänster och godkänts av den behöriga myndigheten, ska det första anrop som riktas till en ATS-enhet efter ett frekvensskifte vid radioförbindelse mellan luftfartyg och mark innehålla

1) benämningen på den anropade ATS-enheten,

2) anropssignal och, för luftfartyg i turbulenskategorin med svåra ändvirvlar, ordet ”Heavy” eller ”Super” om luftfartyget har identifierats som ett sådant av den behöriga myndigheten,

3) flyghöjd, inbegripet den flyghöjd som passeras och klarerad flyghöjd, när klarerad flyghöjd inte bibehålls,

4) fart, om den tilldelas av ATC och

5) ytterligare element, som begärts av leverantören av flygtrafiktjänster med ansvar för tillhandahållandet av tjänster och som godkänts av den behöriga myndigheten.

b) Piloter ska tillhandahålla höjdinformation med uppgift om närmaste hela 30 m eller 100 ft såsom indikeras på pilotens höjdmätare.

c) Första anrop till flygplatskontrollen

För luftfartyg som erhåller flygplatskontrolltjänst ska det första anropet innehålla

1) benämningen på den anropade ATS-enheten,

2) anropssignal och, för luftfartyg i turbulenskategorin med svåra ändvirvlar, ordet ”Heavy” eller ”Super” om luftfartyget har identifierats som ett sådant av den behöriga myndigheten,

3) position och

4) ytterligare element, som begärts av leverantören av flygtrafiktjänster med ansvar för tillhandahållandet av tjänster och som godkänts av den behöriga myndigheten.

SERA.14070 Förbindelseprov

a) Provsändningar ska ha följande form:

1) Identifiering av den anropade stationen.

2) Identifiering av den anropande stationen.

3) Ordet ”FÖRBINDELSEPROV” (”RADIO CHECK”).

4) Den frekvens som används.

b) Svaret på en provsändning ska ha följande form:

1) Identifiering av den station som inledde förbindelseprovet.

2) Identifiering av den svarande stationen.

3) Uppgift om läsbarheten i sändningen från den station som inledde förbindelseprovet.

c) När förbindelseprov görs ska följande läsbarhetsskala användas:

Läsbarhetsskala

1) 1 Oläslig

2) 2 Stundtals läslig

3) 3 Läslig men med svårighet

4) 4 Läslig

5) 5 Läslig utan minsta svårighet

SERA.14075 Utväxling av meddelanden

a) Meddelanden ska vara kortfattade och otvetydiga, och standardiserad fraseologi ska användas om sådan är tillgänglig.

1) När en bekräftelse av mottagandet av ett meddelande sänds från ett luftfartyg ska den bestå av luftfartygets anropssignal.

2) När mottagningsbekräftelsen sänds av en ATS-enhet till ett luftfartyg ska den bestå av luftfartygets anropssignal, vilken om det bedöms vara nödvändigt ska följas av ATS-enhetens anropssignal.

b) Avslutande av sändning

En sändning via radiotelefoni ska avslutas av att den mottagande ATS-enheten eller luftfartyget använder sin egen anropssignal.

c) Rättelser och repetitioner

1) Om ett fel har gjorts i sändningen ska ordet ”FEL” (”CORRECTION”) användas följt av den senast sända korrekta gruppen eller frasen, varefter den korrekta versionen sänds.

2) Om en rättelse bäst görs genom att hela meddelandet repeteras ska frasen ”FEL, JAG REPETERAR” (”CORRECTION, I SAY AGAIN”) användas innan meddelandet sänds en andra gång.

3) Om den mottagande stationen är tveksam beträffande det mottagna meddelandets korrekthet ska repetition av hela eller delar av meddelandet begäras.

4) Om repetition av hela meddelandet krävs ska ”REPETERA” (”SAY AGAIN”) användas. Om repetition av en del av meddelandet krävs ska frasen ”REPETERA ALLT FÖRE …” (”SAY AGAIN ALL BEFORE…”) (det första korrekt mottagna ordet) användas. Eller ”REPETERA FRÅN…” (”SAY AGAIN…”) (ordet före den del som saknas) ”TILL …” (”TO…”) (ordet efter den del som saknas)”. Eller ”REPETERA ALLT EFTER” (”SAY AGAIN ALL AFTER…”) (det senaste korrekt mottagna ordet).

d) Om felaktiga delar upptäcks vid kontroll av en motläsning, ska orden ”NEJ, JAG REPETERAR” (”NEGATIVE I SAY AGAIN”) sändas efter avslutad motläsning, följt av den rätta versionen av de berörda delarna.

SERA.14080 Passning av förbindelser/öppethållningstider

a) Under flygning ska luftfartyget passa förbindelserna enligt vad som krävs av den behöriga myndigheten och får inte avbryta passningen, annat än av säkerhetsskäl, utan att berörd ATS-enhet meddelas.

1) Vid långa flygningar över vatten eller vid flygningar över utpekade områden där nödsändare (ELT) krävs ska luftfartyget kontinuerligt passa VHF nödfrekvens 121,5 MHz, utom under de perioder luftfartyget kommunicerar på andra VHF-frekvenser eller när begränsningar hos flygburen utrustning eller arbetet i cockpit inte tillåter samtidig passning på två frekvenser.

2) Ett luftfartyg ska fortlöpande passa VHF nödfrekvens 121,5 MHz i områden eller längs flygvägar där det finns risk för ingripande mot luftfartyg eller andra farliga situationer, och där ett krav har fastställts av den behöriga myndigheten.

b) Luftfartsstationer ska upprätthålla fortlöpande passning på VHF nödfrekvens 121,5 MHz under öppethållningstiderna för de enheter som har tillgång till den frekvensen. Om två eller flera sådana stationer är samlokaliserade ska tillhandahållandet av passning på 121,5 MHz vid en av dem uppfylla det kravet.

c) När ett luftfartyg eller en ATS-enhet av något skäl behöver avbryta passningen ska luftfartyget eller ATS-enheten, om möjligt, underrätta andra berörda stationer om detta, och den tidpunkt vid vilken passningen väntas återupptas ska anges. När passningen återupptas ska andra berörda stationer underrättas om detta. När det är nödvändigt att avbryta passningen utöver den tidpunkt som anges i det ursprungliga meddelandet, ska en reviderad tidpunkt för återupptagande av passning, om möjligt, meddelas vid eller nära den först angivna tidpunkten.

SERA.14085 Användning av blindsändning

a) När ett luftfartyg inte kan upprätta kontakt på den föreskrivna frekvensen, på den tidigare använda frekvensen eller på en annan frekvens som är lämplig för flygvägen, och inte kan upprätta en förbindelse med den berörda ATS-enheten, en annan ATS-enhet eller andra luftfartyg med användning av alla tillgängliga medel, ska luftfartyget sända sitt meddelande två gånger på föreskriven (föreskrivna) frekvens(er), varvid meddelandet ska föregås av frasen ”SÄNDER BLINT” (”TRANSMITTING BLIND”) och, om nödvändigt, inkludera den (de) mottagare för vilken (vilka) meddelandet är avsett.

b) När ett luftfartyg inte kan upprätta en förbindelse på grund av ett mottagarfel ska det sända rapporter vid de fastställda tidpunkterna, eller positionerna, på den frekvens som används, varvid rapporterna ska föregås av frasen ”SÄNDER BLINT PÅ GRUND AV MOTTAGARFEL” (”TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”). Luftfartyget ska

1) sända det avsedda meddelandet, följt av en full upprepning,

2) meddela tidpunkten för sin nästa planerade sändning,

3) om det erhåller flygtrafikledningstjänst: sända information om befälhavarens avsikt gällande den fortsatta flygningen.

SERA.14087 Användning av transitering av meddelanden

a) När en ATS-enhet inte har kunnat upprätta kontakt med ett luftfartyg efter anrop på de frekvenser på vilka luftfartyget antas lyssna, ska den

1) be andra ATS-enheter att lämna hjälp genom att anropa luftfartyget och, om nödvändigt, transitera meddelanden, och

2) be luftfartyg på flygvägen att försöka upprätta förbindelse med luftfartyget och, om nödvändigt, transitera meddelanden.

b) Bestämmelserna i a ska också tillämpas

1) på begäran av den berörda ATS-enheten,

2) när ett väntat meddelande från ett luftfartyg inte har mottagits inom en tidsperiod som är sådan att det uppstår en misstanke om att avbrott i radioförbindelse har inträffat.

SERA.14090 Särskilda kommunikationsförfaranden

a) Förflyttning av fordon

Fraseologier för förflyttning av andra fordon än bogseringstraktorer på manöverområdet ska vara desamma som de som används för förflyttning av luftfartyg, med undantag för taxiinstruktioner, i vilka ordet ”FORTSÄTT” (”PROCEED”) ska användas i stället för ordet ”TAXA” (”TAXI”) vid kommunikation med fordon.

b) Flygrådgivningstjänst

Flygrådgivningstjänsten tillhandahåller inte ”klareringar”, utan endast ”rådgivning och information”, och den ska använda ordet ”råda” eller ”föreslå” när ett luftfartyg får ett förslag på åtgärder.

c) Indikering av turbulenskategori med svåra ändvirvlar

1) För luftfartyg i turbulenskategorin med svåra ändvirvlar ska ordet ”Heavy” användas omedelbart efter luftfartygets anropssignal i den första radiotelefonikontakten mellan sådana luftfartyg och ATS-enheter.

2) För särskilda luftfartyg i turbulenskategorin med svåra ändvirvlar, enligt identifiering av den behöriga myndigheten, ska ordet ”Super” användas omedelbart efter luftfartygets anropssignal i den första radiotelefonikontakten mellan sådana luftfartyg och ATS-enheter.

d) Förfaranden rörande avvikelser till följd av väderförhållanden

När piloten inleder kommunikation med ATC kan ett snabbt svar erhållas genom användning av ”ÄNDRING PGA VÄDER BEGÄRS” (”WEATHER DEVIATION REQUIRED”) för att indikera att prioritering önskas på frekvensen och för svar från ATC. När det är nödvändigt ska piloten inleda meddelanden genom att använda ilsignalen ”PAN PAN” (helst sänt tre gånger).

SERA.14095 Förfaranden för radiotelefonikommunikation vid nöd- och iltrafik

a) Allmänt

1) Nöd- och iltrafik ska omfatta alla radiotelefonimeddelanden som rör nöd- respektive ilsituationer. Nöd- och ilsituationer definieras på följande sätt:

i) *Nödsituation*: Ett tillstånd då allvarlig och/eller överhängande fara hotar och då omedelbar hjälp behövs.

ii) *Ilsituation*: Ett tillstånd som berör säkerheten för ett luftfartyg eller annat fordon, eller för någon person ombord eller inom synhåll, men då omedelbar hjälp inte behövs.

2) Nödsignalen ”MAYDAY” för radiotelefoni och ilsignalen ”PAN PAN” för radiotelefoni ska inleda det första nöd- respektive ilmeddelandet. Det ska vara tillåtet att använda nödsignalen och ilsignalen för radiotelefoni i inledningen till alla efterföljande meddelanden i nöd- och iltrafik.

3) Meddelanden till ett luftfartyg i en nöd- eller ilsituation ska av avsändaren begränsas till ett minimum vad gäller sådana meddelandens antal, omfattning och innehåll, när situationen så kräver.

4) Om ingen kvittering av nöd- eller ilmeddelandet lämnas av den ATS-enhet som luftfartyget anropar, ska andra ATS-enheter lämna hjälp i enlighet med punkterna b.2 respektive b.3.

5) Nöd- och iltrafik ska normalt sett hållas kvar på den frekvens på vilken denna trafik påbörjades fram till dess att man anser att bättre hjälp kan lämnas om trafiken överförs till en annan frekvens.

6) Vid nöd- och iltrafik ska sändningarna via radiotelefoni i allmänhet ske långsamt och distinkt, och varje ord ska uttalas tydligt för att underlätta transkription.

b) Nödtrafik via radiotelefoni

1) Åtgärder av luftfartyg i nöd

Förutom att det ska föregås av nödsignalen ”MAYDAY” för radiotelefoni i enlighet med punkt a 2, helst sänt tre gånger, ska det nödmeddelande som ska sändas av ett luftfartyg i nöd

i) sändas på den frekvens för kommunikation mellan luftfartyg och mark som används vid den aktuella tidpunkten,

ii) innehålla så många som möjligt av följande upplysningar som ska sändas klart och tydligt och, om möjligt, i följande ordning:

A) Namnet på den anropade ATS-enheten (om tid och omständigheter tillåter).

B) Identifiering av luftfartyget.

C) Nödsituationens art.

D) Befälhavarens avsikt.

E) Aktuell position, flyghöjd och kurs.

2) Åtgärder av den anropade ATS-enheten eller av den första ATS-enhet som bekräftar mottagandet av nödmeddelandet

Den ATS-enhet som anropas av ett luftfartyg i nöd, eller den första ATS-enhet som bekräftar mottagandet av nödmeddelandet, ska

i) omedelbart kvittera nödmeddelandet,

ii) ta över ledningen av radiotrafiken eller uttryckligen och på ett tydligt sätt överlåta detta ansvar, och meddela luftfartyget om skifte sker, och

iii) vidta omedelbara åtgärder för att säkerställa att alla nödvändiga upplysningar görs tillgängliga, så snart som möjligt, för

A) den berörda ATS-enheten,

B) den berörda flygoperatören, eller dess representant, i enlighet med i förväg fastställda arrangemang,

iv) vid behov varna andra ATS-enheter för att förhindra att trafik går över till den frekvens på vilken nödtrafik pågår.

3) Påbjuden tystnad

i) Ett luftfartyg i nöd, eller den ATS-enhet som leder nödtrafiken, får påbjuda tystnad, antingen för alla stationer som omfattas av rörlig trafik för luftfarten i området eller för alla stationer som stör nödtrafiken. Luftfartyget eller ATS-enheten ska rikta dessa instruktioner ”till alla stationer” eller till endast en station, beroende på omständigheterna. I båda fallen ska det/den använda

A) ”AVBRYT SÄNDNINGEN” (”STOP TRANSMITTING”),

B) nödsignalen för radiotelefoni ”MAYDAY”.

ii) Användningen av de signaler som anges i punkt b 3 i ska vara reserverad för luftfartyget i nöd och för den ATS-enhet som leder nödtrafiken.

4) Åtgärder av alla andra ATS-enheter/luftfartyg

i) Nödtrafik har ovillkorligt företräde framför all annan radiotrafik, och ATS-enheter/luftfartyg som känner till denna trafik får inte sända på den berörda frekvensen, om inte

A) nödläget har upphävts eller nödtrafiken har upphört,

B) all nödtrafik har gått över till andra frekvenser,

C) den ATS-enhet som leder trafiken har lämnat tillstånd,

D) de själva ska lämna hjälp.

ii) En ATS-enhet eller ett luftfartyg som känner till pågående nödtrafik, och som inte själv kan hjälpa luftfartyget i nöd, ska ändå fortsätta att lyssna på nödtrafiken till dess att det är uppenbart att hjälp tillhandahålls.

5) Upphörande av nödtrafik och upphörande av påbjuden tystnad

i) När ett luftfartyg inte längre är i nöd ska det sända ett meddelande som upphäver nödsituationen.

ii) När den ATS-enhet som har lett nödtrafiken blir medveten om att nödsituationen är avslutad ska den vidta omedelbara åtgärder för att säkerställa att denna information görs tillgänglig, så snart som möjligt, för

A) de berörda ATS-enheterna,

B) den berörda flygoperatören, eller dess representant, i enlighet med i förväg fastställda arrangemang.

iii) Nödtrafiken och påbjuden tystnad ska avslutas genom att ett meddelande som innehåller orden ”NÖDTRAFIKEN AVSLUTAD” (”DISTRESS TRAFFIC ENDED”) sänds på den eller de frekvenser som används för nödtrafiken. Detta meddelande ska sändas endast av den ATS-enhet som leder trafiken när, efter mottagandet av det meddelande som föreskrivs i punkt b.5 i, den bemyndigas att göra detta av den behöriga myndigheten.

c) Iltrafik via radiotelefoni

1) Åtgärder av det luftfartyg som rapporterar en ilsituation, utom i enlighet med punkt c 4

Förutom att det ska föregås av ilsignalen ”PAN PAN” för radiotelefoni i enlighet med punkt a 2, helst sänt tre gånger varvid varje ord i gruppen ska uttalas som det franska ordet ”panne”, ska det ilmeddelande som ska sändas av ett luftfartyg som rapporterar en ilsituation

i) sändas på den frekvens för kommunikation mellan luftfartyg och mark som används vid den aktuella tidpunkten,

ii) innehålla så många som krävs av följande upplysningar som ska uttalas klart och tydligt och, om möjligt, i följande ordning:

A) Namnet på den anropade ATS-enheten.

B) Identifiering av luftfartyget.

C) Ilsituationens art.

D) Befälhavarens avsikt.

E) Aktuell position, flyghöjd och kurs.

F) Eventuell annan nyttig information.

2) Åtgärder av den anropade ATS-enheten eller av den första ATS-enhet som bekräftar mottagandet av ilmeddelandet

Den ATS-enhet som anropas av ett luftfartyg som rapporterar en ilsituation, eller den första ATS-enhet som bekräftar mottagandet av ilmeddelandet, ska

i) kvittera ilmeddelandet,

ii) vidta omedelbara åtgärder för att säkerställa att alla nödvändiga upplysningar görs tillgängliga, så snart som möjligt, för

A) den berörda ATS-enheten,

B) den berörda flygoperatören, eller dess representant, i enlighet med i förväg fastställda arrangemang,

iii) leda radiotrafiken om nödvändigt.

3) Åtgärder av alla andra ATS-enheter/luftfartyg

Iltrafik har företräde framför all annan trafik utom nödtrafik, och alla ATS-enheter/luftfartyg ska vara noga med att inte störa sändning av iltrafik.

4) Åtgärder av ett luftfartyg som används för sjukvårdstransporter

i) Användningen av den signal som beskrivs i punkt c 4 ii ska indikera att det meddelande som följer berör en skyddad sjukvårdstransport enligt 1949 års Genèvekonvention med tilläggsprotokoll.

ii) För att anmäla och identifiera luftfartyg som används för sjukvårdstransporter ska en sändning av ilsignalen ”PAN PAN” för radiotelefoni, helst sänt tre gånger varvid varje ord i gruppen ska uttalas som det franska ordet ”panne”, följas av radiotelefonisignalen för sjukvårdstransporter ”AMBULANS” (”MAY-DEE-CAL”), uttalad som det franska ordet ”médical”. Användningen av de signaler som beskrivs ovan indikerar att de meddelanden som följer berör en skyddad sjukvårdstransport.

Meddelandet ska förmedla följande upplysningar:

A) Anropssignal eller andra godkända sätt att identifiera sjuvårdstransporterna.

B) Sjukvårdstransporternas position.

C) Antal och typ av sjukvårdstransporter.

D) Avsedd flygväg.

E) Beräknad flygtid, beräknad avgångstid och beräknad ankomsttid beroende på vad som är lämpligt.

F) Eventuella andra upplysningar som flyghöjd, passade radiofrekvenser, använda språk och SSR-moder och SSR-koder.

5) Åtgärder av de ATS-enheter som anropats, eller av andra stationer som tar emot ett meddelande om sjukvårdstransport

Bestämmelserna i punkterna c.2 och c.3 ska gälla i tillämpliga delar för ATS-enheter som tar emot ett meddelande om sjukvårdstransport.”.

26. **Tillägg 1** ska ändras på följande sätt:

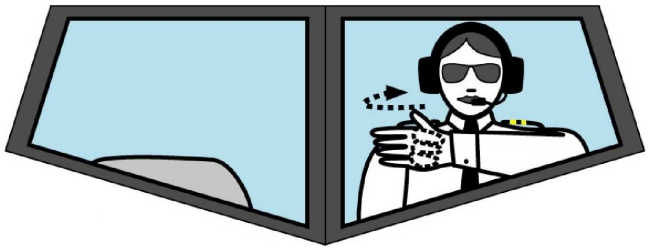
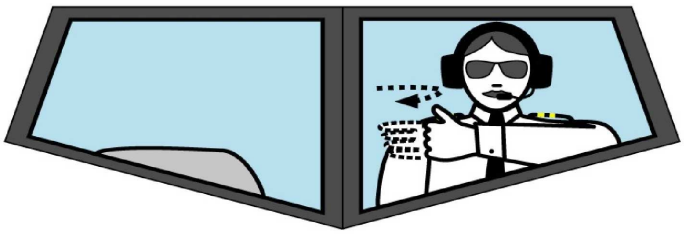
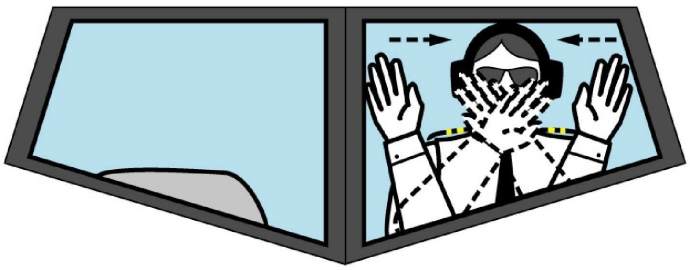
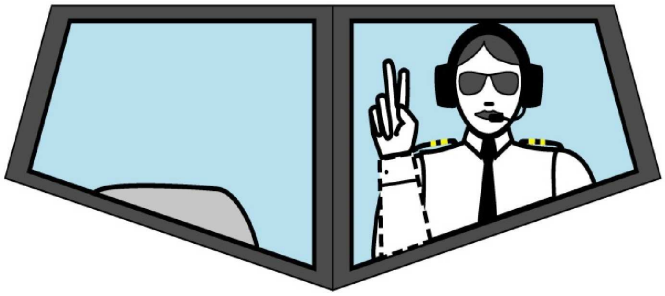
a) Punkt 1.1.2 ska ersättas med följande:

”1.1.2. Förfarandena för sändning av nöd- och ilsignaler via telekommunikation ska överensstämma med avsnitt 14.”.

b) I punkt 3.2.4.1 ska texten ersättas med följande:

”3.2.4.1. Horisontala enfärgade kors av kontrasterande färg, vita på banor och gula på taxibanor (figur A1-6), utlagda på banor och taxibanor eller delar därav, markerar gränserna för områden som är oanvändbara för luftfartyg.”.

c) Punkterna 4.2.1.1, 4.2.1.2 och 4.2.1.3 ska ersättas med följande illustration:

” 	a) Bromsarna ansätts: höj med handens fingrar utsträckta underarmen vågrätt framför ansiktet och knyt sedan näven.
	b) Bromsarna lossas: höj med knuten näve underarmen vågrätt framför ansiktet och sträck sedan ut fingrarna.
	c) Ansätt bromsklossar: armarna utsträckta med handflatorna utåt; händerna förs inåt och korsas framför ansiktet.
	d) Ta bort bromsklossar: händerna korslagda framför ansiktet med handflatorna utåt; armarna förs utåt.
	e) Klart att starta motor(er): Sträck upp relevant antal av den ena handens fingrar för att ange numret på den motor som avses startas.”.

27. I **tillägg 2** ska punkt 5.1.3 ersättas med följande:

”5.1.3 Varje ändring i en underrättelse före flygning som lämnats enligt punkt 5.1.2 ska meddelas till berörd flygtrafikledningsenhet senast 6 timmar före beräknad tid för uppsläppandet eller, om det är fråga om en undersökning av solär eller kosmisk störning där tidsfaktorn är kritisk, inte senare än 30 minuter före beräknat påbörjande av uppsläppandet.”.

28. I **tillägg 4** ska tabellen ändras på följande sätt:

a) I kolumnen ”Tjänst som tillhandahålls”, i cellen för luftrumsklass C, ”Typ av flygning” VFR, ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Flygkontrolltjänst, VFR/VFR trafikinformation (och trafikrådgivning på begäran)”.

b) I kolumnen ”Tjänst som tillhandahålls”, i cellen för luftrumsklass D, ska texten om ”Typ av flygning” VFR ersättas med följande:

”Flygkontrolltjänst, IFR/VFR och VFR/VFR trafikinformation (och trafikrådgivning på begäran)”.

29. Tillägg 5 ska ersättas med följande:

"Tillägg 5

Tekniska specifikationer för observationer från luftfartyg och rapporter via röstkommunikation

A. RAPPORTERINGSINSTRUKTIONER

MODEL AIREP SPECIAL

	PUNKT	PARAMETER	SÄND I TELEFONI enligt nedan
	—	Benämning på meddelandetyp — Speciell rapport rån luftfartyg	[AIREP] SPECIAL
Avsnitt 1	1	Luftfartygets benämning	*(luftfartygets benämning)*
	2	Position	POSITION *(latitud och longitud)* OVER *(signifikant punkt)* ABEAM *(signifikant punkt)* *(signifikant punkt) (bäring) (distans)*
	3	Tid	*(tid)*
	4	Flyghöjd	FLIGHT LEVEL *(nummer) eller (nummer)* METRES eller FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(nummer) eller (nummer)* METRES eller FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(nummer)* eller *(nummer)* METRES eller FEET
	5	Nästa position och beräknad tid över	*(position) (tid)*
	6	Efterföljande signifikanta punkt	*(position)* NEXT
Avsnitt 2	7	Beräknad ankomsttid	*(flygplats) (tid)*
	8	Aktionstid	ENDURANCE *(timmar och minuter)*
Avsnitt 3	9	Fenomen som påträffas eller observeras och som innebär att en speciell rapport från luftfartyg ska utfärdas: — Måttlig turbulens — Svår turbulens — Måttlig isbildning — Svår isbildning — Kraftiga lävågor — Åskväder utan hagel — Åskväder med hagel — Kraftig stoftstorm/sandstorm — Vulkaniskt askmoln — Vulkanisk aktivitet före utbrott, eller vulkanutbrott	 TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM eller SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY eller VOLCANIC ERUPTION

1. INNEHÅLL I RAPPORTER FRÅN LUFTFARTYG

1.1 **Positionsrapporter och speciella rapporter från luftfartyg**

1.1.1 Avsnitt 1 den mall som återfinns i punkt A är obligatoriskt för positionsrapporter och speciella rapporter från luftfartyg, även om punkterna 5 och 6 i mallen kan utelämnas. Avsnitt 2 ska läggas till, helt eller delvis, endast där detta begärs av operatören eller operatörens utsedda representant, eller när befälhavaren bedömer att det är nödvändigt. Avsnitt 3 ska ingå i speciella rapporter från luftfartyg.

1.1.2 Villkor som innebär att en speciell rapport från luftfartyg ska utfärdas från förteckningen i punkt SERA.12005 a.

1.1.3 När det gäller speciella rapporter från luftfartyg som innehåller information om vulkanisk aktivitet, ska en rapport efter flygning göras med användning av det rapporteringsformulär för vulkanisk aktivitet (MODEL VAR) som återfinns i punkt B. Alla element som observeras ska registreras och indikeras på lämpliga platser i formuläret MODEL VAR.

1.1.4 Speciella rapporter från luftfartyg ska utfärdas så snart det är praktiskt genomförbart efter det att man har observerat ett fenomen som innebär att en speciell rapport från luftfartyg ska utfärdas.

2. DETALJERADE RAPPORTERINGSINSTRUKTIONER

2.1 Punkter i en rapport från luftfartyg ska rapporteras i den ordning i vilken de förtecknas i formulärmallen AIREP SPECIAL.

— BENÄMNING PÅ MEDDELANDETYP. Rapportera ”SPECIAL” för en speciell rapport från luftfartyg.

Avsnitt 1

Punkt 1 – LUFTFARTYGETS BENÄMNING. Rapportera luftfartygets anropssignal i radiotelefoni i enlighet med punkt SERA.14050.

Punkt 2 – POSITION. Rapportera position i latitud (grader som två siffror eller grader och minuter som 4 siffror, följt av ”nord” eller ”syd”) och longitud (grader som 3 siffror eller grader och minuter som 5 siffror följt av ”ost” eller ”väst”), eller som en signifikant punkt som identifieras av en kodad beteckning (2 till 5 tecken), eller som en signifikant punkt följd av magnetisk bäring (3 siffror) och distans i nautiska mil från punkten. Om tillämpligt ska den signifikanta punkten föregås av ”ABEAM”.

Punkt 3 – TID. Rapportera tid i timmar och minuter UTC (4 siffror) såvida inte tidsrapportering i minuter över hel timme (2 siffror) föreskrivs på grundval av regionala luftfartsöverenskommelser. Den tid som rapporteras ska vara den tid då luftfartyget faktiskt befinner sig på positionen, inte den tid då rapporten sänds eller överförs. Tiden ska alltid rapporteras i timmar och minuter UTC vid utfärdande av en speciell rapport från luftfartyg.

Punkt 4 – FLYGNIVÅ ELLER HÖJD ÖVER HAVET. Rapportera flygnivå med 3 siffror när standardtryck valts för höjdmätarinställningen. Rapportera höjd över havet i meter följd av ”METER” (”METRES”) eller i fot följt av ”FOT” (”FEET”) vid QNH. Rapportera ”STIGANDE” (”CLIMBING”) (följt av flyghöjd) under stigning eller ”SJUNKANDE” (”DESCENDING”) (följt av flyghöjd) under plané till en ny nivå efter att ha passerat den signifikanta punkten.

Punkt 5 – NÄSTA POSITION OCH BERÄKNAD TID ÖVER. Rapportera nästa rapporteringspunkt och beräknad tid över den rapporteringspunkten, eller rapportera den beräknade position som kommer att nås en timme senare, i enlighet med gällande positionsrapporteringsförfaranden. Använd de datakonventioner som anges i punkt 2 för position. Rapportera den beräknade tiden över den positionen. Rapportera tid i timmar och minuter UTC (4 siffror) såvida inte tidsrapportering i minuter över hel timme (2 siffror) föreskrivs av regionala luftfartsöverenskommelser.

Punkt 6 – EFTERFÖLJANDE SIGNIFIKANTA PUNKT. Rapportera nästa signifikanta punkt efter ”nästa position och beräknad tid över”.

Avsnitt 2

Punkt 7 – BERÄKNAD ANKOMSTTID. Rapportera namnet på den första planerade landningsflygplatsen, följt av beräknad ankomsttid vid den flygplatsen i timmar och minuter UTC (4 siffror).

Punkt 8 – AKTIONSTID. Rapportera ”AKTIONSTID” (”ENDURANCE”) följt av tiden i timmar och minuter (4 siffror).

Avsnitt 3

Punkt 9 – FENOMEN SOM INNEBÄR ATT EN SPECIELL RAPPORT FRÅN LUFTFARTYG SKA UTFÄRDAS. Rapportera ett av följande fenomen som påträffats eller observerats:

— Måttlig turbulens som ”TURBULENS MÅTTLIG” (”TURBULENCE MODERATE”).

— Svår turbulens som ”TURBULENS SVÅR” (”TURBULENCE SEVERE”).

Följande specifikationer gäller:

— Måttlig – Förhållanden under vilka måttliga förändringar av luftfartygets attityd och/eller höjd över havet kan inträffa, men varvid luftfartyget hela tiden förblir i positiv kontroll. Vanligtvis små variationer i kurshastighet. Förändringar i accelerometeravläsningar med 0,5 g till 1,0 g vid luftfartygets tyngdpunkt. Svårt att gå. Ombordvarande känner ett tryck mot säkerhetsbälten. Lösa föremål flyttas omkring.

— Svår – Förhållanden under vilka abrupta förändringar av luftfartygets attityd och/eller höjd över havet inträffar; luftfartyget kan vara utom kontroll under korta perioder. Vanligtvis stora variationer i kurshastighet. Förändringar i accelerometeravläsningar större än 1,0 g vid luftfartygets tyngdpunkt. Ombordvarande pressas våldsamt mot säkerhetsbälten. Lösa föremål kastas omkring.

— Måttlig isbildning som ”ISBILDNING MÅTTLIG” (”ICING MODERATE”), svår isbildning som ”ISBILDNING SVÅR” (”ICING SEVERE”).

Följande specifikationer gäller:

— Måttlig – Förhållanden under vilka en ändring av kurs och/eller höjd över havet kan betraktas som önskvärd.

— Svår – Förhållanden under vilka en omedelbar ändring av kurs och/eller höjd över havet betraktas som nödvändig.

— Kraftiga lävågor som ”LÄVÅGOR KRAFTIGA” (”MOUNTAIN WAVE SEVERE”).

Följande specifikation gäller:

— Kraftiga – Förhållanden under vilka åtföljande fallvindar är 3,0 m/s (600 ft/min) eller mer och/eller svår turbulens förekommer.

— Åskväder utan hagel som ”ÅSKVÄDER” (”THUNDERSTORM”), åskväder med hagel som ”ÅSKVÄDER MED HAGEL” (”THUNDERSTORM WITH HAIL”).

Följande specifikation gäller:

Rapportera endast de åskväder som

— är skymda i torrdis, eller

— är insprängda i moln, eller

— är vidsträckta, eller

— bildar en linjeby.

— Kraftig stoftstorm eller sandstorm som ”STOFTSTORM KRAFTIG” (”DUSTSTORM HEAVY”) eller ”SANDSTORM KRAFTIG” (”SANDSTORM HEAVY”).

— Vulkaniskat askmoln som ”VULKANISKT ASKMOLN” (”VOLCANIC ASH CLOUD”).

— Vulkanisk aktivitet före eller under ett vulkanutbrott som ”AKTIVITET FÖRE VULKANUTBROTT” (”PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY”) eller ”VULKANUTBROTT” (”VOLCANIC ERUPTION”).

Följande specifikation gäller:

”Vulkanisk aktivitet före ett vulkanutbrott” betyder i detta sammanhang ovanlig och/eller ökande vulkanisk aktivitet som skulle kunna varsla om ett vulkanutbrott.

2.2 Information som registrerats på rapporteringsformuläret för vulkanisk aktivitet (MODEL VAR) sänds inte via radiotelefoni utan ska, vid ankomst till en flygplats, omgående lämnas av operatören eller en flygbesättningsmedlem vid flygplatsens flygväderkontor. Om ett sådant kontor inte är lätt att tillgå ska det ifyllda formuläret levereras i enlighet med lokala bestämmelser som har överenskommits mellan flygvädertjänsten, leverantörer av flygtrafikledningstjänst och flygoperatören.

3. VIDAREBEFORDRA METEOROLOGISK INFORMATION SOM MOTTAGITS VIA RÖSTKOMMUNIKATION

När speciella rapporter från luftfartyg tas emot ska ATS-enheter omgående vidarebefordra dessa rapporter till det berörda övervakningskontoret för flygväder (MWO). För att säkerställa införlivande av rapporter från luftfartyg i markbaserade automatiserade system ska de olika delarna i sådana rapporter översändas med hjälp av de datakonventioner som specificeras nedan och i den ordning som föreskrivs.

— MOTTAGARE: Ange den anropade stationen och, vid behov, erforderlig transitering.

— BENÄMNING PÅ MEDDELANDETYP. Ange ”ARS” för en speciell rapport från luftfartyg.

— LUFTFARTYGETS BENÄMNING. Ange luftfartygets benämning med hjälp av datakonventionen för fält 7 i färdplanen, utan mellanrum mellan operatörens benämning och luftfartygets registrering eller flygnummer, om sådant används.

Avsnitt 1

Punkt 0 – POSITION. Ange position i latitud (grader som två siffror eller grader och minuter som 4 siffror, följt av N eller S utan mellanrum före) och longitud (grader som 3 siffror eller grader och minuter som 5 siffror följt av O eller V utan mellanrum före), eller som en signifikant punkt som identifieras av en kodad beteckning (2 till 5 tecken), eller som en signifikant punkt följd av magnetisk bäring (3 siffror) och distans i nautiska mil (3 siffror) från punkten. Om tillämpligt ska den signifikanta punkten föregås av ”ABEAM”.

Punkt 1 – TID. Registrera tid i timmar och minuter UTC (4 siffror).

Punkt 2 – FLYGNIVÅ ELLER HÖJD ÖVER HAVET. Registrera ”F” följt av 3 siffror (t.ex. ”F310”) när en flygnivå rapporteras. Registrera höjd över havet i meter följt av ”M” eller i fot följt av ”FT” när en höjd över havet rapporteras. Registrera ”ASC” (flyghöjd) under stigning eller ”DES” (flyghöjd) under plané.

Avsnitt 2

Punkt 9 – FENOMEN SOM INNEBÄR ATT EN SPECIELL RAPPORT FRÅN LUFTFARTYG SKA UTFÄRDAS. Registrera fenomenet enligt följande:

— Måttlig turbulens som ”TURB MOD”.

— Svår turbulens som ”TURB SEV”.

— Måttlig isbildning som ”ICE MOD”.

— Svår isbildning som ”ICE SEV”.

— Kraftiga lävågor som ”MTW SEV”.

— Åskväder utan hagel som ”TS”.

— Åskväder med hagel som ”TSGR”.

— Kraftig stoftstorm eller sandstorm som ”HVY SS”.

— Vulkaniska askmoln som ”VA CLD”.

— Vulkanisk aktivitet före utbrott, eller vulkanutbrott, som ”VA”.

— Hagel som ”GR”.

— Cumulonimbusmoln som ”CB”.

TID FÖR ÖVERFÖRING. Registrera endast när avsnitt 3 sänds.

4. SPECIELLA BESTÄMMELSER FÖR RAPPORTERING AV VINDSKJUVNING OCH VULKANISK ASKA

4.1 **Rapportering av vindskjuvning**

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

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

4.2 **Rapportering av vulkanisk aktivitet efter flygning**

4.2.1 Vid ankomst till en flygplats efter en flygning ska den komplett ifyllda rapporten om vulkanisk aktivitet omgående lämnas av flygoperatören eller en flygbesättningsmedlem vid flygplatsens flygväderkontor; om detta kontor inte är lätt att tillgå för ankommande flygbesättningsmedlemmar ska det ifyllda formuläret hanteras i enlighet med lokala bestämmelser som har överenskommits mellan flygvädertjänsten, leverantörer av flygtrafikledningstjänst och flygoperatören.

4.2.2 När flygplatsens flygväderkontor får en ifylld rapport om vulkanisk aktivitet ska denna rapport omgående skickas till det övervakningskontor för flygväder som ansvarar för övervakningstjänst för flygväder i den flyginformationsregion där den vulkaniska aktiviteten har observerats.

B. **FORMULÄR FÖR SPECIELL RAPPORT FRÅN LUFTFARTYG OM VULKANISK AKTIVITET (MODEL VAR)**

MODEL VAR: att användas för rapportering efter flygning

RAPPORT OM VULKANISK AKTIVITET

Rapporter från luftfartyg är av avgörande betydelse för bedömningen av de risker som moln av vulkanisk aska innebär för verksamhet med luftfartyg.

OPERATÖR:			LUFTFARTYGETS BENÄMING: (enligt färdplanen)		
BEFÄLHAVARE:					
AVG FRÅN:	DATUM:	TID; UTC:	ANK TILL:	DATUM:	TID; UTC:
MOTTAGARE			AIREP SPECIAL		
Punkterna 1–8 ska rapporteras omgående till den ATS-enhet som du har kontakt med.					
1) LUFTFARTYGETS BENÄMNING			2) POSITION		
3) TID			4) FLYGNIVÅ ELLER HÖJD ÖVER HAVET		
5) VULKANISK AKTIVITET OBSERVERAD VID (position eller bäring, beräknad nivå för askmolnet samt avstånd från luftfartyget)					
6) LUFTTEMPERATUR			7) PUNKTVIND		
8) KOMPLETTERANDE INFORMATION SO_2 UPPTÄCKT ja ☐ nej ☐ Aska påträffad ja ☐ nej ☐			Övrigt _____ (kort beskrivning av aktivitet, särskilt vertikal och lateral utbredning av askmolnet och, om möjligt, horisontell rörelse, tillväxttakt etc.)		
Fyll i punkterna 9–16 efter landning. Faxa därefter formuläret till: (faxnummer tillhandahålls av flygvädermyndigheten baserat på lokala arrangemang som överenskommits mellan flygvädermyndigheten och den berörda operatören.)					
9) ASKMOLNETS DENSITET	☐ (a) strimmor		☐ (b) måttligt tät		☐ (c) mycket tät
10) ASKMONETS FÄRG	☐ (a) vit		☐ (b) ljusgrå		☐ (c) mörkgrå
	☐ (d) svart		☐ (e) annan _____		
11) UTBROTT	☐ (a) kontinuerligt		☐ (b) intermittent		☐ (c) ej synligt
12) AKTIVITETENS POSITION	☐ (a) topp		☐ (b) sida		☐ (c) en enda plats
	☐ (d) flera platser		☐ (e) ej observerat		
13) ANDRA OBSERVERADE EGENSKAPER HOS UTBROTTET	☐ (a) blixtar		☐ (b) glöd		☐ (c) stora stenblock
	☐ (d) asknedfall		☐ (e) svampmoln		☐ (f) alla
14) EFFEKT PÅ LUFTFARTYG	☐ (a) kommunikation		☐ (b) navigeringssystem		☐ (c) motorer
	☐ (d) pitot-statisk		☐ (e) vindruta		☐ (f) fönster
15) ANDRA EFFEKTER	☐ (a) turbulens		☐ (b) Sankt Elms eld		☐ (c) andra gaser
16) ANNAN INFORMATION (All information som bedöms vara användbar.)".					

30. Tillägget till bilagan ska ändras på följande sätt:

a) Tabellen som hänvisar till Icao bilaga 2 ska ändras på följande sätt:

i) Rubriken ska ersättas med följande:

”Icao bilaga 2

Avvikelser mellan denna förordning och de internationella standarderna i bilaga 2 till konventionen angående internationell civil luftfart, i dess ändrade lydelse.”.

ii) De celler som rör ”Avvikelse A2-04” ska ersättas med följande:

”Avvikelse A2-04	
Icao bilaga 2 Kapitel 3 3.3.1.2.	Icao bilaga 2, 3.3.1.2 ersätts med punkt SERA.4001 b i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012. Avvikelserna mellan denna Icao-norm och denna unionsförordning är följande: — När det gäller VFR-flygningar som planerar att passera internationella gränser avviker unionsförordningen (punkt SERA.4001 b.5) från Icao-normen i bilaga 2, 3.3.1.2 e med tillägg av den understrukna texten: *”som innebär passage av gränsen till en stats territorium, såvida inte annat föreskrivs av de berörda staterna.”* — När det gäller VFR- och IFR-flygningar som är planerade att genomföras under mörker ska följande krav läggas till i punkt SERA.4001 b.6 i den unionsförordningen: *”6. som är planerad att genomföras under mörker, om det innebär att en flygplats närhet lämnas.””*

b) De celler som rör ”Avvikelse A2-06” ska utgå.

c) Följande nya tabeller som hänvisar till Icao bilaga 3 och Icao bilaga 10 ska infogas under den tabell som hänvisar till Icao bilaga 2:

”Icao bilaga 3

Avvikelser mellan denna förordning och de internationella standarderna i bilaga 3 till konventionen angående internationell civil luftfart, i dess ändrade lydelse.

Avvikelse A3-01	
Icao bilaga 3 Kapitel 5	Ny bestämmelse. I punkt SERA.12005 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 anges följande: b) Behöriga myndigheter ska vid behov föreskriva andra nödvändiga förhållanden som ska rapporteras av alla luftfartyg när dessa möts eller observeras.

Icao bilaga 10

Avvikelser mellan denna förordning och de internationella standarderna i bilaga 10 till konventionen angående internationell civil luftfart, i dess ändrade lydelse.

Avvikelse A10-01	
Icao bilaga 10 Volym II Kapitel 5 5.2.1.4.1	Icao bilaga 10 volym II kapitel 5.2.1.4.1 införlivas i punkt SERA.14035 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 med några avvikelser. Avvikelserna mellan denna Icao-norm och denna unionsförordning är följande: SERA.14035 Sändning av siffror i radiotelefoni a) Sändning av nummer 1) Alla siffergrupper som används vid sändning av luftfartygets anropssignal, kurser, bana, vindriktning och vindhastighet ska sändas genom att varje siffra uttalas separat. i) Flygnivåer ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, utom för flygnivåer i hela hundratal. ii) Höjdmätarinställningen ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, utom för inställningen 1 000 hPa, vilken ska sändas som ”ETT TUSEN” (”ONE THOUSAND”). iii) Alla siffergrupper som används vid sändning av transponderkoder ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, förutom att, när transponderkoden innehåller enbart hela tusental, ska informationen sändas genom att tusentalssiffran uttalas, följt av ordet ”TUSEN” (”THOUSAND”). 2) Alla siffergrupper som används vid sändning av annan information än den som beskrivs i punkt a.1 ska sändas genom att varje siffra uttalas separat, förutom att alla nummer som innehåller hela hundratal och hela tusental ska sändas genom att varje siffra i hundratalet eller tusentalet uttalas separat, följt av ordet ”HUNDRA” (”HUNDRED”) eller ”TUSEN” (”THOUSAND”), beroende på vad som är lämpligt. Kombinationer av tusental och hela hundratal ska sändas genom att varje siffra i tusentalset uttalas följt av ordet ”TUSEN” (”THOUSAND”), följt av hundratalet och följt av ordet ”HUNDRA” (”HUNDRED”). 3) I fall där det finns ett behov av att förtydliga den siffergrupp som sänts som hela tusental och/eller hela hundratal, ska numret sändas genom att varje siffra uttalas separat. 4) Vid tillhandahållande av information om den relativa bäringen till ett objekt eller till trafik på konfliktkurs, uttryckt med hänvisning till 12-timmarsklockan, ska informationen ges genom att siffrorna uttalas tillsammans, till exempel ”TEN O’CLOCK” eller ”ELEVEN O’CLOCK”. 5) Tal som innehåller ett decimaltecken ska sändas i enlighet med punkt a.1 med decimaltecknet på rätt plats i talet, markerat med ordet ”KOMMA” (”DECIMAL”). 6) Alla sex siffror i den numeriska benämningen ska användas för att identifiera sändarkanalen i samband med VHF-radiotelefonikommunikation, utom då både den femte och den sjätte siffran är nollor då enbart de första fyra siffrorna ska användas.

Avvikelse A10-02	
Icao bilaga 10 Volym II Kapitel 5 5.2.1.7.3.2.3	Icao bilaga 10 volym II kapitel 5.2.1.7.3.2.3 införlivas i punkt SERA.14055 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 med en avvikelse. Avvikelserna mellan denna Icao-norm och denna EU-förordning är följande: SERA.14055 Förfaranden i radiotelefoni b) 2) Den som svarar på ovannämnda anrop ska använda den anropande stationens anropssignal, följt av den svarande stationens anropssignal, vilket ska betraktas som en uppmaning till den anropande stationen att fortsätta sändningen. När luftfartyg skiftas till en annan frekvens inom en ATS-enhet får ATS-enhetens anropssignal utelämnas, om detta godkänns av den behöriga myndigheten.”

d) Tabellen som hänvisar till Icao bilaga 11 ska ändras på följande sätt:

i) Rubriken ska ersättas med följande:

”Icao bilaga 11

Avvikelser mellan denna förordning och de internationella standarderna i bilaga 11 till konventionen angående internationell civil luftfart, i dess ändrade lydelse.”.

ii) De celler som rör ”Avvikelse A11-06” ska ersättas med följande:

”Avvikelse A11-06	
Icao bilaga 11 Kapitel 3	Ny bestämmelse. I punkt SERA.5010 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 anges följande: **SERA.5010 Speciell VFR-flygning i kontrollzoner** Speciella VFR-flygningar får tillåtas inom en kontrollzon förutsatt att de har erhållit klarering. Förutom när den behöriga myndigheten för helikoptrar har gett tillstånd för specialfall som inbegriper, men inte är begränsade till, polis, sjuktransport, SAR-operationer samt flygningar för brandbekämpning ska dessutom följande villkor gälla: a) Sådana speciella VFR-flygningar får utföras endast under dager, om inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat. ~~a)~~ b) För piloten: 1) Fri från moln och med sikt till marken eller vattnet. 2) Flygsikten understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m. 3) Flyga 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. c) En flygkontrollenhet ska inte utfärda en klarering för speciell VFR-flygning till luftfartyg för att starta eller landa på en flygplats inom en kontrollzon, eller flyga in i trafikzon eller trafikvarv, när de rapporterade väderförhållandena vid flygplatsen understiger följande minima: ~~b) För flygkontrollenheten:~~ ~~1. Endast under dager, om inte den behöriga myndigheten har godkänt något annat.~~ ~~2.~~ 1) Sikten vid marken understiger inte 1 500 m eller, för helikoptrar, 800 m. 2) Molntäckeshöjden understiger 180 m (600 ft).”.