

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2016/1185**af 20. juli 2016****om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 for så vidt angår opdatering og gennemførelse af fælles lufttrafikregler og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer (SERA Del C) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 730/2006****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ⁽¹⁾, særlig artikel 4,under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ⁽²⁾, særlig artikel 8b, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 551/2004 pålægges Kommissionen at vedtage gennemførelsesbestemmelser vedrørende lufttrafikregler og regler for en ensartet anvendelse af luftrumsklassifikation. Unionens lufttrafikregler er blevet udviklet i to faser. I fase I (SERA Del A) har Kommissionen, støttet af Eurocontrol, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur («agenturet») og Organisationen for International Civil Luftfart («ICAO»), forberedt gennemførelsen i EU-retten af bilag 2 til konventionen angående international civil luftfart («Chicagokonventionen»). I fase II (SERA Del B) blev de relevante bestemmelser i bilag 3 og 11 til Chicagokonventionen gennemført i EU-retten. Resultatet blev Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 ⁽³⁾, der kombinerer Del A og B i én EU-retsakt.
- (2) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 bør nu fuldstændiggøres ved at tilføje de resterende relevante ICAO-bestemmelser, navnlig bestemmelser, der er fastsat i bilag 10 til Chicagokonventionen og i dokument 4444 (PANS-ATM), som har karakter af lufttrafikregler, men som endnu ikke er blevet gennemført i EU-retten.
- (3) Bestemmelserne i denne forordning bør støtte og supplere reglerne om udøvelse af lufttrafiktjenester, som er indeholdt i bilag 10, bind II, og bilag 11 til Chicagokonventionen, ICAO Doc. 4444 (PANS ATM), og de fælles krav, der er fastsat i henhold til artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008, for at sikre sammenhæng i tjenesteudøvelsen i forhold til piloters og andre aktørers aktiviteter i henhold til denne forordning.
- (4) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 bør også bringes i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ og (EU) nr. 139/2014 ⁽⁵⁾, for at der sikres en sammenhængende tilgang til regulering af civil luftfartssikkerhed.

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.⁽²⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.⁽³⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 af 13.10.2012, s. 1).⁽⁴⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).⁽⁵⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).

- (5) Af samme grund og for at sikre en mere brugervenlig præsentation af de gældende regler bør bestemmelserne i Kommissionens forordning (EF) nr. 730/2006 ⁽¹⁾ indføjes i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012.
- (6) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed, og forordning (EF) nr. 730/2006 bør ophæves.
- (7) Der bør fastsættes tilstrækkeligt lange overgangsperioder, således at medlemsstater, luftfartøjsoperatører, luftfartstjenesteudøvere og andre interesserede parter er i stand til på korrekt vis at gennemføre denne forordning og herunder den fornødne offentliggørelse af nye procedurer og uddannelse af operatører og det berørte personale. Dog bør denne forordnings bestemmelser, der indeholder hastende ændringer af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 i lyset af de seneste ændringer af bilag 2 og 11 til Chicago-konventionen tillige med erfaringer fra gennemførelsen af gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, gælde allerede fra en passende tidligere dato, idet der tages hensyn til AIRAC-publikationsdatoer (Aeronautical Information Regulation and Control — Regelmæssig udsendelse af visse luftfartsinformationer).
- (8) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på den udtalelse, som agenturet har afgivet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (9) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 ⁽²⁾ —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3 affattes således:

»3. Denne forordning gælder også for medlemsstaternes kompetente myndigheder, luftfartstjenesteudøvere, flyvepladsoperatører og personale på jorden, der er beskæftiget med luftfartøjers operationer.«

b) Følgende tilføjes som stk. 4:

»4. Denne forordning finder ikke anvendelse på modelluftfartøjer og legetøjsluftfartøjer. Medlemsstaterne skal dog sørge for, at der fastsættes nationale regler for at sikre, at modelluftfartøjer og legetøjsluftfartøjer benyttes på en sådan måde, at de udgør mindst mulig fare for civil luftfartssikkerhed for personer, ejendom eller andre luftfartøjer.«

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 2) udgår.

b) Nr. 25) affattes således:

»25) »air-taxiing«: en helikopters eller et VTOL-fly (et lodret startende og landende flys) bevægelse normalt under jordefekt over en flyveplads' område, og med en fart på mindre end 37 km/t (20 kt)«.

c) Nr. 27) og 28) affattes således:

»27) »flyverådgivningstjeneste«: en tjeneste, som udøves i et rådgivningsluftrum for at sikre adskillelse, hvor dette er muligt, mellem luftfartøjer, der opererer på flyveplaner i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR)

28) »klarering (flyvekontrolltjeneste — ATC)«: et luftfartøjs tilladelse til at udføre lufttrafik i overensstemmelse med de nærmere betingelser, der er angivet af en flyvekontrollenhed«.

⁽¹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 730/2006 af 11. maj 2006 om luftrumsklassifikation og adgang til flyvninger udført efter visuelflyvereglerne over flyveniveau 195 (EUT L 128 af 16.5.2006, s. 3).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«). (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

d) Nr. 33), 34) og 35) affattes således:

- »33) »lufttrafiktjenestelufttrum (ATS-luftrum)«: afgrænsede lufttrum, benævnt med et bogstav, inden for hvilke det er angivet, hvilke typer flyvning der må forekomme, hvilke krav der er foreskrevet, og hvilken lufttrafiktjeneste der udøves
- 34) »meldekontor for lufttrafiktjeneste (ARO)«: en enhed oprettet med det formål at modtage meldinger vedrørende lufttrafiktjeneste og flyveplaner, som indgives inden afgang
- 35) »lufttrafiktjenesteenhed (ATS-enhed)«: en fællesbetegnelse for flyvekontroleenhed, flyveinformationscentral, AFIS-enhed og meldekontor for lufttrafiktjeneste«.

e) Følgende indsættes som nr. 34a):

- »34a) »overvågningstjeneste for lufttrafiktjenester (ATS-overvågningstjeneste)«: en tjeneste, som udøves direkte ved hjælp af et ATS-overvågningssystem«.

f) Nr. 38) affattes således:

- »38) »alternativ flyveplads«: en flyveplads, hvortil et luftfartøj kan fortsætte, når fortsættelse til eller landing på bestemmelsesstedet ikke er mulig eller ikke skønnes tilrådelig, hvor hensigtsmæssige tjenester og faciliteter står til rådighed, hvor luftfartøjets præstationskrav kan opfyldes, og som er operationel på det forventede anvendelsestidspunkt. Alternative flyvepladser omfatter:
 - a) »start alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, på hvilken et luftfartøj vil kunne lande, hvis det bliver nødvendigt kort efter start, og startflyvepladsen ikke kan benyttes
 - b) »rute alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, på hvilken et luftfartøj vil kunne lande, hvis det bliver nødvendigt at omdirigere dette undervejs på ruten
 - c) »ankomst alternativ flyveplads«: en alternativ flyveplads, på hvilken et luftfartøj vil kunne lande, hvis det ikke er muligt eller ikke skønnes tilrådeligt at lande på bestemmelsesstedet«.

g) Følgende indsættes som nr. 48a):

- »48a) »afhængig, automatisk overvågning — kontraktaftale (ADS-C)«: en rapporteringsplan, der fastlægger betingelserne for ADS-C-datarapportering (dvs. de data, der kræves af lufttrafiktjenesteenheden, og hyppigheden af den ADS-C-rapportering, der skal være opnået enighed om, inden ADS-C anvendes i forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjeneste)«.

h) nr. 71) affattes således:

- »71) »beregnet ankomsttidspunkt«: IFR-flyvninger: det tidspunkt, på hvilket luftfartøjet beregnes at ville ankomme over et angivet punkt, som er fastsat i relation til navigationshjælpemidler, og hvorfra en instrumentindflyvningsprocedure agtes påbegyndt, eller, hvis der ikke findes navigationshjælpemidler i tilknytning til flyvepladsen, det tidspunkt, hvor luftfartøjet beregnes at ville ankomme over flyvepladsen. VFR-flyvninger: det tidspunkt, hvor luftfartøjet beregnes at ville ankomme over flyvepladsen«.

i) Følgende indsættes som nr. 89a):

- »89a) »instrumentindflyvningsoperation«: en indflyvning og landing gennemført ved hjælp af navigationsvejledningsinstrumenter baseret på en instrumentindflyvningsprocedure. Instrumentindflyvningsoperationer kan udføres på to måder:
 - a) en todimensionel (2D) instrumentindflyvningsoperation, som alene anvender navigationsvejledning i det horisontale plan, og
 - b) en tredimensionel (3D) instrumentindflyvningsoperation, som anvender navigationsvejledning i såvel det horisontale som det vertikale plan«.

j) Nr. 90, litra a), b) og c), affattes således:

- »a) *ikke-præcisionsindflyvningsprocedure (NPA-procedure)*: en instrumentindflyvningsprocedure udarbejdet for 2D instrumentindflyvningsoperationer af type A
- b) *indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV-procedure)*: en instrumentindflyvningsprocedure baseret på præstationsbaseret navigation (PBN) udarbejdet for 3D instrumentindflyvningsoperationer af type A
- c) *præcisionsindflyvningsprocedure (PA-procedure)*: en instrumentindflyvningsprocedure baseret på navigations-systemer (ILS, MLS, GLS og SBAS Cat I) udarbejdet for 3D instrumentindflyvningsoperationer af type A eller B«.

k) Følgende indsættes som nr. 94a):

- »94a) »minimum brændstof«: udtryk, der benyttes til at beskrive en situation, hvori et luftfartøjs brændstofbeholdning har nået et niveau, som medfører, at flyvningen er nødsaget til at lande på en nærmere bestemt flyveplads, og hvor ingen yderligere forsinkelse kan accepteres«.

l) Følgende indsættes som nr. 95a) og 95b):

- »95a) »modelluftfartøj«: et andet ubemandet luftfartøj end et legetøjsluftfartøj med en operationel vægt, der ikke overskrider de grænser, den kompetente myndighed foreskriver; det kan opretholde flyvning i atmosfæren og benyttes udelukkende til opvisning eller fritidsaktiviteter
- 95b) »bjergområde«: et område med skiftende terrænprofil, hvor terrænelevationsændringen overstiger 900 m (3 000 ft) inden for en afstand af 18,5 km (10,0 NM)«.

m) Nr. 114) affattes således:

- »114) »venteposition«: en nærmere markeret position fastsat med henblik på at opnå tilstrækkelig beskyttelse af en bane, en hindringsbegrænsende flade eller et ILS/MLS-kritisk eller -følsomt område, hvor kørende luftfartøjer og køretøjer skal standse og holde, medmindre der er opnået anden tilladelse fra kontroltårnet«.

n) Nr. 116) affattes således:

- »116) »flyvesikkerhedssensitivt personale«: personer, som kan bringe flyvesikkerheden i fare, hvis de ikke udfører deres pligter og arbejdsopgaver korrekt, herunder besætningsmedlemmer, flymekanikere, flyveplads-personale, rednings-, brandbekæmpelses- og vedligeholdelsespersonale, personale med tilladelse til uledsaget adgang til manøvreområdet og flyveledere«.

o) Følgende indsættes som nr. 129a):

- »129a) »legetøjsluftfartøj«: et ubemandet luftfartøj udformet eller bestemt til bl.a. legetøj for børn under 14 år«.

3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 affattes den indledende tekst således:

- »1. De kompetente myndigheder kan på eget initiativ eller efter ansøgning fra de berørte foretagender fritage individuelle foretagender eller kategorier af foretagender fra bestemmelserne i denne forordning for følgende aktiviteter af offentlig interesse samt for den træning, der er nødvendig for sikker udførelse af aktiviteterne«.

b) Følgende underafsnit indsættes i slutningen af stk. 3:

- »Denne artikel berører heller ikke operationelle minima for helikoptere i de specifikke godkendelser, som den kompetente myndigheder tildeler i henhold til bilag V til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 (*).

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).«

- 4) Bilaget ændres som anført i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Forordning (EF) nr. 730/2006 ophæves.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 12. oktober 2017.

Dog anvendes følgende bestemmelser fra den 18. august 2016:

- 1) Artikel 1, stk. 1
- 2) Artikel 1, stk. 2, litra f), i), j), l) og o)
- 3) Artikel 1, stk. 3
- 4) Artikel 2
- 5) Nr. 1), 2), 3), 4), 5), 6), 8) 12), 13), 15), 16), 19), 21), 22), 26b), 26c), 27) og 28) i bilaget.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. juli 2016.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

I bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 foretages følgende ændringer:

1) Punkt SERA.2001 affattes således:

»SERA.2001 Genstand

Med forbehold af SERA.1001 ovenfor og i overensstemmelse med artikel 1 berører dette bilag især luftrumsbrugere og for luftfartøjer, der:

- a) opererer ind i, inden for eller ud af Unionen
- b) bærer nationalitets- og registreringsmærker fra en EU-medlemsstat, og som opererer i et hvilket som helst luftrum i det omfang, de ikke er i modstrid med de regler, som er udstedt af den stat, der har jurisdiktion over det område, som overflyves.

Dette bilag berører også aktiviteter hos medlemsstaternes kompetente myndigheder, luftfartstjenesteudøvere (ANSP), flyvepladsoperatører og relevant personale på jorden, der er beskæftiget med luftfartøjers operationer.«

2) I punkt SERA.3215, litra a), foretages følgende ændringer:

a) nr. 2) affattes således:

- »2) navigationslys med det formål at angive luftfartøjets relative flyvevej over for en iagttager. Dette gælder ikke for balloner. Andre lys må ikke vises, hvis de kan forveksles med navigationslysene.«

b) nr. 3) udgår.

3) Punkt SERA.4001, litra d), det indledende punktum, affattes således:

»Medmindre den kompetente myndighed foreskriver en kortere frist for indenrigs VFR-flyvninger, skal en flyveplan for enhver flyvning, der er planlagt til at krydse internationale grænser, eller for hvilken der vil blive ydet flyvekontrolltjeneste eller flyverådgivningstjeneste, indgives mindst 60 minutter før afgang eller, hvis den indgives under flyvning, på et tidspunkt, som vil sikre, at den modtages af vedkommende ATS-enhed mindst 10 minutter, før luftfartøjet forventes at nå:«.

4) Punkt SERA.5001, tabel S5-1, fodnote (***) til tabellen, litra b), affattes således:

- »b) Det kan tillades, at helikoptere opererer ved sigtbarheder på mindre end 1 500 m, men ikke mindre end 800 m, forudsat at de manøvreres ved en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at iagttage anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød.«

5) I punkt SERA.5005 foretages følgende ændringer:

a) I litra c) foretages følgende ændringer:

i) Nr. 3), nr. ii) og iii), affattes således:

- »ii) bestemmelserne om reduceret sigtbarhed, der er angivet i tabel S5-1, litra a) og b), finder ikke anvendelse

- iii) i luftrum af klasse B, C, D, E, F og G, ved og under 900 m (3 000 ft) AMSL eller 300 m (1 000 ft) over terræn, afhængigt af hvad der er højest, skal piloten uafbrudt have jordsigt og«

ii) Nr. 3), nr. iv), udgår

iii) Nr. 3), nr v), affattes således:

- »v) for bjergrige områder kan højere VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer blive fastsat af den kompetente myndighed.«

iv) Nr. 4) udgår

b) Litra d) affattes således:

»d) VFR-flyvninger må ikke opereres:

1) ved transsonisk og supersonisk hastighed uden den kompetente myndigheds tilladelse

2) over flyveniveau 195. Følgende er undtaget fra dette krav:

i) når en reservering af luftrum er foretaget, så vidt det lader sig gøre, af de medlemsstater, hvori VFR-flyvninger kan tillades. eller

ii) i luftrum op til flyveniveau 285 inklusive, når den ansvarlige ATS-enhed har tilladt VFR-trafik i dette luftrum i overensstemmelse med de godkendelsesprocedurer, medlemsstaterne har opstillet og offentliggjort i den relevante luftfartsinformationspublikation.«

6) Punkt SERA.5010 affattes således:

»Specielle VFR-flyvninger kan få tilladelse til at operere i en kontrolzone i henhold til en udstedt ATC-klarering. Medmindre den kompetente myndighed har givet tilladelse til helikoptere i særlige tilfælde såsom, men ikke udelukkende, politi- og ambulanceflyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelsesflyvninger, skal følgende yderligere betingelser gælde:

a) sådanne specielle VFR-flyvninger må kun gennemføres om dagen, medmindre den kompetente myndighed tillader andet

b) af piloten:

1) fri af skyer og med jordsigt

2) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m

3) flyvehastigheden skal være 140 kt IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød og

c) En flyvekontrolenhed må ikke udstede klarering til specielle VFR-flyvninger til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima:

1) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1 500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m

2) skydækkeshøjden er mindre end 180 m (600 ft).«

7) I punkt SERA.5015, litra c), indsættes følgende som nr. 3):

»3) Overgang fra IFR-flyvning til VFR-flyvning må kun kunne accepteres, hvis en ATS-enhed modtager en meddelelse fra luftfartøjschefen med det specifikke udtryk »ANNULLER IFR-FLYVNING« (»CANCELLING MY IFR FLIGHT«) sammen med de ændringer, der i givet fald skal foretages i den gældende flyveplan. ATS må hverken direkte eller indirekte opfordre til overgang fra IFR-flyvning til VFR-flyvning.«

8) Punkt SERA.6001 affattes således:

»SERA.6001 Klassificering af luftrum

a) Medlemsstaterne skal klassificere luftrum i overensstemmelse med følgende luftrumsklassifikation og i overensstemmelse med tillæg 4:

1) Klasse A. Kun IFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontrolltjeneste til alle flyvninger, og der sikres indbyrdes adskillelse. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.

- 2) Klasse B. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontrolltjeneste til alle flyvninger, og der sikres indbyrdes adskillelse. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.
- 3) Klasse C. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontrolltjeneste til alle flyvninger, og der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger indbyrdes og mellem IFR- og VFR-flyvninger. VFR-flyvninger adskilles fra IFR-flyvninger og modtager trafikinformationer om andre VFR-flyvninger samt undvigerådgivning efter anmodning. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger. For VFR-flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS (indikeret hastighed) under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.
- 4) Klasse D. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt, og der ydes flyvekontrolltjeneste til alle flyvninger. Der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger indbyrdes, og IFR-flyvninger vil modtage trafikinformationer om VFR-flyvninger samt undvigerådgivning efter anmodning. VFR-flyvninger modtager trafikinformationer om alle andre flyvninger samt undvigerådgivning efter anmodning. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for alle flyvninger, og en hastighedsgrænse på 250 kt IAS gælder for alle flyvninger under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle flyvninger skal have ATC-klarering.
- 5) Klasse E. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontrolltjeneste til IFR-flyvninger, og der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger indbyrdes. Alle flyvninger modtager trafikinformationer, så vidt det lader sig gøre. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for IFR-flyvninger. For alle flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. Alle IFR-flyvninger skal have ATC-klarering. Klasse E må ikke anvendes i kontrolzoner.
- 6) Klasse F. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Alle deltagende IFR-flyvninger modtager flyverådgivningstjeneste, og alle flyvninger modtager flyveinformationstjeneste efter anmodning. Der er krav om uafbrudt luft til jord-talekommunikation for IFR-flyvninger, der deltager i rådgivningstjenesten, og alle IFR-flyvninger skal kunne etablere luft til jord-talekommunikation. For alle flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. ATC-klarering kræves ikke.
- 7) Klasse G. IFR- og VFR-flyvninger er tilladt og modtager flyveinformationstjeneste efter anmodning. Alle IFR-flyvninger skal kunne etablere luft til jord-talekommunikation. For alle flyvninger gælder en hastighedsgrænse på 250 kt IAS under 3 050 m (10 000 ft) AMSL, medmindre andet er godkendt af den kompetente myndighed for luftfartøjstyper, som af tekniske grunde eller sikkerhedsårsager ikke kan opretholde denne hastighed. ATC-klarering kræves ikke.
- 8) Anvendelsen af klasse F skal opfattes som en midlertidig foranstaltning, indtil den kan erstattes af en alternativ klassificering.
- b) Udpegningen af luftrumsklassifikationen skal være afpasset efter medlemsstaternes behov, dog skal hele luftrummet over flyvniveau 195 klassificeres som klasse C-luftrum.«
- 9) Følgende indsættes som punkt SERA.7002:

»SERA.7002 Underretning om fare for sammenstød ved anvendelse af ATS-overvågning

- a) Når en identificeret kontrolleret flyvning observeres at flyve ad en rute, som formodes at udsætte det for kollisionsfare med et ukendt luftfartøj, skal piloten om bord på den kontrollerede flyvning, når det er muligt:
 - 1) underrettes om det ukendte luftfartøj, og, hvis piloten anmoder om det, eller hvis situationen efter flyvelederens skøn berettiger til det, skal flyvelederen foreslå en undvigemanøvre og
 - 2) underrettes, når konflikten er ophørt.«

10) Følgende indsættes som punkt SERA.8012:

»SERA.8012 Anvendelse af Wake Turbulence-adskillelse

a) Adskillelsesminima for Wake Turbulence skal anvendes på luftfartøjer ved flyvningers indflyvnings- og udflyvningsfaser under følgende omstændigheder:

- 1) et luftfartøj opererer direkte bagved et andet luftfartøj i samme højde over havet eller mindre end 300 m (1 000 ft) nedenunder, eller
- 2) begge luftfartøjer benytter samme bane eller parallelle baner adskilt med mindre end 760 m (2 500 ft), eller
- 3) et luftfartøj er på krydsende kurs direkte bagved et andet luftfartøj i samme højde over havet eller mindre end 300 m (1 000 ft) nedenunder.«

11) I punkt SERA.8015 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) ATC-klareringer skal udelukkende udstedes med det formål at opfylde følgende krav, som udøvelse af flyvekontrolltjeneste stiller:

- 1) Klareringer skal udelukkende udstedes med det formål at fremme og adskille lufttrafik og på grundlag af kendte trafikforhold, som berører sikkerheden i relation til luftfartøjets operation. Sådanne trafikforhold omfatter ikke alene luftfartøjer i luften og på manøvreområdet, for hvilke der udøves kontrol, men også al anden kørende trafik eller andre hindringer, der ikke er permanent installeret på manøvreområdet.
- 2) ATC-enheder skal om fornødent udstede sådanne ATC-klareringer for at forebygge sammenstød og fremme og opretholde en velordnet lufttrafikstrøm.
- 3) ATC-klareringer skal udstedes i tilstrækkelig god tid til at sikre, at de transmitteres til luftfartøjet i så god tid, at det har mulighed for at efterkomme dem.«

b) Litra d), nr. 3), affattes således:

»3) flyverute, ...

- i) flyveruten skal specificeres i hver enkelt klarering, når det skønnes nødvendigt, og
- ii) udtrykket »klareret via planlagt flyverute« (»cleared via flight planned route«) må ikke anvendes, når der udstedes en ændret klarering.«

c) Som litra ea), eb) og ec) indsættes:

»ea) Ændringer af klarering mht. rute eller marchhøjde

- 1) Når der udstedes klarering til at foretage en ønsket ændring af ruten eller marchhøjden, skal arten af ændringen nøje præciseres i klareringen.
- 2) Når trafikforholdene ikke tillader, at der gives klarering til en ønsket ændring, skal udtrykket »IKKE I STAND TIL« (»UNABLE«) anvendes. Når omstændighederne tillader det, skal der tilbydes en alternativ rute eller marchhøjde.

eb) Klareret højde

- 1) For flyvninger i områder med en fastsat gennemgangshøjde skal luftfartøjets vertikale position, medmindre andet fremgår af bestemmelserne i 5) nedenfor, udtrykkes i højde over havet ved flyvning i eller under gennemgangshøjden og i flyveniveauer ved flyvning i eller over gennemgangsniveauet. Ved passage af gennemgangslaget skal den vertikale position udtrykkes i flyveniveauer under stigning og i højde over havet under nedstigning.
- 2) Gennemgangsniveauet skal afgives til flyvebesætningen i god tid, før det nås i forbindelse med nedstigningen.

- 3) En QNH-højdemålerindstilling skal indgå i klareringen af nedstigning, når klareringen udstedes til en højde under gennemgangsniveauet, i indflyvningsklareringer eller klareringer til at komme ind i trafikrunden, samt i klareringer for afgående luftfartøjer i forbindelse med kørsel, medmindre det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget informationen ved direkte radiokommunikation.
- 4) En QFE-højdemålerindstilling skal gives til luftfartøjer efter anmodning eller regelmæssigt i henhold til lokale aftaler.
- 5) Når et luftfartøj, som har fået klarering til landing, fuldfører sin indflyvning ved anvendelse af atmosfæretryk ved flyvepladsens niveau (QFE), skal luftfartøjets vertikale position udtrykkes i højde over flyvepladsens niveau for den del af flyvningen, hvor QFE kan anvendes, idet den dog skal udtrykkes i højde over banetærskelens niveau:
 - i) for instrumentlandingsbaner, hvis tærsklen er 2 m (7 ft) eller mere under flyvepladsniveauet og
 - ii) for præcisionsindflyvningsbaner.

ec) Betingede klareringer

Betingede udtryk, f.eks. »efter landende luftfartøj« (»behind landing aircraft«) eller »efter afgående luftfartøj« (»after departing aircraft«), må ikke anvendes i forbindelse med kørsel, som berører den eller de baner, der benyttes til start eller landing, medmindre de implicerede luftfartøjer eller køretøjer ses af den pågældende flyveleder og pilot. Luftfartøjet eller køretøjet, som er årsag til betingelsen i klareringen, skal være det første luftfartøj/køretøj, som passerer foran det pågældende andet luftfartøj. I alle tilfælde skal en betinget klarering afgives i følgende rækkefølge og bestå af:

- 1) kaldesignal
- 2) betingelsen
- 3) klareringen og
- 4) en kort gentagelse af betingelsen.«

12) Punkt SERA.8020, litra a), nr. 3), affattes således:

»3) Afvigelse fra kravene i nr. 1) skal meddeles til den relevante ATS-enhed.«

13) Punkt SERA.8020, litra b), nr. 3), affattes således:

»3) Ændringer af beregnede tidspunkter: Hvis det beregnede tidspunkt for det næste fastlagte rapportpunkt, den næste FIR-grænse eller bestemmelsesflyveplads, afhængigt af hvad der kommer først, afviger mere end 2 minutter fra det, som er meddelt ATS, eller en anden periode foreskrevet af den kompetente myndighed, skal et revideret tidspunkt snarest muligt meddeles den relevante ATS-enhed.«

14) I SERA.8025 tilføjes følgende nr. 2) og 3):

- »2) Når en kontrolleret flyvning er undtaget fra kravet om at rapportere over obligatoriske rapportpunkter, skal piloter, medmindre automatiseret positionsrapportering anvendes, genoptage tale- eller CPDLC-positionsrapportering:
 - i) når piloten instrueres om det
 - ii) når piloten oplyses om, at ATS- overvågningstjeneste er ophørt eller
 - iii) når piloten oplyses om, at ATS-overvågningsidentifikation er mistet,
- 3) Positionsrapporters format skal være i overensstemmelse med tillæg 5, punkt A.«

15) Punkt SERA.8035, litra b), affattes således:

- »b) Medlemsstaterne skal overholde de relevante bestemmelser om kommunikationssvigt, der er vedtaget i henhold til Chicagokonventionen. Kommissionen skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at gennemføre de nævnte bestemmelser i EU-retten for at indføre fælles europæiske procedurer for kommunikationssvigt senest den 31. december 2017.«

16) I punkt SERA.9010 foretages følgende ændringer:

a) litra b), nr. 12) og 13), affattes således:

- »12) overfladevindretning (i grader misvisende) og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

- 13) sigtbarhed og eventuelt RVR (*), og, hvis der findes sigtbarheds- og RVR-sensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af operatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

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

b) litra c), nr. 12) og 13), affattes således:

- »12) overfladevindretning (i grader misvisende) og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

- 13) sigtbarhed og eventuelt RVR (*), og, hvis der findes sigtbarheds- og RVR-sensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af operatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

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

c) litra d), nr. 11) og 12), affattes således:

- »11) overfladevindretning (i grader misvisende) og -hastighed, herunder væsentlige afvigelser, og, hvis der findes overfladevindsensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af luftfartøjsoperatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

- 12) sigtbarhed og eventuelt RVR (*), og, hvis der findes sigtbarheds- og RVR-sensorer specifikt relateret til dele af banerne, der er i brug, og oplysningerne kræves af operatører, en angivelse af banen og den del af banen, som oplysningerne vedrører

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

17) I punkt SERA.10001 tilføjes følgende litra b) og c):

- »b) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet, skal luftfartøjer, der er udstyret med egnet tovejs radiokommunikationsudstyr, rapportere i løbet af perioden fra tyve til fyrre minutter efter tidspunktet for den seneste kontakt uanset formålet med en sådan kontakt — om ikke andet for at angive, at flyvningen forløber planmæssigt, og denne rapport skal omfatte luftfartøjets identifikation og ordene »operation normal« (»Operations normal«).

c) »Operation normal (Operations normal)«-meldingen skal transmitteres luft til jord til en relevant ATS-enhed.«

18) Punkt SERA.11001, litra a) og b), og SERA.11005, litra a), udgår, og SERA.11001 og SERA.11005 affattes således:

»SERA.11001 Generelt

- c) Hvis et luftfartøj er eller formodes at være i en nødsituation, herunder hvis det udsættes for en ulovlig handling, skal ATS-enheder give luftfartøjet størst mulig opmærksomhed, bistand og fortrinsret i forhold til andre luftfartøjer, alt efter hvad omstændighederne kræver.
- d) Efterfølgende aktioner iværksat af ATC skal baseres på pilotens hensigter, lufttrafiksituationen generelt og den løbende udvikling af nødsituationen.

SERA.11005 Ulovlige handlinger

- aa) Et luftfartøj, som udsættes for en ulovlig handling, skal så vidt muligt indstille transponderen på kode 7500 og underrette den relevante ATS-enhed om eventuelle væsentlige forhold i forbindelse med den ulovlige handling samt om enhver afvigelse fra den gældende flyveplan, som omstændighederne nødvendiggør, således at ATS-enheden kan give luftfartøjet fortrinsret og minimere konflikt med andre luftfartøjer.
- ab) Hvis et luftfartøj udsættes for en ulovlig handling, skal luftfartøjschefen hurtigst muligt forsøge at lande på den nærmest beliggende, egnede flyveplads eller på en flyveplads udpeget af den kompetente myndighed, medmindre hensyn om bord på luftfartøjet kræver andet.
- b) Når en ulovlig handling mod et luftfartøj finder sted eller mistænkes, skal lufttrafiktjenesteenheder straks besvare anmodninger fra luftfartøjet. Der skal fortsat transmitteres oplysninger, der omhandler sikkerheden under flyvningen, og der skal træffes de nødvendige foranstaltninger til at fremskynde udførelsen af alle flyvningens faser, herunder især sikker landing af luftfartøjet.
- c) Når en ulovlig handling mod et luftfartøj finder sted eller mistænkes, skal ATS-enheder straks i overensstemmelse med de lokalt aftalte procedurer underrette den relevante myndighed, som staten har udpeget, og udveksle de nødvendige oplysninger med luftfartøjsoperatøren eller dennes udpegede repræsentant.»

19) I punkt SERA.11010 foretages følgende ændringer:

- a) Overskriften affattes således:

»SERA.11010 Vildfarne eller uidentificerede luftfartøjer«

- b) Litra a), nr. 3), litra i), affattes således:

- »i) oplyse luftfartøjet om dets position og de korrigerende handlinger, det skal foretage. Disse oplysninger skal afgives straks, når ATS-enheden bliver bekendt med, at der er mulighed for interception eller anden trussel mod luftfartøjets sikkerhed og«

20) Som SERA.11012 og SERA.11013 indsættes:

»SERA.11012 Minimum brændstof og nødsituationer i forbindelse med brændstof

- a) Når en pilot rapporterer minimum brændstof, skal flyvelederen hurtigst muligt underrette piloten om enhver forventet forsinkelse eller om, at ingen forsinkelse er forventet.
- b) Når brændstofbeholdningen gør det nødvendigt at udsende en nødmelding, skal piloten i henhold til SERA.14095 angive dette ved at anvende det radiotelefoniske nødsignal (MAYDAY), helst udtalt tre gange efterfulgt af arten af nødsituationen (FUEL).

SERA.11013 Luftfartøjer med forringet performance

- a) Når et luftfartøjs performance som følge af svigt i eller nedgradering af navigations-, kommunikations-, højdemålings-, styresystemer eller andre systemer forringes under det niveau, der kræves i det luftrum, hvori det opererer, skal flyvebesætningen straks underrette den relevante ATC-enhed. Påvirker svigtet eller nedgraderingen det anvendte adskillelsesminimum, skal flyvelederen tage skridt til at etablere en anden passende form for adskillelse eller adskillelsesminimum.

b) Nedgradering af eller svigt i RNAV-systemet

Hvis et luftfartøj som følge af et svigt i eller en nedgradering af RNAV-systemet ikke kan opfylde specifikationerne for RNAV-ruten eller -proceduren, skal piloten anmode om en ændret klarering.

c) Tab af muligheden for at bibeholde højden inden for tolerancen påkrævet til luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM-luftrum)

1) Piloten skal så hurtigt som muligt underrette ATC om ethvert tilfælde, hvor performance ikke længere lever op til kravene til højdetolerance for flyvning i RVSM-luftrum. I sådanne tilfælde skal piloten, når situationen muliggør det, indhente en ændret ATC-klarering, før der afviges fra den klarerede rute og/eller det klarerede flyveniveau. Er det ikke muligt at indhente en ændret ATC-klarering forud for en sådan afvigelse, skal piloten hurtigst muligt derefter indhente en ændret klarering.

2) Under operationer i eller stigning/nedstigning gennem RVSM-luftrum med luftfartøjer, der ikke er godkendt til RVSM-operationer, skal piloter rapportere status som ikke-godkendt som følger:

i) ved første opkald på enhver kommunikationskanal i RVSM-luftrum

ii) ved alle anmodninger om ændring af flyvehøjde og

iii) ved alle tilbagelæsninger af klareringer vedrørende flyvehøjde.

3) Flyveledere skal udtrykkeligt bekræfte modtagelsen af meldinger fra luftfartøjer, der rapporterer status som ikke-RVSM-godkendt.

4) Nedgradering af udstyr i luftfartøjet — rapporteret af piloten:

i) Når piloten på et RVSM-godkendt luftfartøj, der opererer i RVSM-luftrum, underretter ATC om, at luftfartøjets udstyr ikke længere opfylder RVSM-kravene, skal ATC betragte luftfartøjet som værende et ikke-RVSM-godkendt luftfartøj.

ii) ATC skal øjeblikkeligt træffe foranstaltninger for at etablere et højdeadskillelsesminimum på mindst 600 m (2 000 ft) eller en passende horisontaladskillelse fra alle andre berørte luftfartøjer, der opererer i RVSM-luftrum. ATC skal normalt give et luftfartøj, der overgår til at være ikke-RVSM-godkendt, klarering ud af RVSM-luftrum, når det er muligt.

iii) Piloter skal snarest muligt underrette ATC om enhver genoprettelse af korrekt funktion for udstyr, som kræves for at opfylde RVSM-kravene.

iv) Den ACC, der først bliver bekendt med en ændring i et luftfartøjs RVSM-status, skal koordinere med tilstødende ACC, når dette er relevant.

5) Kraftig turbulens — ikke forudsagt:

i) Når et luftfartøj, der opererer i RVSM-luftrum, møder kraftig turbulens forårsaget af vejret eller wake turbulence, som efter pilotens opfattelse vil påvirke luftfartøjets evne til at bibeholde det klarerede flyveniveau, skal piloten underrette ATC. ATC skal etablere enten en passende horisontaladskillelse eller et øget højdeadskillelsesminimum.

ii) ATC skal så vidt muligt tilgodese piloters anmodninger om ændringer af flyveniveau og/eller flyverute og videresende trafikinformationer efter behov.

iii) ATC skal anmode om rapporter fra andre luftfartøjer for at afgøre, om RVSM bør suspenderes i sin helhed eller inden for et nærmere specificeret højdebånd og/eller område.

iv) For at sikre en velordnet afvikling af trafikoverførslen skal den ACC, som suspenderer RVSM, koordinere suspension(er) af den art og i givet fald enhver nødvendig tilpasning af sektorkapacitet med tilstødende ACC.

6) Kraftig turbulens — forudsagt:

i) Når meteorologiske udsigter forudsiger kraftig turbulens inden for RVSM-luftrum, skal ATC afgøre, hvorvidt RVSM bør suspenderes og i bekræftende fald hvor længe og specifikt for hvilke(t) flyveniveau(er) og/eller område.

- ii) I tilfælde, hvor RVSM vil blive suspenderet, skal den ACC, som suspenderer RVSM, koordinere med tilstødende ACC med hensyn til flyveniveauer, der egner sig til trafikoverførsel, medmindre en nødordning for tildeling af flyveniveau er blevet fastlagt i en samarbejdsaftale. Den ACC, som suspenderer RVSM, skal ligeledes koordinere den gældende sektorkapacitet med tilstødende ACC, når det er relevant.»

21) Følgende indsættes som punkt SERA.11014:

»SERA.11014 ACAS Resolution Advisory (RA)

- a) Medmindre andet fremgår af den minimumsudstysliste, der er angivet i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 (*), skal ACAS II anvendes under flyvning i en funktionstilstand, der gør det muligt at vise RA-meddelelser til flyvebesætningen, hvis systemet opdager, at afstanden til et andet luftfartøj er uacceptabel. Dette gælder ikke, hvis det er nødvendigt at spærre for RA (og kun bruge TA-meddelelse eller tilsvarende) som følge af en unormal procedure eller forhold, der begrænser performance.
- b) Viser en ACAS RA, skal piloter:
- 1) reagere omgående ved at følge RA som anført, medmindre dette vil bringe luftfartøjets flyvesikkerhed i fare
 - 2) følge RA, også selv om der er en konflikt mellem RA og en ATC-instruktion om en manøvre
 - 3) ikke manøvrere i modstrid med en RA
 - 4) så snart arbejdspresset på flyvebesætningen tillader det, underrette den relevante ATC-enhed om RA, der kræver afvigelse fra den aktuelle ATC-instruktion eller -klarering
 - 5) omgående efterkomme eventuelle ændrede RA
 - 6) begrænse ændringerne af flyvevejen til det omfang, der er nødvendigt for at efterkomme RA
 - 7) omgående vende tilbage til ATC-instruktionen eller -klareringen, når konflikten er løst og
 - 8) underrette ATC, når de vender tilbage til den aktuelle klarering.
- c) Når en pilot rapporterer en ACAS RA, må flyvelederen ikke forsøge at ændre luftfartøjets flyvevej, før piloten rapporterer »CLEAR OF CONFLICT«.
- d) Afviger et luftfartøj fra sin ATC-klarering eller -instruktion i overensstemmelse med en RA, eller rapporterer en pilot en RA, ophører flyvelederens ansvar for at tilvejebringe adskillelse mellem dette luftfartøj og andre luftfartøjer, der involveres som en direkte følge af den manøvre, der forårsages af den pågældende RA. Flyvelederen skal overtage ansvaret for at genetablere adskillelse mellem alle involverede luftfartøjer, når:
- 1) flyvelederen bekræfter en modtaget rapport fra flyvebesætningen om, at luftfartøjet har genoptaget den gældende klarering, eller
 - 2) flyvelederen bekræfter en modtaget rapport fra flyvebesætningen om, at luftfartøjet genoptager den gældende klarering, og udsteder en alternativ klarering, som bekræftes af flyvebesætningen.

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).«

22) I punkt SERA.11015, litra e), tabel S11-3, foretages følgende ændringer:

- a) Teksten i kolonnen »Betydning« svarende til »WILCO«, affattes således:

»Det er forstået, vil følge instruktionen«

- b) I rubrikken under udtrykket »WILCO« udgår udtrykket »Det er forstået«.

23) I punkt SERA.12005 tilføjes følgende som litra c):

- »c) Flyvebesætningsmedlemmer skal udarbejde rapporterne ved hjælp af formularer baseret på modellen AIREP SPECIAL-formularen som fastsat i tillæg 5, punkt A. Disse rapporter skal være i overensstemmelse med de detaljerede rapporteringsinstruktioner, jf. tillæg 5, punkt 2.
- 1) De detaljerede instruktioner, herunder meldingsformater og fraseologi, der er fastsat i tillæg 5, skal anvendes af flyvebesætningsmedlemmer, når de transmitterer lufrapporter, og af ATS-enheder, når de videretransmitterer sådanne rapporter.
- 2) Specielle lufrapporter, der indeholder observationer af vulkansk aktivitet, skal registreres i formularen speciel lufrapport om vulkansk aktivitet. Formularer, der er baseret på modelformularen for specielle lufrapporter om vulkansk aktivitet, der er anført i tillæg 5, punkt B, skal stilles til rådighed for flyvebesætninger, der opererer på ruter, som kan blive berørt af vulkanaskeskyer.«

24) Punkt SERA.12020, litra a), nr. 2), affattes således:

- »2) det relevante meteorologiske overvågningskontor (MWO) i overensstemmelse med tillæg 5, punkt 3 og«

25) Som afdeling 13 og 14 indsættes:

»AFDELING 13

SSR-transponder

SERA.13001 Operation med SSR-transponder

- a) Når et luftfartøj medbringer en funktionsdygtig SSR-transponder, skal piloten lade transponderen være aktiveret uafbrudt under flyvningen, uanset om luftfartøjet er inden for eller uden for luftrum, hvor SSR anvendes til ATS-formål.
- b) Piloter må ikke benytte IDENT-funktionen, medmindre ATS anmoder herom.
- c) Medmindre der er tale om flyvning i luftrum, hvori den kompetente myndighed gør det obligatorisk at benytte transponder, undtages luftfartøjer uden tilstrækkelig elforsyning fra kravet om at benytte transponderen uafbrudt.

SERA.13005 SSR-transponder i funktionstilstand A — kodeindstilling

- a) En pilot i et luftfartøj, som er udstyret med SSR, skal for at angive en specifik nødsituation:
- 1) vælge kode 7700 for at angive en nødsituation, medmindre ATC tidligere har instrueret piloten i at indstille transponderen på en specifik kode. I sidstnævnte tilfælde må piloten desuagtet vælge kode 7700, hvis der er en særlig grund til at antage, at dette vil være den bedste fremgangsmåde;
- 2) vælge kode 7600 for at angive svigtende radiokommunikation
- 3) så vidt muligt vælge kode 7500 for at angive at være udsat for en ulovlig handling. Hvis omstændighederne tilsiger det, bør kode 7700 anvendes i stedet.
- b) Undtagen i de tilfælde, der er beskrevet i litra a), skal piloten:
- 1) vælge koder ifølge ATS-enhedens instruktion eller
- 2) i mangel af ATS-instruktioner om kodevalg vælge kode 2000 eller en anden kode foreskrevet af den kompetente myndighed eller
- 3) når der ikke modtages lufttrafiktjenester, vælge kode 7000 for at forbedre sporbarheden af luftfartøjer med det rette udstyr, medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet.

- c) Hvis det observeres, at den kode, der vises på præsentationsskærmen, afviger fra den, der er tildelt luftfartøjet:
- 1) skal piloten anmodes om at bekræfte den valgte kode og i givet fald genindstille den korrekte kode og
 - 2) er der fortsat uoverensstemmelse mellem tildelte og viste koder, kan piloten anmodes om at afbryde luftfartøjets transponder. Den næste kontrolposition og enhver anden berørt enhed, som benytter SSR og/eller multilateration (MLAT) i forbindelse med udøvelsen af ATS, skal underrettes herom.

SERA.13010 Trykhøjderelaterede oplysninger

- a) Når et luftfartøj er udstyret med funktionstilstand C-udstyr, skal piloten uafbrudt lade denne funktionstilstand være aktiveret, medmindre ATC instruerer om andet.
- b) Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet, skal trykhøjderelaterede højdeoplysninger, der vises hos flyvelederen, verificeres mindst én gang af hver ATC-enhed med det rette udstyr ved første kontakt med det pågældende luftfartøj eller, hvis dette ikke er muligt, snarest muligt derefter.

SERA.13015 SSR-transponder i funktionstilstand S — luftfartøjsidentifikationsindstilling

- a) Luftfartøjer, der er udstyret med funktionstilstand S med luftfartøjsidentifikationsfunktion, skal transmittere luftfartøjsidentifikationen som angivet i ICAO-flyveplanens punkt 7 eller, når flyveplan ikke er indgivet, luftfartøjets registreringsbetegnelse.
- b) Når det observeres på præsentationsskærmen, at et luftfartøj udstyret med funktionstilstand S transmitterer en anden luftfartøjsidentifikation end den, der forventes fra luftfartøjet, skal piloten anmodes om at bekræfte og i givet fald genindsætte den korrekte luftfartøjsidentifikation.
- c) Hvis der efter pilotens bekræftelse af, at den korrekte luftfartøjsidentifikation er blevet indstillet på funktionstilstand S-identifikationsfunktionen, fortsat er uoverensstemmelse, skal flyvelederen træffe følgende foranstaltninger:
- 1) piloten underrettes om, at der fortsat er uoverensstemmelse
 - 2) hvis muligt ændres det label, som viser luftfartøjets identitet på præsentationsskærmen, og
 - 3) den næste kontrolposition og enhver anden berørt enhed, som benytter funktionstilstand S til identifikation, underrettes om den fejlbehæftede luftfartøjsidentifikation, der transmitteres fra luftfartøjet.

SERA.13020 SSR-transpondersvigt i områder, hvor det er obligatorisk at medbringe en fungerende transponder

- a) I tilfælde af, at en transponder svigter efter afgang, skal ATC-enheder forsøge at gøre det muligt for luftfartøjet at fortsætte flyvningen til bestemmelsesflyvepladsen i overensstemmelse med flyveplanen. Piloter må dog forvente at skulle overholde specifikke restriktioner.
- b) Hvis en transponder svigter og ikke kan udbedres før afgang, skal piloter:
- 1) underrette ATS hurtigst muligt, og helst inden en flyveplan indgives
 - 2) i ICAO-flyveplanformularens punkt 10 under SSR indsætte bogstavet »N« for at markere, at transponderen er helt ude af funktion, eller, i tilfælde af delvis transpondersvigt, indsætte bogstavet svarende til den tilbageværende transponderkapacitet og
 - 3) opfylde alle offentliggjorte procedurer for anmodning om fritagelse fra kravene om at medbringe en velfungerende SSR-transponder.

AFDELING 14

Talekommunikationsprocedurer**SERA.14001 Generelt**

Standardiseret fraseologi skal anvendes i alle situationer, for hvilke den er specificeret. Normal tale må kun benyttes i tilfælde, hvor standardiseret fraseologi ikke er egnet til en påtænkt transmission.

SERA.14005 Kategorier af meldinger

- a) Kategorierne af meldinger, som håndteres af luftfartens mobile tjeneste, og prioritetsrækkefølgen med hensyn til oprettelsen af kommunikationsforbindelser og transmission af meldinger skal være i overensstemmelse med tabel S14-1.

Tabel S14-1

Meldingskategori og prioritetsorden for radiotelefonisk signal	Radiotelefonisk signal
a) Nødopkald, nødmeldinger og nødtrafik	MAYDAY
b) Ilmeldinger, herunder meldinger, som indledes med det medicinske transport-signal	PAN PAN eller PAN PAN MEDICAL
c) Meldinger vedrørende pejlinger	—
d) Meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed	—
e) Meteorologiske meldinger	—
f) Meldinger vedrørende luftfartøjers regularitet	—

- b) Nødmeldinger og nødkommunikation skal håndteres i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt SERA.14095.
- c) Ilmeldinger og ilkommunikation, herunder meldinger som indledes med det medicinske transport-signal, skal håndteres i overensstemmelse med bestemmelserne i punkt SERA.14095.

SERA.14010 Meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed

Meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed skal omfatte:

- a) meldinger om bevægelse og kontrol
- b) meldinger fra en luftfartøjsoperatør eller et luftfartøj af umiddelbar betydning for et luftfartøj under flyvning
- c) rådgivning om vejrforhold af umiddelbar betydning for et luftfartøj under flyvning eller umiddelbart før afgang (kommunikeret individuelt eller ved samtidig opkald til flere)
- d) andre meldinger af betydning for luftfartøjer under flyvning eller umiddelbart før afgang.

SERA.14015 Anvendt fraseologi i luft til jord-kommunikation

- a) luft til jord-radiokommunikation skal gennemføres på engelsk eller på det sprog, der normalt anvendes af stationen på landjorden.

- b) efter anmodning fra ethvert luftfartøj skal engelsk kunne anvendes på alle stationer på landjorden, der betjener udpegede flyvepladser og ruter, der benyttes af den internationale luftfart. Medmindre den kompetente myndighed foreskriver andet i særlige tilfælde, skal engelsk anvendes til kommunikation mellem ATS-enheden og luftfartøjer ved flyvepladser med flere end 50 000 internationale IFR-flybevægelser om året. Medlemsstater, hvor engelsk på datoen for denne forordnings ikrafttræden ikke er det eneste sprog, der benyttes til kommunikation mellem ATS-enheder og luftfartøjer ved sådanne flyvepladser, kan beslutte ikke at anvende kravet om at benytte engelsk; Kommissionen underrettes i så fald herom. I sådanne tilfælde gennemfører disse medlemsstater senest den 31. december 2017 en undersøgelse af muligheden for at pålægge, at meddelelser mellem ATS-enheden og luftfartøjer foregår på engelsk på de nævnte flyvepladser af sikkerhedshensyn og for at undgå luftfartøjers indtrængen på en optaget bane eller andre flyvesikkerhedsrisici, idet der tages hensyn til gældende bestemmelser i Unionens og medlemsstaternes lovgivning om brugen af sprog. De skal offentliggøre denne undersøgelse og meddele agenturet og Kommissionen konklusionerne heraf.
- c) De sprog, der kan anvendes ved en given station på landjorden, skal angives i luftfartsinformationspublikationer og andre offentliggjorte luftfartspublikationer om sådanne faciliteter.

SERA.14020 Stavning af ord i radiotelefoni

Når egennavne, forkortelser og ord, hvis stavemåde der kan herske tvivl om, staves i radiotelefoni, skal det alfabet anvendes, som er beskrevet i tabel S14-2.

Tabel S14-2

Radiotelefonisk stavealfabet

Bogstav	Ord	Tilnærmet udtale (Gengivelse i det latinske alfabet)
A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE eller <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH

Bogstav	Ord	Tilnærmet udtale (Gengivelse i det latinske alfabet)
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM eller <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

I den tilnærmelsesvis gengivelse ved hjælp af det latinske alfabet lægges tryk på understregede stavelser.

SERA.14025 Principper for identifikation af ATS-ruter bortset fra standard afgang- og ankomstruter

a) Anvendelse af designationskoder for ATS-ruter i kommunikation

- 1) I talekommunikation skal basisbogstavet i en designation udtales i henhold til stavealfabetet som fastlagt i tabel S14-2.
- 2) Anvendes præfikset K, U eller S, skal de i talekommunikation udtales som følger:
 - i) K — KOPTER
 - ii) U — UPPER
 - iii) S — SUPERSONIC

- b) Udtrykket »kopter« skal udtales som i ordet »helikopter«, og ordene »upper« og »supersonic« som på engelsk.

SERA.14026 Betydningsfulde punkter

I talekommunikation skal der normalt henvises til betydningsfulde punkter ved at benytte navnet i normalt sprog på betydningsfulde punkter, der er markeret ved et radionavigationshjælpemiddel, eller for betydningsfulde punkter, der ikke er markeret ved et radionavigationshjælpemiddel, ved at benytte og udtale den entydige »navnekode« på fem bogstaver. Anvendes navnet på punktet med radionavigationshjælpemidlet ikke i normalt sprog, skal det erstattes af designationskoden, som i talekommunikation skal udtales i henhold til stavealfabetet.

SERA.14030 Anvendelse af designationskoder for standard instrument afgang- og ankomstruter (SID/STAR)

I talekommunikation skal designationskoden anvendes i normalt sprog for standard instrument afgang- og ankomstruter.

SERA.14035 Transmission af tal i radiotelefoni

a) Transmission af tal

- 1) Alle tal, der anvendes til at transmittere kaldesignal for luftfartøjer, kurs, start- og landingsbane, vindretning og -hastighed, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig.
 - i) Flyveniveauer skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, undtagen for flyveniveauer i hele hundrede.
 - ii) Højdemålerindstillingen skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig undtagen ved indstilling på 1 000 hPa, der skal transmitteres som »ET TUSINDE« (»ONE THOUSAND«).
 - iii) Alle tal, der anvendes til transmission af transponderkoder, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, medmindre transponderkoderne kun indeholder hele tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«).
- 2) Alle tal, der anvendes til transmission af andre oplysninger end dem, der omhandles i litra a), nr. 1), skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, medmindre tallene indeholder hele hundrede og tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af hundrede eller tusinde efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«) eller »TUSINDE« (»THOUSAND«) alt efter tilfældet. Kombinationer af tusinde og hele hundrede skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«) efterfulgt af hundrede efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«).
- 3) I tilfælde, hvor der er behov for at præcisere det transmitterede tal som hele tusinde og/eller hele hundrede, skal tallet transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig.
- 4) Når der afgives oplysninger om den relative pejling til en genstand eller konfliktende trafik udtrykt ved urvisermetoden, skal oplysningerne afgives ved at udtale cifrene samlet som f.eks. »TEN O'CLOCK« eller »ELEVEN O'CLOCK«.
- 5) Tal, som indeholder et decimalkomma, skal transmitteres som foreskrevet i litra a), nr. 1), med kommaet i den rigtige rækkefølge angivet ved ordet »DECIMAL«.
- 6) Ved angivelse af transmissionskanalen for VHF-radiokommunikation skal alle 6 cifre i den numeriske designation angives, medmindre 5. og 6. ciffer begge er nul. I så fald angives alene de 4 første cifre.

SERA.14040 Udtale af tal

Når engelsk anvendes som kommunikationssprog, skal tal transmitteres ved anvendelse af den udtale, der er angivet i tabel S14-3:

Tabel S14-3

Tal eller talelement	Udtale
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundrede	HUN-dred
Tusinde	TOU-SAND

SERA.14045 Transmissionsteknik

- a) Transmissioner skal gennemføres kortfattet i et normalt toneleje.
- b) Følgende ord og vendinger skal, alt efter tilfældet, anvendes ved radiokommunikation og skal have den betydning, der angives i tabel S14-4:

Tabel S14-4

Udtryk	Betydning
BEKRÆFT MELDING (ACKNOWLEDGE)	»Lad mig vide, at min melding er modtaget og forstået.«
JA (AFFIRM)	»Ja«

Udtryk	Betydning
GODKENDT (APPROVED)	»Forespørgsel godkendt.«
BREAK	»Jeg indikerer hermed adskillelse mellem dele af min melding.«
BREAK BREAK	»Jeg indikerer hermed adskillelse mellem meldinger transmitteret til forskellige luftfartøjer i en meget travl arbejdsituation.«
ANNULLER (CANCEL)	»Annuller tidligere transmitterede klarering.«
KONTROLLER (CHECK)	»Kontroller et system eller en procedure.«
TILLADT (CLEARED)	»Tilladelse til at fortsætte på de angivne betingelser.«
BEKRÆFT (CONFIRM)	»Jeg anmoder om bekræftelse på: (klarering, ATC-instruktion, handling eller information).«
KONTAKT eller SKIFT TIL (CONTACT)	»Etabler radiokontakt med ...«
KORREKT (CORRECT)	»Det er korrekt.«
RETTELSE (CORRECTION)	»En fejl er begået i denne transmission (eller angivet melding). Den korrekte version er ...«
IGNORER MELDING (DISREGARD)	»Ignorer.«
HVORDAN LÆSER DU MIG (HOW DO YOU READ)	»Hvordan er læseligheden af min transmission?« (jf. punkt SERA.14070, litra c))
JEG GENTAGER (I SAY AGAIN)	»Jeg gentager af hensyn til klarheden eller for at understrege.«
FORBLIV (MAINTAIN)	»Fortsæt i overensstemmelse med den eller de angivne betingelser« — eller i ordets bogstavelige forstand.
AFLYT (MONITOR)	»Lyt på (frekvens).«
NEGATIV (NEGATIVE)	»Nej«eller »Tilladelse ikke givet«eller »Det er ikke korrekt«eller »Ude af stand til at efterkomme«.
SKIFTER (OVER)	»Min transmission er afsluttet, og jeg forventer svar fra dig.«
SLUT (OUT)	»Denne udveksling af transmissioner er afsluttet, og jeg forventer intet svar.«
LÆS TILBAGE (READ BACK)	»Gentag hele eller en nærmere angivet del af denne melding for mig nøjagtig som modtaget.«
ÆNDRET TILLADELSE (RECLEARED)	»Din seneste klarering er ændret, og denne nye klarering erstatter den tidligere klarering eller del(e) heraf.«
RAPPORTER (REPORT)	»Send mig følgende oplysninger ...«
ANMODER OM (REQUEST)	»Jeg vil gerne vide ...«eller »Jeg anmoder om ...«
FORSTÅET eller MODTAGET (ROGER)	»Jeg har modtaget hele den seneste transmission.«

Udtryk	Betydning
GENTAG (SAY AGAIN)	»Gentag hele eller følgende del af den seneste transmission.«
TAL LANGSOMMERE (SPEAK SLOWER)	»Nedsæt talehastigheden.«
VENT JEG KALDER TILBAGE (STANDBY)	»Vent, jeg kalder dig.«
IKKE I STAND TIL (UNABLE)	»Jeg kan ikke efterkomme din anmodning, ATC-instruktion eller klarering.«
WILCO	(Sammentrækning af »will comply«) »Jeg forstår din melding og vil efterkomme den.«
SEND HVERT ORD TO GANGE (WORDS TWICE)	a) <i>Som anmodning:</i> »Kommunikationen er vanskelig. Send hvert ord eller gruppe af ord to gange.« b) <i>Som information:</i> »Da kommunikation er vanskelig, vil hvert ord eller gruppe af ord blive sendt to gange.«

SERA.14050 Radiokaldesignaler for luftfartøjer

a) Fuldt kaldesignal

Et luftfartøjs radiokaldesignal skal tilhøre en af følgende typer:

- 1) Type a) — karaktererne, der svarer til luftfartøjets registreringsbetegnelse eller
- 2) Type b) — luftfartøjsoperatørens telefoni-betegnelse efterfulgt af de sidste fire karakterer af luftfartøjets registreringsbetegnelse
- 3) Type c) — luftfartøjsoperatørens telefoni-betegnelse efterfulgt af rutenummeret.

b) Forkortede kaldesignaler

Luftfartøjers radiokaldesignaler som angivet i litra a), dog med undtagelse af type c), må forkortes under de omstændigheder, der er beskrevet i punkt SERA.14055, litra c). Forkortede kaldesignaler skal udformes således:

- 1) type a) — den første karakter af registreringen og mindst de to sidste karakterer af kaldesignalet
- 2) type b) — luftfartøjsoperatørens telefoni-betegnelse efterfulgt af mindst de to sidste karakterer af kaldesignalet
- 3) type c) — ingen forkortet form.

SERA.14055 Radiokommunikation — procedurer

a) Et luftfartøj må ikke ændre typen af sit radiokaldesignal under en flyvning undtagen midlertidigt, hvis en ATC-enhed af sikkerhedshensyn instruerer herom. Transmission til luftfartøjer, der befinder sig i startfasen, under sidste del af slutindflyvningen og under landingsafløbet, må kun finde sted, hvis det af sikkerhedsmæssige årsager er påkrævet.

b) Etablering af radiokommunikation

- 1) Ved etablering af kommunikation skal der altid anvendes fulde radiokaldesignaler. Ved etablering af kommunikation skal luftfartøjer indlede deres opkald med den kaldte stations betegnelse efterfulgt af den kaldende stations betegnelse.

- 2) Som svar på ovenstående opkald skal den kaldende stations kaldesignal anvendes efterfulgt af den svarende stations kaldesignal, hvilket skal betragtes som en opfordring til, at den kaldende station påbegynder transmissionen. Ved udveksling af kommunikation inden for samme ATS-enhed kan ATS-enhedens kaldesignal udelades, såfremt dette er godkendt af den kompetente myndighed.
 - 3) Kommunikation skal indledes med opkald og svar, når kontakt ønskes etableret, medmindre det er sikkert, at den kaldte station vil modtage opkaldet; den kaldende station kan i så fald transmittere meldingen uden at afvente svar fra den kaldte station.
- c) Efterfølgende radiokommunikation
- 1) Forkortede radiokaldesignaler som foreskrevet i punkt SERA.14050, litra b), må først anvendes, når en tilfredsstillende kommunikation er blevet etableret, og forudsat at der efter al sandsynlighed ikke vil opstå nogen forveksling. Et luftfartøj må først benytte sit forkortede kaldesignal, efter at det er blevet kaldt således af luftfartsstationen.
 - 2) Ved udstedelsen af ATC-klareringer og tilbagelæsning af sådanne klareringer skal flyveledere og piloter altid tilføje kaldesignalet på det luftfartøj, som klareringen afsendes til. I alle andre tilfælde skal løbende tovejskommunikation tillades, efter der er etableret kontakt, uden yderligere identifikation eller kaldesignaler, indtil kontakten afsluttes.

SERA.14060 Udveksling af VHF-kommunikation

- a) Den relevante ATS-enhed skal rådgive et givet luftfartøj om overførsel fra en radiofrekvens til en anden i overensstemmelse med aftalte procedurer. I mangel af en sådan rådgivning skal luftfartøjet underrette ATS-enheden, inden en sådan overførsel foretages.
- b) Når et luftfartøj etablerer den første kontakt på eller forlader en VHF-frekvens, skal det transmittere de oplysninger, som måtte være foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenester og godkendt af den kompetente myndighed.

SERA.14065 Radiokommunikation — procedurer for frekvensskifte på luft til jord-talekommunikationskanaler

- a) Medmindre andet er foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenesten og godkendt af den kompetente myndighed, skal det første opkald til en ATS-enhed efter et frekvensskifte på luft til jord-talekommunikationskanaler indeholde følgende elementer:
 - 1) den kaldte ATS-enheds betegnelse
 - 2) kaldesignal, og for luftfartøjer af wake turbulence-kategorien HEAVY udtrykket »HEAVY« eller »SUPER«, hvis den kompetente myndighed har betegnet denne luftfartøjstype således
 - 3) flyveniveau, herunder passeret og klareret flyveniveau, hvis det klarerede flyveniveau ikke bibeholdes
 - 4) hastighed, hvis tildelt af ATC, og
 - 5) supplerende elementer som er foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenesten og godkendt af den kompetente myndighed.
- b) Piloter skal oplyse flyveniveauet til nærmeste hele 30 m eller 100 ft som angivet på pilotens højdemåler.
- c) Første opkald til kontroltårn

For luftfartøjer, til hvilke der ydes tårnkontrolltjeneste, skal det første opkald indeholde:

- 1) den kaldte ATS-enheds betegnelse
- 2) kaldesignal, og for luftfartøjer af wake turbulence-kategorien HEAVY udtrykket »HEAVY« eller »SUPER«, hvis den kompetente myndighed har betegnet denne luftfartøjstype således
- 3) position og

- 4) supplerende elementer som er foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren med ansvar for udøvelse af tjenesten og godkendt af den kompetente myndighed.

SERA.14070 Procedurer for prøveopkald

- a) Prøveopkald skal udformes således:

- 1) den kaldte stations identitetsbetegnelse
- 2) den kaldende stations identitetsbetegnelse
- 3) udtrykket »RADIO CHECK«
- 4) den anvendte frekvens.

- b) Et prøveopkald skal besvares således:

- 1) identitetsbetegnelse for den station, der initierer prøveopkaldet
- 2) identitetsbetegnelse for den station, der besvarer opkaldet
- 3) oplysning om læseligheden af opkaldet fra den station, der anmoder om prøveopkaldet.

- c) I forbindelse med prøveopkald skal følgende graduering af læselighed anvendes:

Graduering af læselighed

- 1) 1 Ulæselig (Unreadable)
- 2) 2 Læselig af og til (Readable now and then)
- 3) 3 Læselig, men med besvær (Readable but with difficulty)
- 4) 4 Læselig (Readable)
- 5) 5 Fuldstændig læselig (Perfectly readable).

SERA.14075 Udveksling af kommunikation

- a) Kommunikation skal være kortfattet og utvetydig, og standardiseret fraseologi skal anvendes, når en sådan foreligger.

- 1) Når et luftfartøj transmitterer en bekræftelse af, at en melding er modtaget, skal bekræftelsen indeholde det pågældende luftfartøjs kaldesignal.
- 2) Når en ATS-enhed transmitterer en bekræftelse af modtagelse til et luftfartøj, skal bekræftelsen indeholde luftfartøjets kaldesignal, om fornødent efterfulgt af ATS-enhedens kaldesignal.

- b) Afslutning af samtale.

Radiokommunikation skal afsluttes af den modtagende ATS-enhed eller luftfartøjet ved at benytte eget kaldesignal.

- c) Rettelser og gentagelser

- 1) Begås en fejl i en transmission, skal ordet »RETTELSE« (»CORRECTION«) udtales, den sidste, korrekte gruppe eller sætning gentages, og den korrekte version transmitteres efterfølgende.
- 2) Kan en rettelse bedst udføres ved at gentage hele meldingen, skal udtrykket »RETTELSE, JEG GENTAGER« (»CORRECTION, I SAY AGAIN«) anvendes, inden meldingen gentages.
- 3) Hvis den modtagende station er i tvivl om den modtagne meldings rigtighed, skal der anmodes om en gentagelse af hele meldingen eller en del deraf.

- 4) Er det nødvendigt at gentage en hel melding, skal udtrykket »GENTAG« (»SAY AGAIN«) udtales. Er det nødvendigt at gentage en del af en melding, skal udtrykket »GENTAG ALT FØR ...« (»SAY AGAIN ALL BEFORE ...« (det første korrekt opfattede ord)) anvendes, eller »GENTAG ALT MELLEM ... (ordet før den manglende del) OG ... (ordet efter den manglende del)« (»SAY AGAIN ... TO ...«), eller »GENTAG ALT EFTER ...« (»SAY AGAIN ALL AFTER ... (det sidste korrekt opfattede ord)).
- d) Bemærkes uoverensstemmende punkter ved kontrollen af tilbagelæsningens rigtighed, skal udtrykket »NEGATIV, JEG GENTAGER« (»NEGATIVE, I SAY AGAIN«) transmitteres ved afslutningen af tilbagelæsningen efterfulgt af den korrekte version af de pågældende punkter.

SERA.14080 Lyttevagt/tjenestetid

- a) Under flyvning skal luftfartøjer opretholde lyttevagt som krævet af den kompetente myndighed og må ikke afbryde lyttevagten, undtagen af sikkerhedsmæssige grunde, uden at underrette den berørte ATS-enhed.
- 1) Luftfartøjer på lange flyvninger over vandområder eller flyvninger over udpegede områder, hvor der er påbud om at medbringe en nødlokaliseringssender (ELT), skal holde uafbrudt lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121,5 MHz, undtagen de perioder, hvor luftfartøjerne udfører kommunikation på andre VHF-kanaler, eller når begrænsninger i det luftbårne udstyr eller arbejdet i cockpittet ikke tillader samtidig aflytning af to kommunikationskanaler.
- 2) Luftfartøjer skal konstant holde vagt på VHF-nødfrekvensen 121,5 MHz i områder eller på ruter, hvor muligheden for interception af luftfartøjer eller andre farlige situationer foreligger, og hvor det er krævet af den kompetente myndighed.
- b) Luftfartsstationer skal inden for enhedens tjenestetid opretholde konstant lyttevagt på VHF-nødkanalen 121,5 MHz, hvor denne er etableret. Er to eller flere sådanne stationer placeret sammen, skal kravet om at opretholde lyttevagt på 121,5 MHz opfyldes af en af disse.
- c) Når et luftfartøj eller en ATS-enhed må afbryde sin lyttevagt af en eller anden grund, underrettes de andre berørte stationer om muligt herom med angivelse af det tidspunkt, hvor lyttevagten forventes genoptaget. Når lyttevagten genoptages, skal de andre stationer underrettes herom. Bliver det nødvendigt at afbryde lyttevagten ud over den periode, der er angivet i den oprindelige underretning, skal et revideret tidspunkt for genoptagelse af lyttevagten om muligt transmitteres på eller tæt på det først angivne tidspunkt.

SERA.14085 Anvendelse af blind transmission

- a) Hvis det ikke er muligt for et luftfartøj at etablere kontakt på den tildelte kommunikationskanal, på den senest anvendte kommunikationskanal eller på en anden hensigtsmæssig kommunikationskanal på ruten, og det ikke er muligt at etablere kommunikation med den relevante ATS-enhed, en anden ATS-enhed eller andre luftfartøjer med alle tilgængelige midler, skal luftfartøjet transmittere sin melding to gange på den eller de tildelte kanaler, idet der indledes med udtrykket »SENDER BLINDT« (»TRANSMITTING BLIND«) og om fornødent angive den eller de modtagere, til hvem meldingen er bestemt.
- b) Når et luftfartøj er ude af stand til at etablere kommunikation på grund af fejl i modtageanlægget, skal det transmittere rapporter på de fastsatte tidspunkter eller positioner på den tildelte kommunikationskanal, idet der indledes med udtrykket »SENDER BLINDT PÅ GRUND AF MODTAGERFEJL« (»TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE«). Luftfartøjet skal:
- 1) transmittere meldingen, hvorefter alt gentages
 - 2) meddele tidspunktet for luftfartøjets næste planlagte transmission
 - 3) når det modtager ATS, transmittere oplysninger om luftfartøjschefens hensigter med hensyn til flyvningens fortsættelse.

SERA.14087 Anvendelse af relæstation som kommunikationsmiddel

- a) Når en ATS-enhed ikke har kunnet etablere kontakt med et luftfartøj efter opkald på de frekvenser, som luftfartøjet formodes at lytte på, skal den:
- 1) anmode andre ATS-enheder om at yde bistand ved at kalde luftfartøjet og om fornødent formidle kommunikationen og

- 2) anmode luftfartøjer på ruten om at forsøge at etablere kommunikation med luftfartøjet og om fornødent formidle kommunikationen.
- b) Bestemmelserne i litra a) finder også anvendelse:
- 1) efter anmodning fra den berørte ATS-enhed
 - 2) hvis kommunikation, der forventes fra et luftfartøj, ikke er modtaget inden for en sådan periode, at der opstår mistanke om svigtende kommunikationsforbindelse.

SERA.14090 Særlige kommunikationsprocedurer

a) Køretøjers bevægelse

Fraseologier vedrørende køretøjers bevægelse, bortset fra bugser-traktorer, på manøvreområdet skal være de samme som dem, der anvendes i forbindelse med luftfartøjers bevægelse, dog undtaget taxi-instruktioner, hvor udtrykket »KØR« (»PROCEED«) skal anvendes i stedet for »TAXI«, når der kommunikeres med køretøjer.

b) Flyverådgivningstjeneste

Flyverådgivningstjenesten udsteder ikke »klareringer«, men alene »rådgivning«, og den skal anvende udtrykkene »råde« (»advise«) eller »foreslå« (»suggest«), når der foreslås en handling til luftfartøjer.

c) Angivelse af wake turbulence-kategorien HEAVY

- 1) For luftfartøjer i wake turbulence-kategorien HEAVY skal udtrykket »HEAVY« tilføjes umiddelbart efter luftfartøjets kaldesignal ved første radiokontakt mellem sådanne luftfartøjer og ATS-enheder.
- 2) For specifikke luftfartøjstyper i wake turbulence-kategorien HEAVY, som den kompetente myndighed angiver, skal udtrykket »SUPER« tilføjes umiddelbart efter luftfartøjets kaldesignal ved første radiokontakt mellem sådanne luftfartøjer og ATS-enheder.

d) Procedurer i forbindelse med afvigelser som følge af vejrforhold

Når piloten indleder kommunikation med ATC, kan en hurtig reaktion opnås ved med udtrykket »WEATHER DEVIATION REQUIRED« at angive et ønske om høj prioritet på frekvensen og et svar fra ATC. Piloten skal om fornødent indlede kommunikationen med ilsignalet »PAN PAN« (helst udtalt tre gange).

SERA.14095 Procedurer for radiokommunikation i nød- og hastesituationer

a) Generelt

- 1) Nød- og hastekommunikation skal omfatte alle radiomeldinger om henholdsvis nød- og hastesituationer. Nød- og hastesituationer defineres som:
 - i) *Nødsituation*: en situation, hvor en alvorlig og/eller overhængende fare truer, og øjeblikkelig assistance er påkrævet.
 - ii) *Hastesituation*: en situation, der vedrører sikkerheden for et luftfartøj eller et andet køretøj, eller en person der befinder sig om bord eller er i sigte, men uden at øjeblikkelig assistance er påkrævet.
- 2) Det radiotelefoniske nødsignal »MAYDAY« eller det radiotelefoniske ilsignal »PAN PAN« skal kommunikeres som indledning på første nødsignal henholdsvis ilsignal. Ved indledningen af enhver efterfølgende kommunikation i nød- og hastesituationer skal det være tilladt at anvende radiotelefoniske nød- og ilsignaler.
- 3) Afsenderen af meldinger til et luftfartøj, som er i nød, eller som befinder sig i en hastesituation, skal begrænse antallet, omfanget og indholdet af sådanne meldinger mest muligt, alt efter hvad situationen tilsiger.

- 4) Bekræfter den kaldte ATS-enhed ikke, at nød- eller ilmeldingen er modtaget, skal andre ATS-enheder yde assistance som foreskrevet i litra b), nr. 2), henholdsvis litra b), nr. 3).
- 5) Nød- og hastekommunikation skal normalt bibeholdes på den frekvens, hvor den blev indledt, indtil det skønnes, at der kan ydes bedre assistance ved at overføre den til en anden frekvens.
- 6) Ved kommunikation i forbindelse med nød- og ilsignaler skal radiotransmissioner generelt foretages langsomt og tydeligt, idet hvert ord udtales klart for at lette transskriptionen.

b) Radionødkommunikation

1) Handlinger, der udføres af et luftfartøj i en nødsituation

Foruden det indledende radiotelefoniske nødsignal »MAYDAY«, jf. litra a), nr. 2), helst udtalt tre gange, skal nødmeldingen fra et luftfartøj i nød:

- i) foretages på den aktuelt anvendte luft til jord-frekvens
- ii) indeholde så mange af følgende elementer som muligt, udtalt klart og, om muligt, i følgende rækkefølge:
 - A) navnet på den kaldte ATS-enhed (hvis tiden og omstændighederne tillader det)
 - B) luftfartøjets identifikation
 - C) beskrivelse af nødsituationen
 - D) luftfartøjschefens hensigter
 - E) aktuel position, højde og kurs.

2) Handlinger, der udføres af den kaldte ATS-enhed eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af nødmeldingen

ATS-enheden, der kaldes af et luftfartøj i nød, eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af nødmeldingen, skal:

- i) øjeblikkeligt bekræfte modtagelsen af nødmeldingen
- ii) overtage kontrol med kommunikationen eller specifikt og klart overdrage dette ansvar og underrette luftfartøjet, hvis en overdragelse finder sted og
- iii) øjeblikkeligt skride til handling for at sikre, at alle nødvendige oplysninger hurtigst muligt stilles til rådighed for:
 - A) den berørte ATS-enhed og
 - B) den berørte luftfartøjsoperatør, eller dennes repræsentant, i overensstemmelse med forud fastlagte ordninger
- iv) i givet fald advare andre ATS-enheder med henblik på at hindre, at kommunikation overføres til den frekvens, der anvendes til kommunikation vedrørende nødsituationen.

3) Pålægelse af radiotavshed

- i) Et luftfartøj i nød, eller en ATS-enhed, der har overtaget kontrollen med nødkommunikationen, må pålægge radiotavshed enten på alle mobile tjenesters stationer i området eller på enhver station, der forstyrrer nødkommunikationen. Sådanne instruktioner rettes »til alle stationer« eller til en enkelt station alt efter omstændighederne. I begge tilfælde anvendes:

- A) »STOP UDSENDELSE« (»STOP TRANSMITTING«)
- B) det radiotelefoniske nødsignal »MAYDAY«.

- ii) Anvendelsen af de signaler, der er angivet i litra b), nr. 3) i), skal være forbeholdt det luftfartøj, der er i nød, og den ATS-enhed, der kontrollerer nødkommunikationen.
- 4) Handlinger, der udføres af alle andre ATS-enheder/luftfartøjer
- i) Nødkommunikation har absolut prioritet over al anden kommunikation, og ATS-enheder/luftfartøjer, der er bekendt med situationen, må ikke transmittere på den pågældende frekvens, medmindre:
- A) nødsituationen annulleres, eller nødkommunikationen bringes til ophør
- B) al nødkommunikation er blevet overført til andre frekvenser
- C) den ATS-enhed, der kontrollerer kommunikationen, giver tilladelse
- D) ATS-enheden eller luftfartøjet selv skal yde assistance.
- ii) Alle ATS-enheder/luftfartøjer, som er bekendt med nødkommunikation, og som ikke selv kan assistere det luftfartøj, der er i en nødsituation, skal ikke desto mindre fortsat aflytte denne kommunikation, indtil det står klart, at der ydes assistance.
- 5) Ophør af nødkommunikation og radiotavshed
- i) Når et luftfartøj ikke længere er i nød, skal det transmittere en melding, hvormed nødsituationen annulleres.
- ii) Når den ATS-enhed, som har kontrolleret nødkommunikationen, bliver klar over, at nødsituationen er afsluttet, skal den øjeblikkeligt træffe foranstaltninger for at sikre, at oplysningen hurtigst muligt stilles til rådighed for:
- A) de berørte ATS-enheder og
- B) den berørte luftfartøjsoperatør, eller dennes repræsentant, i overensstemmelse med forud fastlagte ordninger.
- iii) Situationen med nødkommunikation og radiotavshed skal bringes til ophør ved at udsende en melding med udtrykket »NØDKOMMUNIKATION AFSLUTTET« (»DISTRESS TRAFFIC ENDED«) på den eller de frekvenser, som anvendes til nødkommunikationen. Meldingen må først afsendes af den ATS-enhed, der kontrollerer kommunikationen, når den efter modtagelse af den melding, der er foreskrevet i litra b), nr. 5) i), får den kompetente myndigheds tilladelse til dette.
- c) Radiokommunikation i forbindelse med en hastesituation
- 1) Handlinger, der skal udføres af luftfartøjer, som rapporterer en hastesituation, som er forskellig fra den, der er angivet i litra c), nr. 4)
- Foruden det indledende radiotelefoniske ilsignal »PAN PAN« i henhold til litra a), nr. 2) — helst udtalt tre gange, idet hvert ord i gruppen udtales som det franske ord »panne« — skal ilmeldingen fra et luftfartøj, som rapporterer en hastesituation:
- i) foretages på den aktuelt anvendte luft til jord-frekvens
- ii) indeholde så mange af følgende elementer som påkrævet, udtalt klart og, om muligt, i følgende rækkefølge:
- A) navnet på den kaldte ATS-enhed
- B) luftfartøjets identifikation
- C) beskrivelse af hastesituationen
- D) luftfartøjschefens hensigter
- E) aktuel position, højde og kurs
- F) eventuelle andre relevante oplysninger.

- 2) Handlinger, der udføres af den kaldte ATS-enhed eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af ilmeldingen

ATS-enheden, der kaldes af et luftfartøj, der rapporterer en hastesituation, eller den første ATS-enhed, som bekræfter modtagelsen af ilmeldingen, skal:

- i) bekræfte modtagelsen af ilmeldingen
- ii) øjeblikkeligt skride til handling for at sikre, at alle nødvendige oplysninger hurtigst muligt stilles til rådighed for:
 - A) den berørte ATS-enhed og
 - B) den berørte luftfartøjsoperatør, eller dennes repræsentant, i overensstemmelse med forud fastlagte ordninger
- iii) om fornødent varetage kontrollen med kommunikationen.

- 3) Handlinger, der udføres af alle andre ATS-enheder/luftfartøjer

Kommunikation i forbindelse med hastesituationer har prioritet frem for al anden kommunikation undtagen nødkommunikation, og alle ATS-enheder/luftfartøjer skal sørge for ikke at forstyrre transmissionen af ilkommunikation.

- 4) Handlinger, der udføres af et luftfartøj, som anvendes til medicinsk transport

- i) Anvendelsen af det signal, der er beskrevet i litra c), nr. 4) ii), skal angive, at den efterfølgende melding vedrører en beskyttet medicinsk transport i henhold til Genèvekonventionerne fra 1949 og tillægsprotokollerne.
- ii) Med henblik på at bekendtgøre og identificere luftfartøjer, der anvendes til medicinsk transport, skal transmissionen af det radiotelefoniske ilsignal »PAN PAN« — helst udtalt tre gange, idet hvert ord i gruppen udtales som det franske ord »panne« — efterfølges af det radiotelefoniske signal for medicinsk transport »MAY-DEE-CAL« udtalt som det franske ord »médical«. Anvendelsen af de signaler, der er beskrevet ovenfor, angiver, at den efterfølgende melding vedrører en beskyttet medicinsk transport.

Meldingen skal videregive følgende data:

- A) kaldesignalet eller anden anerkendt identifikation af den medicinske transport
 - B) den medicinske transports position
 - C) antal og art af den medicinske transport
 - D) påtænkt rute
 - E) forventet flyvetid samt afgangs- eller ankomsttidspunkt, alt efter hvad der er relevant, og
 - F) andre oplysninger såsom flyvehøjde, aflyttede radiofrekvenser, anvendte sprog samt SSR-funktions-tilstande og -koder.
- 5) Handlinger udført af den kaldte ATS-enhed eller andre stationer, der modtager en melding om medicinsk transport

Bestemmelserne i litra c), nr. 2), og litra c), nr. 3), skal, alt efter omstændighederne, gælde for ATS-enheder, der modtager en melding om medicinsk transport.»

- 26) I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

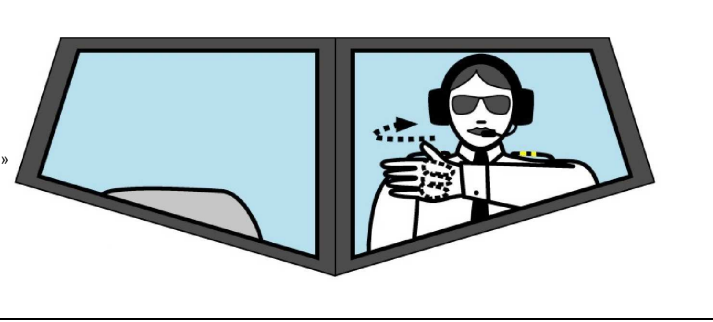
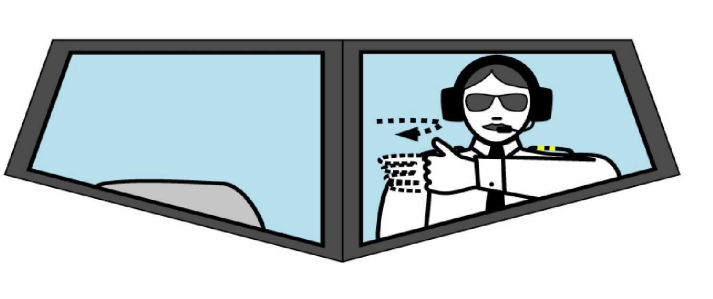
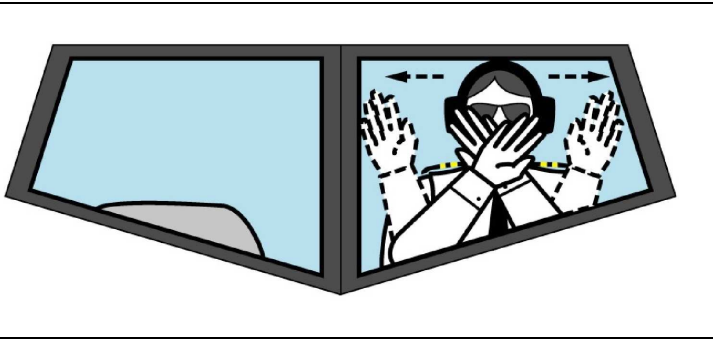
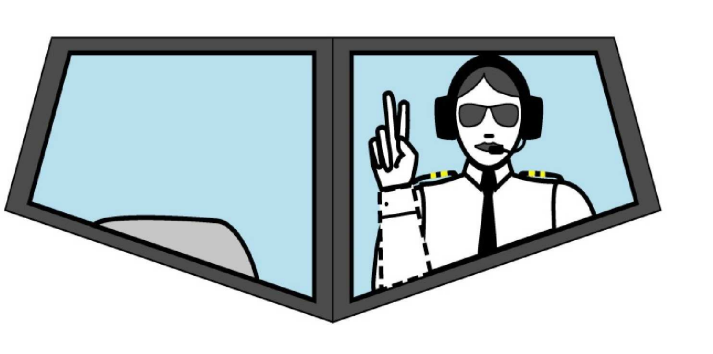
- a) Punkt 1.1.2 affattes således:

»1.1.2. Telekommunikations- og transmissionsprocedurer for nød- og ilsignaler skal være i overensstemmelse med afdeling 14.«

b) Punkt 3.2.4.1 affattes således:

»3.2.4.1. Ensfarvede kors i en kontrastfarve, hvid på baner og gul på rulleveje (figur A1-6), anbragt vandret på baner og rulleveje eller dele deraf angiver et område, som er uegnet til anvendelse af luftfartøjer.«

c) Punkt 4.2.1.1, 4.2.1.2 og 4.2.1.3 erstattes af følgende illustration:

	a) Bremses aktiveret: Løft arm og hånd med udstrakte fingre vandret foran ansigtet, og knyt så hånden.
	b) Bremses sluppet: Løft armen med hånden knyttet vandret foran ansigtet, og stræk så fingrene ud.
	c) Anbring bremseklodser: Hold armene udstrakt og håndfladerne udad, bevæg så hænderne indad, så de krydses foran ansigtet.
	d) Fjern bremseklodser: Hold hænderne krydset foran ansigtet, stræk så armene med håndfladerne udad.
	e) Klar til at starte motor(er): Stræk det relevante antal fingre på den ene hånd for at angive nummeret på den motor, der skal startes.»

27) I tillæg 2 affattes punkt 5.1.3 således:

»5.1.3. Enhver ændring af oplysninger, der er afgivet før en flyvning i overensstemmelse med punkt 5.1.2, skal meddeles den relevante ATS-enhed senest 6 timer før det beregnede opsendelsestidspunkt. Hvis det drejer sig om undersøgelse af solare eller kosmiske forstyrrelser, hvorunder tidspunktet udgør et kritisk element, bør underretning om ændringer finde sted senest 30 minutter før det beregnede tidspunkt for påbegyndelse af opsendelsen.«.

28) I tillæg 4 foretages følgende ændringer i tabellen:

a) i kolonnen »Tjeneste ydes«, i rubrikken for luftrum i klasse C, VFR-flyvning, affattes nr. 2), således:

»2) Flyvekontrolltjeneste, VFR/VFR-trafikinformation (og undvigerådgivning efter anmodning)«

b) i kolonnen »Tjeneste ydes«, i rubrikken for luftrum i klasse D, affattes teksten for VFR-flyvning således:

»Flyvekontrolltjeneste, IFR/VFR- og VFR/VFR-trafikinformation (og undvigerådgivning efter anmodning)«.

29) Tillæg 5 affattes således:

»Tillæg 5

Tekniske specifikationer relateret til observationer fra luftfartøjer og talekommunikations-rapporter

A. INSTRUKTIONER OM RAPPORTERING

MODEL AIREP SPECIAL

PUNKT	PARAMETER	TRANSMITTERES VIA RADIOKOMMUNIKATION, når det er relevant
—	Betegnelse for meddelelsestype — Speciel lufrapport	[AIREP] SPECIAL
Afdeling 1	1	Luftfartøjsidentifikation (luftfartøjsidentifikation)
	2	Position POSITION (bredde og længde) OVER (betydningsfuldt punkt) ABEAM (betydningsfuldt punkt) (betydningsfuldt punkt) (pejling) (afstand)
	3	Tidspunkt (tidspunkt)
	4	Højde FLYVENIVEAU (tal) eller (tal) METER eller FT STIGER TIL FLYVENIVEAU (tal) eller (tal) METER eller FT NEDSTIGER TIL FLYVENIVEAU (tal) eller (tal) METER eller FT
	5	Næste position og forventet tidspunkt over denne (position) (tidspunkt)
	6	Næstfølgende betydningsfulde punkt (position) NÆSTE
Afdeling 2	7	Forventet ankomsttidspunkt (flyveplads) (tidspunkt)
	8	Flyvetid FLYVETID (timer og minutter)
Afdeling 3	9	Fænomen, som forekommer eller observeres, og som udløser en speciel lufrapport: — Moderat turbulens — Kraftig turbulens — Moderat tilisning — Kraftig tilisning — Kraftig bjergbølge — Tordenvejr uden hagl — Tordenvejr med hagl — Voldsom støvstorm eller sandstorm — Vulkansk askesky — Tegn på vulkansk aktivitet eller vulkansk udbrud TURBULENS MODERAT TURBULENS KRAFTIG TILISNING MODERAT TILISNING KRAFTIG BJERGBØLGE KRAFTIG TORDENVEJR TORDENVEJR MED HAGL STØVSTORM eller SANDSTORM VOLDSOM VULKANSK ASKESKY TEGN PÅ VULKANSK AKTIVITET ELLER VULKANSK UDBRUD

1. INDHOLD I LUFTRAPPORTER

1.1. Positionsmeldinger og specielle luftrapporter

- 1.1.1. Afdeling 1 i modellen i punkt A er obligatorisk for positionsmeldinger og specielle luftrapporter, idet punkt 5 og 6 kan udelades. Afdeling 2 skal kun tilføjes, helt eller delvist, når operatøren eller dennes udpegede repræsentant anmoder herom, eller hvis luftfartøjschefen skønner det nødvendigt. Afdeling 3 skal indgå i specielle luftrapporter.
- 1.1.2. Forhold, der udløser udstedelse af en speciel luftrapport, skal vælges fra listen i punkt SERA.12005, litra a).
- 1.1.3. Vedrørende specielle luftrapporter, der indeholder oplysninger om vulkansk aktivitet, skal der efter flyvningen rapporteres ved hjælp af rapporteringsformularen om vulkansk aktivitet (Model VAR), der er opstillet i punkt B. Alle observationer skal registreres og angives på passende vis i formularen Model VAR.
- 1.1.4. Specielle luftrapporter skal udstedes hurtigst muligt efter observationen af et fænomen, der gør en speciel luftrapport påkrævet.

2. INSTRUKTIONER OM DETALJERET RAPPORTERING

- 2.1. Punkter i en luftrapport skal rapporteres i den rækkefølge, hvori de er anført i modellen AIREP SPECIAL-formularen.

— BETEGNELSE FOR MEDDELELSESTYPE Angiv »SPECIEL« (»SPECIAL«) for en speciel luftrapport.

Afdeling 1

Punkt 1 — LUFTFARTØJSIDENTIFIKATION. Angiv luftfartøjets radiokaldesignal som foreskrevet i punkt SERA.14050.

Punkt 2 — POSITION. Angiv position i bredde (i grader med 2 cifre eller grader og minutter med 4 cifre efterfulgt af »North« eller »South«) og længde (i grader med 3 cifre eller grader og minutter med 5 cifre efterfulgt af »East« og »West«) eller som et betydningsfuldt punkt, der er identificeret ved en designationskode (2-5 karakterer), eller som et betydningsfuldt punkt efterfulgt af en magnetisk retning (3 cifre) og afstand i sømil fra punktet. I givet fald anføres »ABEAM« foran det betydningsfulde punkt.

Punkt 3 — TIDSPUNKT. Rapportér tidspunkt i timer og minutter (UTC) (4 cifre), medmindre det på baggrund af regionale luftfartsaftaler foreskrives, at tidspunktet rapporteres som minuttallet fra hver hele time (2 cifre). Det rapporterede tidspunkt skal være det tidspunkt, luftfartøjet faktisk befinder sig på positionen, og ikke tidspunktet for afsendelse eller transmission af rapporten. Tidspunktet skal altid rapporteres i timer og minutter (UTC), når der udstedes en speciel luftrapport.

Punkt 4 — FLYVENIVEAU ELLER HØJDE OVER HAVET. Flyveniveau rapporteres med 3 cifre, når højdemålerindstillingen er sat til standard tryk. Højde over havet rapporteres i meter efterfulgt af »METER« (»METRES«) eller i fod efterfulgt af »FOD« (»FEET«), når højdemålerindstillingen er sat til QNH. Der rapporteres »STIGENDE« (»CLIMBING«) (efterfulgt af højden) ved stigning henholdsvis »NEDSTIGENDE« (»DESCENDING«) (efterfulgt af højden) ved nedstigning til en ny højde efter passage af det betydningsfulde punkt.

Punkt 5 — NÆSTE POSITION OG FORVENTET TIDSPUNKT OVER DENNE. Det næste rapporteringspunkt og det forventede tidspunkt over dette rapporteringspunkt rapporteres, eller også rapporteres den position, der forventes nået en time senere ifølge de gældende procedurer for positionsrapportering. Positionen opgives ifølge de specificerede datakonventioner i punkt 2. Det forventede tidspunkt over denne position rapporteres. Tidspunktet rapporteres i timer og minutter (UTC) (4 cifre), medmindre regionale luftfartsaftaler foreskriver, at tidspunktet rapporteres som minuttallet fra hver hele time (2 cifre).

Punkt 6 — DET FØLGENDE BETYDNINGSFULDE PUNKT. Det følgende betydningsfulde punkt efter »næste position og forventet tidspunkt over denne« rapporteres.

Afdeling 2

Punkt 7 — FORVENTET ANKOMSTTIDSPUNKT. Navnet på den flyveplads, hvor der er planlagt landing, rapporteres efterfulgt af det skønnede tidspunkt for ankomst til denne flyveplads i timer og minutter (UTC) (4 cifre).

Punkt 8 — FLYVETID. »FLYVETID« (»ENDURANCE«) rapporteres efterfulgt af brændstofmængde udtrykt i flyvetid i timer og minutter (4 cifre).

Afdeling 3

Punkt 9 — FÆNOMENER, SOM GØR EN SPECIEL LUFTRAPPORT PÅKRÆVET. Et af følgende fænomener rapporteres, hvis det forekommer eller observeres:

- moderat turbulens som »TURBULENS MODERAT« (»TURBULENCE MODERATE«) og
- kraftig turbulens som »TURBULENS KRAFTIG« (»TURBULENCE SEVERE«)

Følgende specifikationer finder anvendelse:

- moderat — forhold, hvorunder moderate ændringer i luftfartøjets flyvestilling og/eller højde over havet kan forekomme, men luftfartøjet forbliver under konstant kontrol. Normalt forekommer små variationer i flyvehastighed. Ændringer i accelerometerlæsningerne på 0,5 g — 1,0 g målt på luftfartøjets tyngdepunkt. Gang vanskeliggøres. Ombordværende føler et pres mod sikkerhedsseler. Løse genstande bevæger sig.
- kraftig — forhold, hvorunder pludselige ændringer i luftfartøjets flyvestilling og/eller højde over havet forekommer; luftfartøjer kan komme ud af kontrol i korte perioder. Normalt forekommer store variationer i flyvehastighed. Ændringer i accelerometerlæsningerne på over 1,0 g målt på luftfartøjets tyngdepunkt. Ombordværende presses voldsomt mod sikkerhedsseler. Løse genstande kastes rundt.
- moderat tilisning som »TILISNING MODERAT« (»ICING MODERATE«) og kraftig tilisning som »TILISNING KRAFTIG« (»ICING SEVERE«)

Følgende specifikationer finder anvendelse:

- moderat — forhold, hvorunder en ændring af kursen og/eller højden over havet kan være ønskværdig.
- kraftig — forhold, hvorunder en ændring af kursen og/eller højden over havet betragtes som bydende nødvendig.
- Kraftig bjergbølge som »BJERGBØLGE KRAFTIG« (»MOUNTAIN WAVE SEVERE«)

Følgende specifikation finder anvendelse:

- Kraftig — forhold, hvorunder den ledsagende faldvind er 3,0 m/s (600 ft/min) eller derover, og/eller kraftig turbulens forekommer.
- Tordenvejr uden hagl som »TORDENVEJR« (»THUNDERSTORM«) og tordenvejr med hagl som »TORDENVEJR MED HAGL« (»THUNDERSTORM WITH HAIL«)

Følgende specifikation finder anvendelse:

Der rapporteres alene om tordenvejr, som:

- er skjult i dis eller
- er skjult af et skylag eller
- er spredt, eller
- danner en bygelinje.
- Voldsom støvstorm eller sandstorm som »STØVSTORM VOLDSOM« (»DUSTSTORM HEAVY«) eller »SANDSTORM VOLDSOM« (»SANDSTORM HEAVY«)
- Vulkansk askesky som »VULKANSK ASKESKY« (»VOLCANIC ASH CLOUD«)
- Tegn på vulkansk aktivitet eller vulkansk udbrud som »TEGN PÅ VULKANSK AKTIVITET« (»PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY«) eller »VULKANSK UDBRUD« (»VOLCANIC ERUPTION«)

Følgende specifikation finder anvendelse:

»Tegn på vulkansk aktivitet« betyder i denne forbindelse usædvanlig og/eller forøget vulkansk aktivitet, som kunne varsle et vulkansk udbrud.

- 2.2. Oplysninger, der er registreret på rapporteringsformularen om vulkansk aktivitet (Model VAR), transmitteres ikke via RTF, men afleveres straks ved ankomsten til en flyveplads af operatøren eller et flyvebesætningsmedlem til flyvepladsens meteorologiske kontor. Hvis et sådant kontor ikke er let tilgængeligt, afleveres den udfyldte formular i overensstemmelse med lokale ordninger, der aftales mellem det meteorologiske kontor, ATS-udøveren og luftfartøjsoperatøren.
3. VIDERESEDELSE AF METEOROLOGISKE OPLYSNINGER MODTAGET VIA TALEKOMMUNIKATION
- ATS-enheder skal straks videresende modtagne specielle lufrapporter til det relevante meteorologiske overvågningskontor (MWO). For at sikre, at lufrapporter indgår i jordbaserede automatiserede systemer, skal delementer af disse rapporter transmitteres under overholdelse af de nedenstående datakrav og i den foreskrevne rækkefølge.
- ADRESSAT. Den kaldte station, og i givet fald den påkrævede relæstation, registreres.
 - BETEGNELSE FOR MEDDELELSESTYPE Registrer »ARS« for en speciel lufrapport.
 - LUFTFARTØJSIDENTIFIKATION. Registrering af luftfartøjer under overholdelse af de datakrav, der er specificeret i flyveplanens punkt 7, uden mellemrum mellem operatørens designation og luftfartøjets registreringsbetegnelse eller rutenummer, hvis disse anvendes.

Afdeling 1

Punkt 0 — POSITION. Positionen registreres i bredde (grader som 2 cifre eller grader og minutter som 4 cifre efterfulgt af N eller S uden mellemrum) og længde (grader som 3 cifre eller grader og minutter som 5 cifre uden mellemrum efterfulgt af E eller W uden mellemrum) eller som et betydningsfuldt punkt, der er identificeret ved en designationskode (2-5 karakterer), eller som et betydningsfuldt punkt efterfulgt af en magnetisk retning (3 cifre) og afstand i sømil (3 cifre) fra punktet. I givet fald anføres »ABEAM« foran det betydningsfulde punkt.

Punkt 1 — TIDSPUNKT. Tidspunkt registreres i timer og minutter (UTC) (4 cifre).

Punkt 2 — FLYVENIVEAU ELLER HØJDE OVER HAVET. Et »F« efterfulgt af 3 cifre registreres (f.eks. »F310«), når et flyveniveau rapporteres. Højde over havet registreres i meter efterfulgt af »M« eller i fod efterfulgt af »FT«, når en højde over havet rapporteres. »ASC« (højde) registreres ved stigning, og »DES« (højde) registreres ved nedstigning.

Afdeling 2

Punkt 9 — FÆNOMENER, SOM GØR EN SPECIEL LUFTRAPPORT PÅKRÆVET. Det rapporterede fænomen registreres som følger:

- moderat turbulens som »TURB MOD«
- kraftig turbulens som »TURB SEV«
- moderat tilisning som »ICE MOD«
- kraftig tilisning som »ICE SEV«
- kraftig bjergbølge som »MTW SEV«
- tordenvejr uden hagl som »TS«
- tordenvejr med hagl som »TSGR«
- voldsom støvstorm eller sandstorm »HVV SS«
- vulkansk askesky som »VA CLD«
- tegn på vulkansk aktivitet eller vulkansk udbrud som »VA«

- hagl som »GR«
- cumulonimbus skyer som »CB«.

TIDSPUNKT FOR TRANSMISSION. Registreres kun, når afdeling 3 transmitteres.

4. SÆRLIGE BESTEMMELSER OM RAPPORTERING OM VINDVARIATION OG VULKANSK ASKE

4.1. Rapportering om vindvariation

- 4.1.1. Når der rapporteres observationer fra luftfartøjet om vindvariation, som forekommer under stigning og indflyvning, skal luftfartøjstypen oplyses.
- 4.1.2. Når der er rapporteret om eller forudsagt vindvariation under stigning eller indflyvning, men dette ikke er forekommet, skal luftfartøjschefen underrette den relevante ATS-enhed så hurtigt som muligt, medmindre luftfartøjschefen er bekendt med, at den relevante ATS-enhed allerede er blevet informeret af et forudgående luftfartøj.

4.2. Rapportering om vulkansk aktivitet efter flyvningen

- 4.2.1. Når et luftfartøj ankommer til en flyveplads, skal luftfartøjsoperatøren eller et flyvebesætningsmedlem straks aflevere den udfyldte rapport om vulkansk aktivitet til det meteorologiske kontor på flyvepladsen, eller, hvis et sådant kontor ikke er let tilgængeligt for ankommende flyvebesætningsmedlemmer, håndteres den udfyldte formular i overensstemmelse med lokale ordninger, der aftales mellem det meteorologiske kontor, ATS-udøveren og luftfartøjsoperatøren.
- 4.2.2. Den udfyldte rapport om vulkansk aktivitet, som modtages af et meteorologisk kontor på en flyveplads, skal straks oversendes til det meteorologiske overvågningskontor med ansvar for meteorologisk overvågning i den flyveinformationsregion, hvor den vulkanske aktivitet blev observeret.

B. FORMULAREN SPECIEL LUFTRAPPORT OM VULKANSK AKTIVITET (MODEL VAR)

MODEL VAR: skal anvendes ved rapportering efter flyvningen

RAPPORTERING OM VULKANSK AKTIVITET

Lufttrafikanter har afgørende betydning for at vurdere, hvilken fare en vulkansk askesky udgør for luftfartøjers operationer.

OPERATØR:			L/F IDENTIFIKATION: (som angivet på flyveplanen)		
LUFTFARTØJSCHEF:					
AFG. FRA:	DATO:	TIDSPUNKT; UTC:	ANK. TIL:	DATO:	TIDSPUNKT; UTC:
ADRESSAT			AIREP SPECIAL		
Punkt 1-8 skal omgående rapporteres til den ATS-enhed, som der er radiokontakt med.					
1) LUFTFARTØJSIDENTIFIKATION			2) POSITION		
3) TIDSPUNKT			4) FLYVENIVEAU ELLER HØJDE OVER HAVET		
5) VULKANSK AKTIVITET OBSERVERET VED (position eller pejling, anslået højde af askeskyen og afstand fra luftfartøjet)					
6) LUFTTEMPERATUR			7) PUNKT-VIND (SPOT WIND)		
8) YDERLIGERE OPLYSNINGER			Andet _____		
SO ₂ KONSTATET			ja ☐ nej ☐		
Forekommer aske			ja ☐ nej ☐ (kort beskrivelse af aktivitet, navnlig vertikal og lateral udstrækning af askeskyen, og om muligt, horisontal bevægelse, vækstrate osv.)		
Efter landing udfyldes punkt 9-16, og derefter faxes formularen til: (Faxnummer stilles til rådighed af den meteorologiske myndighed i henhold til lokale aftaler mellem den meteorologiske myndighed og den pågældende operatør.)					
9) ASKESKYENS TÆTHED		☐ a) Flygtig	☐ b) Moderat tæt	☐ c) Meget tæt	
10) ASKESKYENS FARVE		☐ a) Hvid	☐ b) Lys grå	☐ c) Mørk grå	
		☐ d) sort	☐ e) anden farve _____		
11) UDBRUD		☐ a) kontinuerlig	☐ b) uregelmæssig	☐ c) ikke muligt at se	
12) POSITION, HVOR AKTIVITET FOREKOMMER		☐ a) Top	☐ b) Side	☐ c) Enkeltstående	
		☐ d) Flere	☐ e) Ikke observeret		
13) ANDRE OBSERVEREDE ELEMENTER I UDBRUDET		☐ a) Lyn	☐ b) Glød	☐ c) Store klippestykker	
		☐ d) Nedfaldende aske	☐ e) Paddehattesky	☐ f) Alle	
14) PÅVIRKNING AF LUFTFARTØJET		☐ a) Kommunikation	☐ b) Navigations-systemer	☐ c) Motorer	
		☐ d) Pitotrør	☐ e) Frontruden	☐ f) Ruder	
15) ANDRE EFFEKTER		☐ a) Turbulens	☐ b) Sankt Elms ild	☐ c) Anden røg-udvikling	
16) ANDRE OPLYSNINGER (Yderligere oplysninger, der anses for nyttige)«					

30) I tillægget til bilaget foretages følgende ændringer:

a) I tabellen, der henviser til ICAO bilag 2, foretages følgende ændringer:

i) overskriften affattes således:

»ICAO bilag 2

Afviselser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 2 til konventionen om international civil luftfart, som ændret.

ii) rubrikkerne vedrørende »Afvigelse A2-04« affattes således:

»Afvigelse A2-04	
ICAO bilag 2 Kapitel 3 3.3.1.2.	ICAO bilag 2, punkt 3.3.1.2 erstattes af punkt SERA.4001, litra b), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012. Afviselserne mellem denne ICAO-standard og denne EU-forordning er følgende: — Med hensyn til VFR-flyvninger, der er planlagt til udførelse over internationale grænser, afviger EU-forordningen (punkt SERA.4001, litra b), nr. 5)) fra ICAO-standard i bilag 2, punkt 3.3.1.2 e) på grund af følgende tilføjelse af den understregede tekst: <i>»Enhver flyvning over internationale grænser, medmindre andet fastsættes af de pågældende stater.«</i> — Med hensyn til VFR- og IFR-flyvninger, der er planlagt til at foregå om natten, er følgende yderligere krav føjet til punkt SERA.4001, litra b), nr. 6), i denne EU-forordning: <i>»6) enhver flyvning, der er planlagt til at foregå om natten, hvis den går videre end i flyvepladsens omegn.«</i>

b) de rubrikker, der vedrører »Afvigelse A2-06«, udgår

c) følgende nye tabeller, der henviser til ICAO's bilag 3 og ICAO's bilag 10, indsættes under tabellen, der henviser til ICAO's bilag 2:

»ICAO bilag 3

Afviselser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 3 til konventionen om international civil luftfart, som ændret.

Afvigelse A3-01	
ICAO bilag 3 Kapitel 5	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.12005, fastsættes følgende: b) De kompetente myndigheder skal om nødvendigt foreskrive andre forhold, der skal rapporteres af alle luftfartøjer, hvis de forekommer eller observeres.

ICAO bilag 10

Afviselser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 10 til konventionen om international civil luftfart, som ændret.

Afviselse A10-01	
ICAO bilag 10 Bind II Kapitel 5 5.2.1.4.1	ICAO bilag 10, bind II, kapitel 5.2.1.4.1 er gennemført i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.14035, med visse afviselser. Afviselserne mellem denne ICAO-standard og denne EU-forordning er følgende: SERA.14035 Transmission af tal i radiotelefoni a) Transmission af tal 1) Alle tal, der anvendes til at transmittere kaldesignal for luftfartøjer, kurs, start- og landingsbane, vindretning og -hastighed, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig. i) Flyveniveauer skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, <u>undtagen for flyveniveauer i hele hundrede.</u> ii) Højdemålerindstillingen skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig <u>undtagen ved indstilling på 1 000 hPa, der skal transmitteres som »ET TUSINDE« (»ONE THOUSAND«).</u> iii) Alle tal, der anvendes til transmission af transponderkoder, skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, <u>medmindre transponderkoderne kun indeholder hele tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«).</u> 2) Alle tal, der anvendes til transmission af andre oplysninger end dem, der omhandles i litra a), nr. 1), skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig, medmindre tallene indeholder hele hundrede og tusinde; disse skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af hundrede eller tusinde efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«) eller »TUSINDE« (»THOUSAND«) alt efter tilfældet. Kombinationer af tusinde og hele hundrede skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet »TUSINDE« (»THOUSAND«) efterfulgt af hundrede efterfulgt af ordet »HUNDREDE« (»HUNDRED«). 3) I tilfælde, hvor der er behov for at præcisere det transmitterede tal som hele tusinde og/eller hele hundrede, skal tallet transmitteres ved at udtale hvert ciffer for sig. 4) Når der afgives oplysninger om den relative pejling til en genstand eller konfliktende trafik udtrykt ved urvisermetoden, skal oplysningerne afgives ved at udtale cifrene samlet som f.eks. »TEN O'CLOCK« eller »ELEVEN O'CLOCK«. 5) Tal, som indeholder et decimalkomma, skal transmitteres som foreskrevet i litra a), nr. 1), med kommaet i den rigtige rækkefølge angivet ved ordet »DECIMAL«. 6) Ved angivelse af transmissionskanalen for VHF-radiokommunikation skal alle 6 cifre i den numeriske designation angives, medmindre 5. og 6. ciffer begge er nul. I så fald angives alene de 4 første cifre.

Afvigelse A10-02	
ICAO bilag 10 Bind II Kapitel 5 5.2.1.7.3.2.3	ICAO bilag 10, bind II, kapitel 5.2.1.7.3.2.3 er gennemført i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.14055, med en afvigelse. Afvigelsen mellem denne ICAO-standard og denne EU-forordning er følgende: SERA.14055 Radiokommunikation — procedurer b) 2) Som svar på ovenstående opkald skal den kaldende stations kaldesignal anvendes efterfulgt af den svarende stations kaldesignal, hvilket skal betragtes som en opfordring til, at den kaldende station påbegynder transmissionen. <u>Ved udveksling af kommunikation inden for samme ATS-enhed kan ATS-enhedens kaldesignal udelades, såfremt dette er godkendt af den kompetente myndighed.</u> «

d) I tabellen, der henviser til ICAO bilag 11, foretages følgende ændringer:

i) overskriften affattes således:

»ICAO bilag 11

Afviselser mellem denne forordning og de internationale standarder i bilag 11 til konventionen om international civil luftfart, som ændret.

ii) rubrikkerne vedrørende »Afvigelse A11-06« affattes således:

»Afvigelse A11-06	
ICAO bilag 11 Kapitel 3	Ny bestemmelse. I gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012, punkt SERA.5010, fastsættes følgende: SERA.5010 Speciel VFR i kontrolzoner Specielle VFR-flyvninger kan få tilladelse til at operere i en kontrolzone i henhold til en udstedt ATC-klarering. Medmindre den kompetente myndighed har givet tilladelse til helikoptere i særlige tilfælde såsom, men ikke udelukkende, ambulance-flyvninger, eftersøgnings- og redningsoperationer og brandbekæmpelse, skal følgende yderligere betingelser gælde: a) sådanne flyvninger må kun gennemføres om dagen, medmindre den kompetente myndighed tillader andet ↯ b) af piloten: 1) fri af skyer og med jordsigt 2) flyvesigtbarheden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m 3) flyvehastigheden skal være 140 kt IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød og c) En flyvekontrolenhed må ikke udstede klarering til specielle VFR-flyvninger til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima: b) for ATC: ↯ kun om dagen, medmindre andet tillades af den kompetente myndighed ↯ 1) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1 500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m 2) skydækkeshøjden er mindre end 180 m (600 ft).«